

**Öffentliche Bekanntmachung**  
**Regierungspräsidium Stuttgart**  
**Referat 46.2 - Luftverkehr und Luftsicherheit**

Auf der Grundlage § 6 Luftverkehrsgesetz in Verbindung mit §49 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird auf der Gemarkung Müllheim, Flurst.-Nr.: 1354 Gemarkung Dattingen, Flurst.-Nr.: 1117 Gemarkung Niederweiler, die Einrichtung und der Betrieb eines Sonderlandeplatzes genehmigt (Umwandlung eines bestehenden Segelfluggeländes in einen Sonderlandeplatz). Im Rahmen der öffentlichen Auslegung können die Unterlagen - Genehmigung, Technische Beschreibung, das Planwerk und die Schalltechnische Untersuchung - im Zeitraum vom 22.03. bis 06.04.2021, je einschließlich, auf der Internetseite [www.rp-stuttgart.de](http://www.rp-stuttgart.de) unter der Rubrik „Bekanntmachungen zum Luftverkehr“ eingesehen und heruntergeladen werden.

Die ausgelegten Unterlagen können auch bei der Stadt Müllheim, Bismarckstraße 3, 79379 Müllheim, Erdgeschoß, Bürgerinformationsschalter, während der üblichen Öffnungszeiten eingesehen werden.

Öffnungszeiten:

Montag – Freitag: 08:00 – 12:00 Uhr

Montag – Mittwoch: 14:00 – 16:00 Uhr

Donnerstag: 14:00 – 18:00 Uhr

Auf die Vorgaben der Stadt Müllheim zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger sowie der Mitarbeitenden hinsichtlich des Coronavirus wird verwiesen!

Mit dem Ende dieser Auslegungsfrist gilt die Genehmigung gegenüber denjenigen Betroffenen, die keine Einwendungen erhoben haben, als zugestellt.

Eine Mehrfertigung der Genehmigung kann bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich beim Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 46.2 – Luftverkehr u. Luftsicherheit, Industriestraße 5, 70565 Stuttgart angefordert werden.

Die Genehmigung und die Planunterlagen verbleiben bei der Stadt Müllheim, so dass die Einsichtnahme auch nach Ablauf der oben genannten gesetzlichen Auslegungsfrist möglich ist.

gez. Willibald Herz



**Baden-Württemberg**  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART  
STRASSENWESEN UND VERKEHR

Regierungspräsidium Stuttgart · Postfach 80 07 09 · 70507 Stuttgart

**Per Postzustellungsurkunde**

**Markgräfler Luftsportverein e.V.**  
Postfach 11 20  
79379 Müllheim

Freiburg i. Br. 11.03.2021  
Name Jost / Herz / Häcker  
Durchwahl 0761 383788-12  
Aktenzeichen 46.2-3846/01 SLP Müllheim  
(Bitte bei Antwort angeben)

 **Umwandlung des Segelfluggeländes Müllheim in einen Sonderlandeplatz**  
Flurst.-Nr.: 1354 Gemarkung Dattingen, Flurst.-Nr.: 1117 Gemarkung Niederweiler,

Ihr Antrag vom 16.06.2020

Anlagen

- 1 Lageplan M 1:2.500
- 1 Querprofile A-C M 1:2.500 / 250
- 1 Längsprofil M 1:2.500 / 250
- 1 Hindernisbegrenzungsflächen Piste 16/34 M 1:25.000
- 1 Hindernisbegrenzungsfläche Piste 16/34; Längsschnitt M 1:25.000 / 2.500
- 1 Gebührenmitteilung

**GENEHMIGUNGSURKUNDE**

**A.**

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in Verbindung mit §§ 49 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO), wird dem

**Markgräfler Luftsportverein e.V., 79379 Müllheim**

die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines

Dienstgebäude Münsterplatz 3 · 79098 Freiburg i. Br. · Telefon 0761 383788-11 · Telefax 0761 383788-18

Postanschrift: Bissierstr. 7 · 79114 Freiburg i. Br.

Abteilung 4@rps.bwl.de · www.rp.baden-wuerttemberg.de · www.service-bw.de

VAG-Linien 1-4 · Haltestelle Bertoldsbrunnen · keine Parkmöglichkeiten vorhanden



## **L a n d e p l a t z e s**

für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage unter Sichtflugbedingungen (VMC) auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt. Die Grenzen und Anlagen des Landeplatzes ergeben sich aus den beiliegenden Plänen (Lageplan M 1:2.500), die Teil dieser Genehmigung sind.

