



Regierungspräsidium Darmstadt, 64278 Darmstadt

Per Postzustellungsurkunde

TRIWO Egelsbach Airfield GmbH
Römerstraße 100
54293 Trier

Dezernat III 33.3 - Luft- und Güterkraftverkehr, Lärmschutz

Unser Zeichen:

RPDA - Dez. III 33.3-66 m 08.01/1-2019/2

Ihr Ansprechpartner:

H. Glock

Zimmernummer:

3.005

Telefon/ Fax:

06151 12 6010 / 12 3851

E-Mail:

thomas.glock@rpda.hessen.de

Datum:

1. November 2022

Vollzug des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG);

**Antrag auf Erweiterung des beschränkten Bauschutzbereichs am VLP Frankfurt-Egelsbach
gem. § 17 Satz 1 Nr. 2 LuftVG**

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Prüfung des Antrages vom 29.09.2020 auf Erweiterung des bestehenden beschränkten Bauschutzbereiches gem. § 17 Satz 1 Nr. 2 LuftVG ergeht folgende

I. Entscheidung

1. Die Änderung des bestehenden Bauschutzbereiches gemäß § 17 LuftVG bedarf der Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG.
2. Die mit Planfeststellungsbeschluss vom 5. April 2002 für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Egelsbach angepasste und geänderte luftverkehrsrechtliche Genehmigung in der Fassung des Anpassungsbescheides vom 28. September 2018 wird in folgenden Teilen erneut angepasst:
Teil A Abschnitt III Nr. 12 erhält folgende Fassung:
„Für den Verkehrslandeplatz Frankfurt-Egelsbach ist ein Bauschutzbereich gem. § 17 LuftVG in der Form und den Abmessungen des 14. Gesetzes zur Änderung des LuftVG vom 08. Mai 2012 (BGBl. Teil I Nr. 20 S. 1032) bestimmt. Somit bedarf die Errichtung von Bauwerken, die in diesem Bereich liegen, ab einer bestimmten Bauhöhe der vorherigen Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Die Zustimmungspflicht gilt sinngemäß auch für Bäume, Freileitungen, Masten, Dämme sowie für andere Anlagen und Geräte.“
3. Der diesem Bescheid als Anlage 1 beigefügte Übersichtsplan „Erweiterter Bauschutzbe-

Regierungspräsidium Darmstadt
Wilhelminenstr. 1-3, Wilhelminenhaus
64283 Darmstadt

Internet:
www.rp-darmstadt.hessen.de

Servicezeiten:

Mo. - Do.

8:00 bis 16:30 Uhr

Freitag

8:00 bis 15:00 Uhr

Telefon:

06151 12 0 (Zentrale)

Telefax:

06151 12 6347 (allgemein)

Fristenbriefkasten:

Luisenplatz 2

64283 Darmstadt

Öffentliche Verkehrsmittel:

Haltestelle Luisenplatz

reich für den Flugplatz Egelsbach“ vom 31.05.2021 (M 1:100.000) mit Genehmigungsvermerk vom 01.11.2022, der Bestandteil der Genehmigung ist, ändert den am 05. April 2002 festgestellten Übersichtsplan (M 1:10.000) vom 30.06.2000 bezüglich der dort dargestellten Lage und des Umfangs des beschränkten Bauschutzbereiches nach § 17 LuftVG (alte Fassung). Der als Anlage 2 beigefügte Übersichtsplan „Lageplan Bauschutzbereich Status Quo“ stellt den Bauschutzbereich in dem bisherigen Umfang informatorisch dar.

4. Auf der Grundlage von § 13 LuftVG werden folgende Festlegungen getroffen:
- a. Infolge besonderer örtlicher Verhältnisse werden gemäß § 13 LuftVG für bestimmte Geländeteile, für die der Bauschutzbereich nicht in dem nach § 17 LuftVG festgelegten Umfang notwendig ist, Bauhöhen festgelegt, bis zu denen Bauwerke ohne Zustimmung der Luftfahrtbehörde baurechtlich genehmigt werden können. Diese Geländeteile sind in den Planunterlagen farblich unterschiedlich gestaltet. Weitere Einzelheiten sind aus dem Übersichtsplan „Erweiterter Bauschutzbereich für den Flugplatz Egelsbach“ vom 31.05.2021 den Planunterlagen zu ersehen.
 - b. Im Bereich der Bauschutzerweiterung nach § 17 Satz 1 Nummer 2 LuftVG (Umkreis von 1,5 km bis 4 km Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt) bedürfen bestehende Waldflächen im Sinne des Hessischen Waldgesetzes und ihre weitere ordnungsgemäße Bewirtschaftung keiner gesonderten Zustimmung oder Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden nach § 15 Abs. 2 LuftVG.
Werden Hindernisbegrenzungsflächen, wie sie sich aus den geltenden luftverkehrsrechtlichen Vorschriften ergeben, auf Grund der Wuchshöhen von Waldflächen, Baumgruppen und /oder Einzelbäumen bereits durchstoßen oder wird ein solcher Sachverhalt künftig festgestellt, kann die Luftfahrtbehörde unbenommen von Absatz 1 nach jeweiliger Einzelfallprüfung Sicherungsmaßnahmen gem. § 16 Abs. 1 LuftVG verlangen.
5. Für diese Entscheidung werden Kosten in Höhe von 800,00 € erhoben. Der Betrag ist unter Angabe der Referenznummer 3307402201549 innerhalb eines Monats auf nachfolgendes Konto einzuzahlen:

Kontobezeichnung:	HCC-RP Darmstadt
Bankinstitut:	Landesbank Hessen-Thüringen
IBAN:	DE87 5005 0000 0001 0058 75
BIC:	HELADEFFXXX

II. Hinweise

1. Lage und Umfang des beschränkten Bauschutzbereiches nach § 17 LuftVG (neue Fassung) i.V.m den Festlegungen nach § 13 LuftVG werden von der Luftfahrtbehörde auf der Grundlage des Übersichtsplanes vom 31.05.2021 (M 1:100.000) nach Maßgabe von § 18 LuftVG in ortsüblicher Weise öffentlich bekanntgemacht.
2. Die derzeit gültige Genehmigungsurkunde des Verkehrslandeplatzes Frankfurt-Egelsbach

vom 5. April 2002 für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Egelsbach in der Fassung des Anpassungsbescheides vom 28. September 2018 wird gem. § 52 Abs. 2 LuftVZO von der Luftfahrtbehörde nach Eintritt der Rechtskraft der hier getroffenen Entscheidung zeitnah geändert bzw. neugefasst.

III. Begründung

1. Sachverhaltsdarstellung

a. Rechtliche Grundlage

Der Bundesgesetzgeber hat mit dem 14. Gesetz zur Änderung des LuftVG vom 08. Mai 2012 (BGBl. Teil I Nr. 20 S. 1032) den Umfang des § 17 LuftVG dahingehend erweitert, dass nunmehr auch Genehmigungen für Bauwerke im Umkreis von 4 Kilometer Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt, die eine Höhe von 25 Meter, bezogen auf den Flugplatzbezugspunkt, überschreiten sollen, der vorherigen Zustimmung der Luftfahrtbehörde bedürfen. § 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 und Abs. 4 LuftVG und die §§ 13, 15 und 16 LuftVG finden sinngemäß Anwendung.

Die Neuregelung des § 17 LuftVG vom 08. Mai 2012 umfasst auch die nachträgliche Bestimmung eines erweiterten Bauschutzbereiches für Landeplätze, die bisher nur über einen beschränkten Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG (alte Fassung) verfügen. Dies kann durch die Luftfahrtbehörde nach eigenem Ermessen von Amts wegen oder wie vorliegend auch auf Antrag der Flugplatzunternehmerin erfolgen.

b. Antrag auf Änderung der Flugplatzgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG

Die ehemalige Flugplatzunternehmerin, die Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach, beantragte am 20.09.2020 die Erweiterung des beschränkten Bauschutzbereiches im Sinne der vom Gesetzgeber erlassenen Neuregelung des § 17 Satz 1 Nr. 2 LuftVG. Die TRIWO Egelsbach Airfield GmbH hat als Rechtsnachfolgerin den o.a. Antrag aufrechterhalten.

Der Antrag wird damit begründet, dass ein vollständiger Schutz der nach den luftverkehrsrechtlichen Vorgaben einzuhaltenden Hindernisbegrenzungsflächen erst durch die beantragte Erweiterung des Bauschutzbereiches erreicht werden könne.

Dies sei vor dem Hintergrund der immer dichter an den Flugplatz heranwachsenden Wohn- und Gewerbebebauung, insbesondere auch der Entstehung von hohen Gebäuden im Umland (Z.B. Logistik-Zentren) oder der Entstehung von Flächen für Windkraftanlagen notwendig, um den Status Quo des Verkehrslandeplatzes abzusichern und der Aufgabe der Öffentlichen Daseinsvorsorge in vollem Umfang nachkommen zu können.

Zudem hat die Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach mit Schreiben vom 26.05.2014 in der Fassung vom 28.08. 2017 einen Antrag auf Einrichtung eines Instrumentenan- und -abflugverfahrens (GPS-An-/Abflug, IFR auf Non-Instrument-Runway) für den Verkehrslandeplatz Frankfurt-Egelsbach gestellt. Auch wenn der beantragte IFR-Flugbetrieb auf der VFR-Piste erfolgen soll, sei es erforderlich, über Änderungen der Hindernissituation im Umfeld der Anlage kontinuierlich informiert zu sein.

c. Öffentliche Auslegung / Einwendungen privater Dritter

Die Antragsunterlagen wurden in den vom Vorhaben betroffenen Kommunen (Gemeinde Egelsbach, Gemeinde Erzhausen, Stadt Langen, Stadt Darmstadt, Stadt Mörfelden-Walldorf und Stadt Weiterstadt) nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung ausgelegt.

Alle Antragsunterlagen waren auch auf der Webseite des Regierungspräsidiums Darmstadt eingestellt.

Bis zum Ende der Einwendungsfrist wurde eine Einwendung von einem privaten Dritten erhoben.

Die Einwendung wurde der Flugplatzunternehmerin in anonymisierter Form im Sinne von § 73 Abs. 6 HessVwVfG zwecks Prüfung und Erwidierung zur Verfügung gestellt.

d. Beteiligung der Behörde, weiterer Träger öffentlicher Belange (TöB) und anderer Stellen

Nachfolgend genannte Behörden und Stellen wurden um Stellungnahme gebeten:

- Dezernat III 31.1 Regionalplanung
- Dezernat III 31.2 Regionalen Siedlungs- und Bauleitplanung
- Dezernat IV 43.1 Strahlenschutz, Immissionsschutz (Energie, Lärmschutz)
- Dezernat V 52 (Obere Forstbehörde)
- Deutsche Flugsicherung GmbH
- Landkreis Darmstadt-Dieburg
- Landkreis Offenbach
- Landkreis Groß-Gerau
- Stadt Langen
- Stadt Darmstadt
- Stadt Mörfelden-Walldorf
- Stadt Weiterstadt
- Gemeinde Egelsbach
- Gemeinde Erzhausen
- Eisenbahn Bundesamt
- Deutsche Bahn AG DB Immobilien
- Amprion GmbH
- Westnetz GmbH

Folgende Behörden und Stellen gaben keine Stellungnahme ab:

- Dezernat IV 43.1 Strahlenschutz, Immissionsschutz (Energie, Lärmschutz)
- Landkreis Groß-Gerau
- Stadt Mörfelden-Walldorf
- Stadt Weiterstadt
- Gemeinde Egelsbach

Folgende Behörde gab unaufgefordert eine Stellungnahme ab:

- Stadt Rödermark

Alle anderen o. g. Behörden und Stellen gaben Hinweise und Anregungen bzw. äußerten Bedenken gegen die Erweiterung des Bauschutzbereiches. Keine der Behörden und Stellen lehnten das Vorhaben grundsätzlich ab.

Die TÖB - Stellungnahmen hat die Flugplatzunternehmerin ebenfalls zur Kenntnis und mit der Möglichkeit zur Erwiderung erhalten. Eine Auswertung dieser Stellungnahmen (einschließlich der Erwiderung der Vorhabensträgerin) hat die Genehmigungsbehörde unter Ziffer III (Auswertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange) vorgenommen.

e. Fortgang des Verfahrens

Es ist gesetzlich im (nichtförmlichen) luftrechtlichen Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG nicht zwingend vorgesehen, einen Erörterungstermin durchführen zu müssen. Die verfahrensführende Behörde kann einen solchen durchführen, wenn die erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen der TOB hierfür genügend Anlass geben. Im vorliegenden Verfahren hat sich die Genehmigungsbehörde gegen die Durchführung eines Erörterungstermins entschieden.

Gleichwohl haben die Einwender vor Abschluss des Genehmigungsverfahrens Gelegenheit zur nochmaligen Äußerung im Sinne des § 10 Abs. 2 Nr. 2 Satz 2 LuftVG (analog) erhalten. Im Rahmen der Erwiderung wurde allen Einwendern angeboten, in einem Gespräch mit der Genehmigungsbehörde und der Flugplatzunternehmerin noch offene Fragen/Einwendungen zu örtern. Hiervon haben am 04.02.2022 die Stadt Langen und die Stadt Rödermark Gebrauch gemacht.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

Für den VLP Frankfurt-Egelsbach wird die Erweiterung des beschränkten Bauschutzbereiches gemäß § 17 Satz 1 Nr. 2 LuftVG bestimmt, weil zwingende Gründe für eine Versagung nicht vorliegen. Das Vorhaben ist für die öffentliche Sicherheit des Luftverkehrs und zum langfristigen Erhalt des Verkehrslandeplatzes gerechtfertigt. Nach Abwägung aller davon betroffenen Belange überwiegen die für das Vorhaben sprechende Gründe.

Sofern Baubeschränkungen im Bauschutzbereich infolge besonderer örtlicher Verhältnisse in bestimmten Geländeteilen für die Sicherheit der Luftfahrt nicht in dem nach § 17 LuftVG festgelegten Umfang notwendig sind, hat die Genehmigungsbehörde davon abweichende Festlegungen zu Lasten der Flugplatzunternehmerin und zu Gunsten potenzieller Bauherren und/oder anderweitig Betroffener im Sinne von § 13 LuftVG getroffen.

a. Rechtfertigung des Vorhabens

Die Rechtfertigung für die Erweiterung des bestehenden beschränkten Bauschutzbereichs ergibt sich hier unabhängig von der generellen Verkehrsbedeutung des Verkehrslandeplatzes Frankfurt-Egelsbach für die Rhein-Main-Region aus dem Umstand, dass der Flugplatz ohne Erweiterung des beschränkten Bauschutzbereichs die für die gefahrlose Nutzung des Platzes erforderliche Freihaltung der Betriebsflächen von Hindernissen nicht gewährleisten

könnte. Der bisherige beschränkte Bauschutzbereich (Umkreis von 1,5 km Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt) reicht nämlich nicht aus, dass die Hindernisbegrenzungsflächen - von Hindernissen freizuhaltenen Betriebsflächen - gemäß den gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb vom 03.08.2012 (veröffentlicht in den Nachrichten für Luftfahrer - NfL I 92/13) sowie der Platzrundenbetrieb insgesamt von künftigen Bauwerken und Anlagen geschützt wird. Es besteht somit ein erhebliches und rechtlich geschütztes öffentliches Interesse am Luftverkehr sowie ein Interesse der Antragstellerin als Betreiberin des Flugplatzes daran, dass der Verkehrslandeplatz Frankfurt-Egelsbach in dem genehmigten Umfang auch tatsächlich weiterhin uneingeschränkt für luftverkehrsrechtliche Zwecke genutzt werden kann.

Die Erweiterung des bestehenden beschränkten Bauschutzbereiches dient damit insgesamt dem Bestandsschutz des Verkehrslandeplatzes Frankfurt - Egelsbach, um auch langfristig einen sicheren Flugbetrieb gewährleisten zu können.

b. Betroffene Belange gem. § 6 Abs. 2 Sätze 1 bis 3 LuftVG

i. Erfordernis der Raumordnung und der Landesplanung

Das Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Von Seiten der Regionalplanung beim Regierungspräsidium Darmstadt (Dez. III 31.1 Regionalplanung) wurden keine Bedenken geäußert.

ii. Belange des Städtebaus

Belange der kommunalen Planungshoheit und des Städtebaus sind nicht unzulässig beeinträchtigt. Von Seiten der Regionalen Siedlungs- und Bauleitplanung beim Regierungspräsidium Darmstadt (Dezernat III 31.2) wurden keine Bedenken geäußert. Es wurde angeregt, die betroffenen Kommunen wegen rechtskräftige und in Aufstellung befindliche Bauleitpläne einzubinden.

Im Übrigen wird auf die Auswertung der Stellungnahmen der Kommunen verwiesen.

iii. Schutz vor Fluglärm und Belange des Umweltschutzes

Durch die hier getroffene Entscheidung wird weder die Flugplatzanlage noch der Flugbetrieb geändert, so dass die bestehende Betriebsgenehmigung unverändert bleibt. Ebenso wenig werden die Belange des Umweltschutzes und des Schutzes vor Fluglärm berührt.

Die Erweiterung des Bauschutzbereiches begründen für sich allein noch keine Verpflichtung von Betroffenen, es zu dulden, dass Einzelbäume gekürzt oder gefällt, Waldflächen gerodet werden. Denn die Bestimmung eines beschränkten Bauschutzbereiches nach § 17 LuftVG schafft lediglich die Rechtsgrundlage für die Möglichkeit zur späteren Anordnung konkreter Duldungs- oder Beseitigungsverpflichtungen durch die Luftfahrtbehörde.

iv. Eignung des Flugplatzgeländes und Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung

Die bisherige und die zukünftige Geeignetheit des Geländes wird durch die Erweiterung des Bauschutzbereiches nicht in Frage gestellt.

Es liegen auch keine Tatsachen vor und es sind auch keine Anhaltspunkte bekannt, dass durch den Flugbetrieb im genehmigten Umfang am VLP Frankfurt - Egelsbach die Sicherheit des Luftverkehrs sowie die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden könnten.

v. Baufreiheit privater Dritter

Die Baufreiheit privater Dritter wird durch die hier getroffene Entscheidung nicht unzulässig beeinträchtigt.

Auch nach der Erweiterung des Bauschutzbereiches bleibt eine ortsübliche Bebauung weiterhin zustimmungs-/genehmigungsfrei möglich. Zudem wird die Zustimmungspflicht im bislang genehmigten Bauschutzbereich im Halbmesser von 1,5 Km um den Flugplatzbezugspunkt auf 25 m über Flugplatzbezugspunkt angehoben. Lediglich für das Flugplatzgelände selbst sowie für einen kleinen Teil in der Verlängerung der Start- und Landebahn gilt weiterhin die Zustimmungs-/Genehmigungspflicht an Boden. Auch in den Kreissegmenten von 1,5 Km bis 4 Km Halbmesser ist durch die Festlegung von Bauhöhen nach § 13 LuftVG eine ortsübliche Bebauung ohne Zustimmung durch die Luftfahrtbehörde möglich.

2. Begründung der Festlegungen nach § 13 LuftVG

Auch auf den beschränkten Bauschutzbereich ist § 13 LuftVG sinngemäß anzuwenden (§ 17 Satz 2 LuftVG). Sofern also Baubeschränkungen im Bauschutzbereich infolge besonderer örtlicher Verhältnisse in bestimmten Geländeteilen für die Sicherheit des Luftverkehrs nicht in dem nach § 17 LuftVG festgelegten Umfang erforderlich sind, kann die zuständige Landesluftfahrtbehörde abweichende Bauhöhen festigen, bis zu denen Bauwerke ohne Zustimmung der Luftfahrtbehörde genehmigt und errichtet werden können.

Mit den getroffenen Festlegungen konnte erreicht werden, dass die Planungshoheit der Kommunen so gering wie möglich beeinträchtigt wird. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die festgelegten Bauhöhen nicht als Bauverbotshöhen zu verstehen sind, sondern lediglich die Auslösegrenze darstellen, ab welcher die zuständige Genehmigungsbehörde für Bauwerke und sonstige Hindernisse zwingend die vorherige Zustimmung der Luftfahrtbehörde einholen muss. Eine Beschränkung der Bauhöhe oder die Kennzeichnung als Luftfahrthindernis kommt erst dann in Betracht, wenn die für den sicheren Flugplatzbetrieb wichtigen Hindernisbegrenzungsflächen (z.B. An- und Abflugflächen) durchstoßen werden. Soweit dies nicht der Fall ist, sind die Auswirkungen des Bauschutzbereiches auf die Planungshoheit der Kommunen und Bauherren eher gering.

3. Auswertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Das *Dezernat III 31.1 Regionalplanung beim Regierungspräsidium Darmstadt* teilt mit, dass

das nächstgelegene Vorranggebiet zur Nutzung der Windenergie (VRG) im geltenden Sachlichen Teilplan Erneuerbare Energien (TPEE) 2019 ca. 11 km vom VLP Frankfurt-Egelsbach entfernt liegt und daher keine Betroffenheiten zu erwarten sind.

Es wurde zusätzlich darauf hingewiesen, dass das im Antrag angegebene „Gutachten zur Feststellung notwendiger Mindestabstände von Windenergieanlagen zu Flugbetriebsräumen an Flugplätzen der Allgemeinen Luftfahrt (...)“, Fachbereich 6 Luft- und Raumfahrttechnik FH Aachen Prof. Dr.-Ing. Frank Janser, in der Fachwelt strittig ist und deshalb empfohlen, die Tauglichkeit als Antragsbegründung zu prüfen.

Im Übrigen wurde der Regionalverband FrankfurtRheinMain über das Vorhaben informiert.

Das *Dezernat III 31.2 Regionalen Siedlungs- und Bauleitplanung beim Regierungspräsidium Darmstadt* äußert keine grundsätzlichen Bedenken und empfiehlt die Einbindung der Kommunen.

Das *Dezernat V 52 (Obere Forstbehörde) beim Regierungspräsidium Darmstadt* teilt mit, dass keine grundsätzlichen Bedenken bestehen, sofern die Festlegung des Bauschutzbereiches keine Auswirkungen auf die Waldbestandsflächen hat. Dies betrifft Waldflächen im Bereich westlich der Polizeifliegerstaffel Egelsbach und westlich der Tierherberge Egelsbach sowie die gesamten Waldbestände im orangenen Bauschutzbereich mit einer Bauhöhe von 25 m über dem Flugplatzbezugspunkt.

Die *Deutsche Flugsicherung GmbH* und der *Landkreis Darmstadt-Dieburg -untere Naturschutzbehörde-* äußeren keine Bedenken.

Der *Landkreis Offenbach -Bauaufsicht-* teilt mit, dass gegen die geplante Erweiterung des beschränkten Bauschutzbereichs am Verkehrslandeplatz Frankfurt-Egelsbach keine Bedenken, sofern notwendige Vegetationsentfernungen im Einklang mit dem Naturschutzrecht geschehen (Einhaltung von Artenschutz, Biotopschutz, Eingriffsregelung etc.) und bittet um rechtzeitige Einbindung in entsprechende Prozesse.

Zudem liegt das Planungsgebiet innerhalb des amtlich festgesetzten Wasserschutzgebiets der Schutzzone IIIB. Die üblichen Ver- und Gebote der entsprechenden Schutzgebietsverordnung sind zu beachten.

Das *Eisenbahn-Bundesamt* teilt mit, dass keine grundsätzlichen Bedenken bestehen und zur Wahrung der Belange aller Bahngesellschaften die DB AG, DB Immobilien zu beteiligen sei.

Stellungnahme der Stadt Langen

Es wird die inhaltliche Begründung der Notwendigkeit hinterfragt.

Dem ist zu entgegnen, dass die Erweiterung des bestehenden Bauschutzbereiches, dem Bestandsschutz des Verkehrslandeplatzes Frankfurt - Egelsbach dient und bei einer heranrückenden Bebauung oder sonstigen Baumaßnahmen die Beteiligung bzw. das Zustimmungserfordernis der Landesluftfahrtbehörde sichert. Der Bauschutzbereich ist nicht mit

einem Bauverbot gleichzusetzen. Ggf. sind jedoch Maßnahmen zur Kennzeichnung als Luftfahrthindernis erforderlich. Nur im Nahbereich des Verkehrslandeplatzes, wenn z.B. ein Bauwerk in die An- und Abflugfläche hineinragen würde, kann es zur Gewährleistung der flugbetrieblichen Sicherheit zur Bauhöhenbeschränkungen kommen. Auf die Planungshoheit der betroffenen Kommunen wurde soweit wie möglich Rücksicht genommen. Deshalb soll der Bauschutzbereich nicht wie in § 17 LuftVG ab durchgängig 25 m Höhe über dem Flugplatzbezugspunkt festgelegt werden, sondern gemäß § 13 LuftVG nur die zum Schutz der Flugplatzanlage absolut notwendigen Bauhöhen.

Am Steinberg sei die in den Planunterlagen genannte Grenze von 162,50 m ü NN im natürlichem Gelände in der Straße Am Sonnenhang nach einer groben Prüfung schon erreicht und somit mit einer normalen Gebäudehöhe eines Einfamilienhauses überschritten. Im Falle von Neubauten in dieser Lage wäre hier grundsätzlich eine Ausnahme erforderlich, was im Hinblick auf die Topographie und die Bestandsbebauung nicht akzeptiert werden könne.

Bestehende Bauten und Anlagen haben Bestandsschutz und Neubauten bedürfen, sofern diese in den Bauschutzbereich hineinragen, im Rahmen des erforderlichen Baugenehmigungsverfahrens lediglich der Zustimmung der Landesluftfahrtbehörde. Ausnahmen von etwaigen Bauhöhenbeschränkungen sind nicht erforderlich.

Weiterhin bestehen Hochhäuser an der Darmstädter Straße /Südliche Ringstraße in der Nähe der Grenze zum 45 m-Bauschutzbereichs, die diese Höhe deutlich überschreiten. Nach Auffassung der Stadt Langen sollte eine entsprechende Prüfung, die Klärung und der Eintrag der NN Höhen in die Karte vorzunehmen und vom Antragsteller vorzulegen. Die fordere die Stadt Langen, auf der Basis einer sorgfältigen Grundlagenermittlung die Abgrenzung so anzupassen, dass das gesamte im Zusammenhang bebaute Stadtgebiet von Langen im Süden nicht unter die 45 m (162,50 m) Beschränkung fällt, sondern dem Bereich über 100 m (217,50 m) für die Baubeschränkung zugeordnet wird. Alternativ könne man relative Höhen zur Geländeoberfläche am Steinberg diskutieren, wenn aussagekräftige Unterlagen zu Bestandshöhen ü NN dargelegt würden.

Die Erweiterung des Bauschutzbereiches hat keinerlei Auswirkungen auf Bestandsbauten oder Anlagen. Auch eine nachträgliche Kennzeichnung als Luftfahrthindernis wird nicht für erforderlich gehalten. Die Prüfung, ob Neubauten in den Bauschutzbereich hineinragen und ggf. Maßnahmen zum Schutz des Flugbetriebs erforderlich werden, erfolgt im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens. Aus diesem Grund wird auch die geforderte Eintragung der NN Höhen für obsolet gehalten. Der südliche untere Teil des Steinbergs gehört zum Platzrundenbereich (inkl. Hindernispuffer) der Nordplatzrunde. Die Platzrunden dienen der sicheren und flüssigen Abwicklung des Flugbetriebes und bedürfen einem besonderen Schutz vor Hindernissen. Daher ist eine frühzeitige Einbindung der Landesluftfahrtbehörde bei der Entstehung von Neubauten notwendig. Die von der Stadt Langen geforderte Angleichung auf eine Bauschutzhöhe von 100 Metern (217,50 m NN) würde dem Zweck des Bauschutzbereiches an dieser Stelle zuwiderlaufen.

Es wird darauf verwiesen, dass über die derzeit bebauten Gebiete in Langen hinaus Bau-rechte bestünden, die zu berücksichtigen sind. Insbesondere sei hier der rechtsgültige B-Plan Nr. 13 „Leukertsweg Süd“ zu nennen, der noch nicht erschlossen ist. Das Gebiet südlich der Straße Am Leukertsweg und östlich der Schulen an der südlichen Zimmerstraße stehe mittelfristig für die Bebauung mit Wohnhäusern an. Die Flugplatzplanung und der Flugbe-trieb des Flugplatzes Egelsbach müssten diesen Sachverhalt berücksichtigen und dürften die Bebaubarkeit der letzten verfügbaren Wohnflächenreserven von Langen nicht gefähr-den.

Der Bauschutzbereich verhindert nicht die geplante Wohnbebauung, sondern löst lediglich die Zustimmungspflicht der Landesluftfahrtbehörde aus, sofern Neubauten oder Anlagen in die dort festgelegte Bauschutzbereichshöhe hineinragen sollen.

Die Stadt Langen sieht derzeit keinen Bedarf für die in den Unterlagen erwähnte Einführung des Instrumentenfluges in der Nähe des sehr gut ausgebauten Frankfurter Flughafens. Ein allgemeiner Hinweis auf angeblich steigenden Flugverkehr in Egelsbach reiche als Begrün-dung nicht aus.

Die Genehmigung zur Einrichtung eines Instrumentenan- und -abflugverfahrens ist nicht Gegenstand des Verfahrens.

Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass es schon heute eine Belastung durch Fluglärm bei An- und Abflug von und nach Osten sowie den Flugbetrieb, besonders über dem Steinberg gäbe. Maßnahmen, die den Flugbetrieb und dessen weitere Entwick-lung betreffen, dürften zu keiner Verschlechterung der Situation führen. Diesbezüglich wurde angeregt, im Langener Stadtgebiet (Bereich Steinberg) eine Messstation zu installie-ren, welche die Flugbewegungen dokumentiert und den Fluglärm misst, um eine objektive Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen durch den Flugbetrieb zu erhalten. Es solle verbindlich erklärt werden, dass die Erweiterung der Baubeschränkungszone nicht zu einer Absenkung der Überflughöhen führen wird. Sollte dies jedoch der Fall sein, würde man davon ausgehen, dass zunächst eine Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 6 Luftver-kehrsgesetz durchgeführt wird.

Die Regelung des Flugplatzverkehrs inklusive Platzrundenführungen und Flughöhen wird durch die Erweiterung des Bauschutzbereiches nicht beeinflusst. Ebenso hat dieser keine Auswirkung auf den vom Flugbetrieb ausgehenden Fluglärm. Am Verkehrslandeplatz Frankfurt - Egelsbach wird der Fluglärm an zwei Messstellen in Egelsbach und Erzhausen kontinuierlich gemessen und die Fluglärmimmissionen an 14 besonders lärmempfindlichen Einrichtungen in Erzhausen, Egelsbach und Langen (Darmstädter Straße 80) jährlich be-rechnet und behördlich überwacht. Im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Ver-kehrslandeplatzes Egelsbach vom 5. April 2002 wurde ein äquivalenter Dauerschallpegel L (Aeq3) von 55 dB(A) als Grenzwert festgelegt. An keinem der 14 Immissionspunkte wurde dieser Wert in den vergangenen Jahren überschritten. Solange dies der Fall ist, besteht keine rechtliche Grundlage weitere lärmmindernde Maßnahmen durchzusetzen. Techni-

sche Einrichtungen zur Überwachung des Fluglärms können daher nur in eigener Regie oder in Absprache mit dem Flugplatzbetreiber auf freiwilliger Basis erfolgen. Grundlage für weitere Maßnahmen bleibt jedoch das Ergebnis der jährlichen schalltechnischen Untersuchung.

Stellungnahme der Stadt Darmstadt

Für die Wissenschaftsstadt Darmstadt sei nicht ersichtlich und nicht begründet, weshalb der BSB so weit nach Süden reichen muss, dass bebauten Gebiete und solche, die aktuell hinsichtlich einer möglichen Bebauung untersucht werden, betroffen sind. Sie fordere daher den BSB entsprechend der angehängten Skizze anzupassen, sodass Darmstadt in seiner Planungshoheit im Bereich der bebauten und möglicherweise zukünftig bebauten Gebiete nicht eingeschränkt wird.

Sollten diese Bereiche nicht aus dem BSB ausgenommen werden können, fordere sie entsprechend dem Umgang mit dem Gemeindegebiet der Stadt Langen einen BSB ab einer Höhe von 100 m ü Flugplatz.

Ein BSB ab einer Höhe von 45 m ü Flugplatz schränke die Planungshoheit der Gemeinde unverhältnismäßig und unangemessen stark ein. Der Bereich liegt nur südlich und somit nur seitlich des Flugplatzes. Ein BSB mit Höhenbeschränkung seit daher nicht erforderlich.

Der Umfang des erweiterten beschränkten Bauschutzbereiches ist gesetzlich festgelegt (§ 17 Satz 1 Nr. 2 LuftVG) und kann weder verkleinert noch vergrößert werden. Danach darf die Errichtung von Bauwerken (und Anlagen), die eine Höhe von 25 Meter, bezogen auf den dem Flughafenbezugspunkt entsprechenden Punkt, überschreiten im Umkreis von 4 Kilometern Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt nur mit Zustimmung der Landesluftfahrtbehörde erfolgen. Gemäß § 13 LuftVG kann aber die Luftfahrtbehörde abweichende Bauhöhen festlegen, bis zu welchen Bauwerke ohne ihre Zustimmung genehmigt werden können, sofern Baubeschränkungen im Bauschutzbereich infolge besonderer örtlicher Verhältnisse oder des Verwendungszwecks des Flugplatzes in bestimmten Geländeteilen für die Sicherheit der Luftfahrt nicht in dem nach § 17 festgelegten Umfang notwendig sind. Hiervon wird im vorliegenden beschränkten Bauschutzbereich Gebrauch gemacht, um auf die Planungshoheit der betroffenen Kommunen soweit wie möglich Rücksicht zu nehmen. Die in dem beschränkten Bauschutzbereich festgelegten Höhen sind auch nicht als Bauverbotshöhen zu verstehen, sondern stellen lediglich die Auslösegrenze dar, ab welcher die zuständige Genehmigungsbehörde für Bauwerke und sonstige Hindernisse zwingend die vorherige Zustimmung der Luftfahrtbehörde einholen muss. Eine Beschränkung der Bauhöhe oder die Kennzeichnung als Luftfahrthindernis kommt erst dann in Betracht, wenn die für den sicheren Flugplatzbetrieb wichtigen Hindernisbegrenzungsflächen (z.B. An- und Abflugflächen) durchstoßen werden. Dies ist aber für das Stadtgebiet Darmstadt bei einer ortsüblichen Wohn- und Gewerbebebauung nicht relevant.

Für das nördliche Stadtgebiet von Langen soll eine Bauhöhe von 100 Metern über den Flugplatzbezugspunkt festgelegt werden, weil aufgrund der nordöstlich ansteigenden Geländehöhe sonst jedes Bauwerk ab Grund der Zustimmungspflicht der Landesluftfahrtbehörde unterläge, ohne dass es hierfür eine Notwendigkeit gäbe. Für den nördlichen Rand von

Wixhausen wäre eine Zustimmungspflicht der Landesluftfahrtbehörde erst ab einer Höhe von rd. 35 m über Grund gegeben, was den Großteil der üblichen Bebauung auch ohne Zustimmung der Landesluftfahrtbehörde zulassen würde.

Stellungnahme der *Gemeinde Erzhausen*

Die Gemeinde Erzhausen macht geltend, dass es an einer hinreichenden Planrechtfertigung fehle, soweit der orange markierte Bereich nach dem Antrag vom 29.09.2020 auch den zukünftig angestrebten IFR-Verfahrensschutzraum umfassen soll. Dies gelte auch für den rot markierten Bereich.

Die Erweiterung des bestehenden beschränkten Bauschutzbereiches dient in erster Linie dem Bestandsschutz des Verkehrslandeplatzes Frankfurt - Egelsbach, um auch langfristig einen sicheren Flugbetrieb gewährleisten zu können. Der bisherige beschränkte Bauschutzbereich (Umkreis von 1,5 km Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt) reicht nämlich nicht aus, dass die Hindernisbegrenzungsflächen - von Hindernissen freizuhalten- den Betriebsflächen - gemäß den gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb vom 03.08.2012 (veröffentlicht in den Nachrichten für Luftfahrer - NfL I 92/13) sowie der Platzrundenbetrieb insgesamt von künftigen Bauwerken und Anlagen geschützt wird. Alleine dies reicht schon als Planrechtfertigung aus, um eine Bauhöhe von 25 m über den Flugplatzbezugspunkt flächendeckend für den Bereich ab 1,5 km bis 4 km Halbmesser festzulegen. Bei der grundlegenden Notwendigkeit eines erweiterten Bauschutzbereichs spielen evtl. zukünftige IFR-Verfahrensschutzräume eine untergeordnete Rolle. Dass gleichwohl von der gesetzlichen Vorgabe gemäß § 17 Satz Nr. 1 und 2 LuftVG abweichende höhere Bauhöhen gemäß § 13 LuftVG festgelegt werden sollen, um nur den absolut notwendigen Schutz zu gewährleisten, ist als Zugeständnis an die Planungshoheit der betroffenen Kommunen zu werten. Dies gilt insbesondere für den rot markierten Bereich, in dem die Planungshoheit nach dem bisher gültigen beschränkten Bauschutzbereich deutlich mehr eingeschränkt war. Dass grundsätzlich Rücksicht auf evtl. zukünftige Entwicklungen genommen wird, die den Fortbestand des Verkehrslandeplatzes festigen und einen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit des Flugbetriebs leisten sollen, ist sachlich gerechtfertigt und rechtlich zulässig.

Als Antragsbegründung sei für den gelb umrandeten Bereich das Argument möglicher Flächen für Windenergie nicht nachvollziehbar.

Der erweiterte Bauschutzbereich gilt grundsätzlich für Bauwerke und Anlagen aller Art. Auch wenn derzeit keine Windenergieanlagen auf dem Gemeindegebiet vorstellbar sind, gilt es künftige technologische Entwicklungen mit einzubeziehen. Zudem sind auch andere Anlagen und Bauwerke (Stromfreileitungs- und Mobilfunkmasten, Hochregallager, etc.) von Bedeutung. Ein Bauschutzbereich ist grundsätzlich ein in die Zukunft gerichtetes Instrument zur Absicherung eines im öffentlichen Interesse stehenden Flugplatzes.

Hinzu komme, dass die Flächennutzungsplanung der Gemeinde Erzhausen auch keine

Wohn- und insbesondere Gewerbebebauung innerhalb der gelb umfassten Fläche vorsieht, die eine Höhe von 45 m über Flugplatzbezugspunkt ermöglichen würde. Auch insofern ergäbe sich aus einem möglichen Heranwachsen insbesondere von Gewerbebebauung an den Flugplatz keine Rechtfertigung für die Erweiterung des beschränkten Bauschutzbereichs innerhalb der gelb umfassten Fläche, soweit dies das Gemeindegebiet von Erzhausen betrifft.

Ein erweiterter Bauschutzbereich soll langfristig den Flugbetrieb eines Flugplatzes schützen. Die derzeitige bauordnungsrechtliche Situation beeinflusst nicht die grundsätzliche Notwendigkeit des beschränkten Bauschutzbereichs.

Stellungnahme der Deutschen Bahn AG - DB Immobilien

Es wird darauf hingewiesen, dass die festgelegten Bauschutzbereiche im Bereich von Bahnbetriebsanlagen nicht dazu führen dürfen, dass die Erneuerung, Unterhaltung und Instandhaltung von Bahnbetriebsanlagen erschwert oder gar in Frage gestellt wird und der auf den Eisenbahninfrastrukturanlagen erfolgende bzw. möglicherweise in der Zukunft erfolgende Eisenbahnverkehr beschränkt oder erschwert wird.

Die in dem beschränkten Bauschutzbereich festgelegten Höhen sind nicht als Bauverbots Höhen zu verstehen, sondern stellen lediglich die Auslösegrenze dar, ab welcher die zuständige Genehmigungsbehörde für Bauwerke und sonstige Hindernisse zwingend die vorherige Zustimmung der Luftfahrtbehörde einholen muss. Die Erneuerung, Unterhaltung und Instandhaltung von bestehenden Bahnbetriebsanlagen ist nicht von der Zustimmungspflicht betroffen, sofern damit keine auch temporäre Erhöhung der Bahnbetriebsanlagen einhergeht. Die Zustimmungspflicht gilt aber grundsätzlich auch für Maschinen und Geräte, wenn diese die Bahnbetriebsanlagen überragen und die Bauschutzbereichshöhen durchstoßen.

Besonders im Bereich Egelsbach, in dem die beantragte Anpassung des Bauschutzbereichs ab 0m über dem Flugplatzbezugspunkt festgelegt werden soll, würde der DB Netz AG jegliche Flexibilität genommen. So könnten zum Beispiel Änderungen an der Oberleitungsanlage mit neuen Oberleitungsmasten ohne vorherige Zustimmung der Luftfahrtbehörde nicht durchgeführt werden. Hiervon betroffen wäre u.a. auch die Erweiterung bzw. Erhöhung der Lärmschutzwände oder Optimierung von Signalstandplätzen.

Der bisherige beschränkte Bauschutzbereich im Umkreis von 1,5 km Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt gilt derzeit ab 0 m Bodenhöhe. Im Rahmen des vorliegenden Verfahrens sollen aber auch die Bauhöhen des bestehenden beschränkten Bauschutzbereichs auf das zur Sicherheit des Luftverkehrs notwendige Maß gemäß § 13 LuftVG angepasst werden. Die Zustimmungspflicht wird daher außer im Bereich des An- und Abfluges auf 25 m bzw. 45 m über dem Flugplatzbezugspunkt angehoben und damit die Flexibilität für Maßnahmen an Bahnbetriebsanlagen erhöht.

Es wird gebeten, die Schutzgebietsgrenzen in geeignetem Abstand zur DB Grundstücksgrenze festzusetzen. Andernfalls sei auf die speziellen Belange der Eisenbahn mit folgendem Hinweis einzugehen:

„Bei den vorhandenen Betriebsanlagen der Deutschen Bahn AG handelt es sich um solche i.S.d. Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Änderungen der Bahnanlagen, der Eisenbahnbetrieb und Instandhaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung eines sicheren Eisenbahnbetriebes bleiben von den festgelegten Bauschutzbereichen unberührt.“

Der vorgeschlagene Hinweis kann nicht in die textliche Festlegung zum beschränkten Bauschutzbereich aufgenommen werden, weil dieser dem Schutzzweck des Bauschutzbereiches grundlegend zuwiderläuft. Der Verkehrslandeplatz Frankfurt-Egelsbach steht als Teil der öffentlichen Infrastruktur im Bereich des Luftverkehrs ebenso im öffentlichen Interesse wie das Schienennetz. Zur langfristigen Sicherung der Funktionalität des Verkehrslandeplatzes gehört insbesondere, dass der Flugbetrieb durch Bauwerke und Anlagen aller Art nicht beeinträchtigt wird. Ob und welche Maßnahmen im Einzelnen erforderlich sind, wird im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens zur Baumaßnahme geprüft. Einschränkungen der Bauhöhe kommen aber erst dann in Betracht, wenn die Hindernisfreiflächen der Flugplatzanlage (z.B. An- und Abflugfläche) durchstoßen werden und Maßnahmen zur Kennzeichnung als Luftfahrthindernis zur Gewährleistung der Sicherheit nicht ausreichen.

Stellungnahme der Amprion GmbH

Es werde davon ausgegangen, dass durch die geplante Erweiterung der Baubeschränkungszone der Bestandsschutz der Freileitungen uneingeschränkt bleibt.

Die Einrichtung des erweiterten beschränkten Bauschutzbereiches hat keine Auswirkungen auf bestehende Freileitungen. Sofern zu einem späteren Zeitpunkt aus flugbetrieblichen Gründen eine Kennzeichnung von Bestandsanlagen als Luftfahrthindernis erforderlich ist, wird diese in einem separaten verwaltungsrechtlichen Verfahren erwirkt. Die Erstattung der in diesem Zusammenhang entstehenden Kosten erfolgt auf Grundlage des § 19 Luftverkehrs-Gesetz. Zustimmungspflichtig sind aber Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der Freileitung führen und in den beschränkten Bauschutzbereich hineinragen sollen.

Stellungnahme der Westnetz GmbH

Der ordnungsgemäße Bestand und Betrieb der Hochspannungsfreileitungen dürfe weder beeinträchtigt noch gefährdet werden. Notwendige Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an den Anlagen müssen unbehindert durchgeführt werden.

Notwendige Wartungs- oder Instandhaltungsarbeiten an Bestandsanlagen können ohne Beteiligung der Luftfahrtbehörde durchgeführt werden, sofern diese nicht zu einer auch temporären Erhöhung des Luftfahrthindernisses (beispielsweise durch Errichtung von Baukränen) führen und in den Bauschutzbereich hineinragen.

Falls es im Zusammenhang mit der Erweiterung des beschränkten Bauschutzbereiches zu

Maßnahmen (z.B. Kennzeichnung der Maste) oder Umbaumaßnahmen an den o.g. Hochspannungsfreileitungen kommen sollte, seien die hierfür erforderlichen privatrechtlichen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen durch den Antragsteller ggf. in Verbindung mit diesem Verfahren zu beschaffen. Die Kosten für die Maßnahmen oder Umbaumaßnahmen an den bestehenden Hochspannungsfreileitungen seien vom Antragsteller zu tragen.

Ist eine nachträgliche Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen erforderlich, wird diese in einem separaten verwaltungsrechtlichen Verfahren erwirkt, in dem dann die erforderlichen Genehmigungen erteilt werden. Die Erstattung der in diesem Zusammenhang entstehenden Kosten erfolgt auf Grundlage des § 19 Luftverkehrs-Gesetz.

Stellungnahme der Stadt Rödermark

Die Erweiterung des Bauschutzbereichs gehe einher mit der Einführung eines GPS- Anflugverfahrens, durch die die Flugzeuge zum Verkehrslandeplatz zukünftig in niedriger Überflughöhe über besiedeltem Gebiet der Stadt verkehren würden. Dies führe zu höheren Immissionen für die betroffene Wohnbevölkerung sowie die städtischen Einrichtungen und Grundstücke. Der Antrag auf Ausweitung des beschränkten Bauschutzbereichs sei, da er unselbständiger Teil dieses Vorhabens der Einführung des GPS-Anflugverfahrens ist, zurückzuweisen.

Die Auffassung der Stadt Rödermark, dass die Erweiterung des beschränkten Bauschutzbereiches im unmittelbaren Zusammenhang mit der Einführung eines IFR- Anflugverfahrens stehe und deshalb ein unselbständiger Teil dieses Verfahrens sein soll, kann weder rechtlich noch sachlich nachvollzogen werden.

Die Erweiterung des bestehenden beschränkten Bauschutzbereiches dient dem Bestandschutz des Verkehrslandeplatzes Frankfurt - Egelsbach, um weiterhin einen sicheren Flugbetrieb mittel und langfristig gewährleisten zu können. Das bisherige Zustimmungserfordernis (Umkreis von 1,5 km Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt) reicht hierfür nicht aus, weil davon nicht der gesamte Platzrundenverlauf des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatzes Frankfurt - Egelsbach abgedeckt wird. Ein beschränkter Bauschutzbereich ist weder Voraussetzung für die Einrichtung eines IFR-Flugverfahrens gem. § 33 Abs. 2 LuftVO, noch werden dadurch irgendwelche Überflughöhen beeinflusst. Ggfs. liegt hier eine Verwechslung mit dem Hindernisinformationsbereich nach § 18 b Abs. 2 LuftVG vor, der aber wie die Verfahren nach § 33 LuftVO durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung eingerichtet wird.

Im Übrigen ist festzustellen, dass kein Stadtgebiet der Stadt Rödermark von der Erweiterung des beschränkten Bauschutzbereiches betroffen ist und damit auch keine Aspekte der Planungshoheit zu berücksichtigen sind.

4. Entscheidung über Einwendungen privater Dritter

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit im luftrechtlichen Änderungsgenehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG wurde lediglich eine Einwendung gegen das Vorhaben erhoben. Zu prüfen war, ob durch die Erweiterung des beschränkten Bauschutzbereiches nach § 17 LuftVG rechtswidrig in Rechte des Einwenders eingegriffen wird.

Über folgende Einwendung wurde entschieden:

Mit der beantragten Anpassung des beschränkten Bauschutzbereiches drohen unserem geplanten Projekt erhebliche Beschränkungen hinsichtlich der angestrebten Gebäudehöhen, die zu einem Entfall von geplanten Vollgeschossen und damit zu einer erheblichen Verminderung der für die Durchführung des Projektes wirtschaftlich erforderlichen Flächen führen können. Damit steht die wirtschaftliche Durchführbarkeit des von uns geplanten Projektes und damit der Schaffung von neuen Wohnraum in der Gemeinde Egelsbach vollständig in Frage.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Bauschutzbereich löst lediglich die Zustimmungspflicht der Landesluftfahrtbehörde im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens aus, sofern die Neubauten oder Anlagen in die dort festgelegte Bauschutzbereichshöhe - in diesem Fall 25 m über den Flugplatzbezugspunkt (142,5 m üNN) - hineinragen sollen. Eine Beschränkung der Bauhöhe kommt erst dann in Betracht, wenn die für den sicheren Flugplatzbetrieb wichtigen Hindernisbegrenzungsflächen (z.B. An- und Abflugflächen) durchstoßen werden. Dies ist aber für das betreffende Vorhaben ausweislich der vorgelegten Unterlagen nicht relevant.

Die Genehmigungsbehörde hat nach pflichtgemäßer Prüfung und Abwägung festgestellt, dass durch die erteilte Entscheidung nicht rechtswidrig in Rechte Dritter eingegriffen wird.

5. Begründung der Kostenentscheidung

Die Bestimmung eines beschränkten Bauschutzbereiches ist gemäß der Kostenordnung der Luftfahrtverwaltung kostenpflichtig. Die Kosten der Prüfung hat gem. § 13 Abs. 1 Verwaltungskostengesetz die Flugplatzunternehmerin zu tragen.

Gemäß Ziffer V 15a des Gebührenverzeichnisses zur Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) ist eine Gebühr zu erheben, wobei ein Rahmen von 130 bis 800 Euro vorgegeben ist. Die Festsetzung der Gebühr erfolgte unter Berücksichtigung des Prüfaufwandes für die Verwaltung und der Bedeutung der Amtshandlung für die Antragstellerin.

IV. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Darmstadt, Julius-Reiber-Str. 37, 64293 Darmstadt, erhoben werden.

Mit freundlichen Grüßen

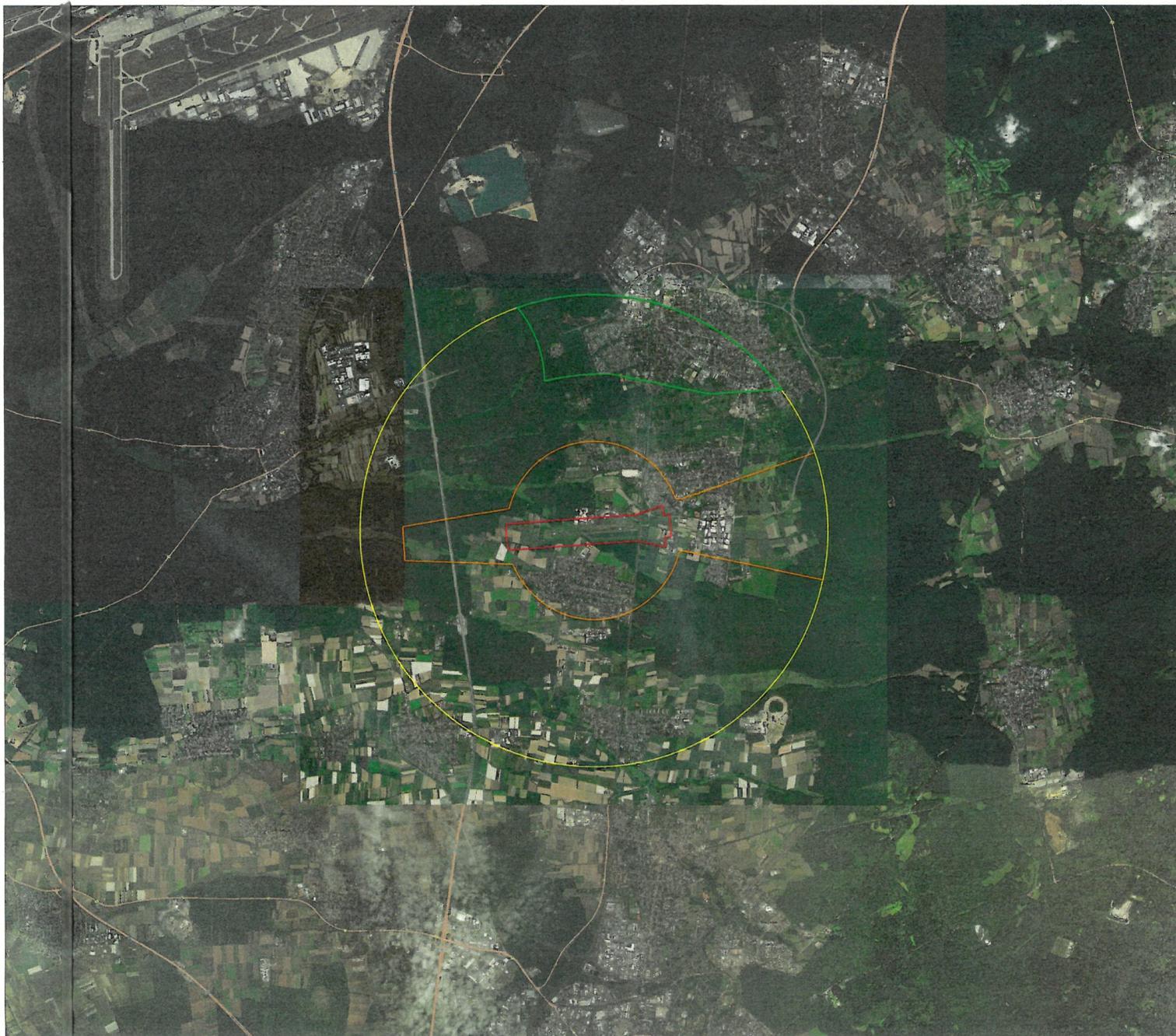
Im Auftrag

Thomas Glock



Anlage 1: Übersichtsplan „Erweiterter Bauschutzbereich für den Flugplatz Egelsbach“

Anlage 2: Übersichtsplan „Lageplan Bauschutzbereich Status Quo“



LEGENDE

- Beantragte Anpassung des Beschränkten Bauschutzbereich ab 0 m über Flugplatzbezugspunkt (117,5 m üNN)
- Beantragte Anpassung des Beschränkten Bauschutzbereich ab 25 m über Flugplatzbezugspunkt (142,5 m üNN)
- Beantragte Anpassung des Beschränkten Bauschutzbereich ab 45 m über Flugplatzbezugspunkt (162,5 m ü NN)
- Beantragte Anpassung des Beschränkten Bauschutzbereich ab 100 m über Flugplatzbezugspunkt (217,5 m ü NN)

Genehmigungsvermerk
 Anlage 1 zum Bescheid vom 01.11.2022
 (Az: RPDA - Dez. III 33 3 66 m 08.01/1-2019/2)
 Im Auftrag

Glock
 Glock



Darmstadt, den 01.11.2022
 Regierungspräsidium Darmstadt
 Luft- und Güterkraftverkehr, Lärmschutz

B	31.05.2021	Anpassung des BSB	KS	MK
A	21.09.2020	Original	KS	MK
Index	Datum	Änderungen	Verfasser	Geprüft

Auftraggeber: Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach

Verfasser: **airsight** GmbH
 Gustav-Meyer Allee 25
 13355 Berlin
www.airsight.de

Projekt: Erweiterter Bauschutzbereich für den Flugplatz Egelsbach

Planungsphase: Antrag	erstellt am: 31.05.2021
Planart: Übersichtslageplan Entwurf A	Index: B
Inhalt: Erweiterung Bauschutzbereich	Stand: 31.05.2021

Name (CAD): EDFE - Antrag auf die Erweiterung des BSB_v1.1
 Modell (CAD): -
 Name (PDF): EDFE - Antrag auf die Erweiterung des BSB_v1.1

Blatt-Abmaße: 297 mm x 210 mm Maßstab: 1 : 100 000





LEGENDE

Beschränkter Bauschutzbereich gemäß §17 LuftVG (Project:airport GmbH)

Anlage 2 zum Bescheid vom 01.11.2022
 (Az.: RPDA - Dez. III 38.3-66 m.08.01/1-2019/2)
 Im Auftrag

Glock
 (Glock)



Darmstadt, den 01.11.2022

Regierungspräsidium Darmstadt
 Luft- und Güterkraftverkehr, Lärmschutz

ANMERKUNGEN

Der Übersichtslageplan zur Darstellung der Hindernisbegrenzungsflächen gem. § 17 LuftVG für den Verkehrslandeplatz Frankfurt - Egelsbach sowie der Beschränkte Bauschutzbereich und die Horizontalfächen erfolgten durch die Project:airport GmbH (Stand 25.03.2019).

A	21.09.2020	Original	KS	MK
Index	Datum	Änderungen	Verfasser	Approved

Auftraggeber: Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach

Verfasser: airsight GmbH
 Gustav-Meyer Allee 25
 13355 Berlin



Projekt: Eingeschränkter Bauschutzbereich für den Flugplatz Egelsbach

Planungsphase: Bestand	erstellt am: 21.09.2020
Planart: Übersichtslageplan	Index: A
Inhalt: aktueller Bauschutzbereich	Stand: 21.09.2020

Name (CAD): EDFE - aktueller Bauschutzbereich_v1.0
 Modell (CAD): -
 Name (PDF): EDFE - aktueller Bauschutzbereich_v1.0

Blatt-Abmaße: 297 mm x 210 mm Maßstab: 1 : 100 000