### **I.**

#### **Beschreibung des Geländes:**

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Müllheim  
ICAO-Kennung: EDSM
  
2. Flugplatzbezugscod e: 1A
  
3. Lage: Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, ca. 2 km nordnordöstlich der Stadt Müllheim
  
4. Bezugspunkt:
  - a) Geographische Lage: 47° 49' 28,5" N 07° 38' 21,9" E
  - b) Höhe über NN: 294,24 m (965 ft)
  
5. Höhe: 294,24 m über NN  
965 ft MSL
  
6. Start- und Landebahnen (SLB) für Luftfahrzeuge:

	Richtung (rw)	TORA	LDA	Breite
<b>16</b> (GRAS)	162°	538 m	630 m*	30 m
<b>34</b> (GRAS)	342°	630 m*	538 m	30 m

\*) bei Mitbenutzung des Kopfstreifens und vorgelagertem Bereich

## II.

Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

1. Flugzeuge bis 2.000 kg maximales Startgewicht
2. Reisemotorsegler (Touring Motor Glider, TMG)
3. Motorsegler (Segelflugzeuge mit Hilfsantrieb)
4. Segelflugzeuge
5. Luftsportgeräte (**außer** Tragschrauber (Gyrocopter), Motorschirmen und Fallschirmspringer)
6. Ballone

Als Startarten werden zugelassen:

1. Eigenstarts
2. Windenstarts
3. Gummiseilstarts
4. Schleppstarts hinter Luftfahrzeugen

### Hinweis:

Luftfahrzeuge des Katastrophenschutzes, der Polizei, der Bundespolizei und der Feuerwehr dürfen im Einsatz den Landeplatz gemäß § 30 LuftVG nutzen, ebenso Luftfahrzeuge des Rettungswesens auf Grundlage derer Allgemeinerlaubnisse nach § 25 LuftVG.

## III.

### **Zweck des Landeplatzes:**

Der Sonderlandeplatz Müllheim dient dem Zweck des Luftsports und dem privaten Luftverkehr mit dem Schwerpunkt Segelflug. Die Nutzung erfolgt hauptsächlich durch den ortsansässigen Verein. Er dient auch der Austragung von Luftsportwettbewerben und Luftfahrtveranstaltungen sowie dem Schulungsbetrieb und Fluglagern anderer Luftsportvereine. Landungen und Starts von Luftfahrzeugen, die nicht am Sonderlandeplatz beheimatet sind, bedürfen einer Zustimmung des Platzhalters (PPR).

#### **IV. Betriebszeit**

Der Sonderlandeplatz ist von einer Betriebspflicht befreit. Die Nutzung erfolgt PPR (prior permission required) also nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter.

Der Sonderlandeplatz Müllheim darf für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) am Tag unter Sichtwetterbedingungen (VMC) benutzt werden.

#### **V.**

Von der Verpflichtung, den Landeplatz einzufrieden, wird befreit, wenn der Platz durch entsprechende Verbotsschilder (§ 46 Abs. 2 i.V.m. § 53 LuftVZO) gegen den Zutritt Unbefugter während des Flugbetriebs gesichert ist. Siehe auch B. Ziff. 19.

#### **B.**

Die Genehmigung wird mit folgenden Inhalts- und Nebenbestimmungen verbunden:

1. Der Genehmigungsinhaber sorgt in eigener Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Sonderlandeplatzes und die sichere Durchführung des Flugbetriebs unter Beachtung der für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen.
2. Die Flugbetriebsflächen und Grenzen des Sonderlandeplatzes müssen mit den Genehmigungsplänen übereinstimmen.
3. An- und Abflugsektoren sind dauerhaft hindernisfrei zu halten. Dies betrifft künstliche als auch natürliche Hindernisse (Bäume, Büsche etc. ).
4. Der Sonderlandeplatz muss mit einem Windrichtungsanzeiger in der üblichen Beschaffenheit und Farbe (Windsack) ausgerüstet sein. Dieser hat den Vorgaben der NfL I 94/03 zu entsprechen.
5. Die „Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen“ des Bundesministers für Verkehr in der jeweilig gültigen Fassung sind einzuhalten

(NfL I 72/83, NfL I 199/83, zuletzt geändert durch NFL 1-792-16).

6. Veränderungen des Sonderlandeplatzes und seiner Umgebung, die den Flugbetrieb gefährden können, insbesondere Veränderungen in den An- und Abflugsektoren, auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt, sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.
7. Änderungen in den rechtlichen Verhältnissen des Genehmigungsinhabers (z.B. Vereinszusammenschluss, Vertretungsberechtigung) hat der Genehmigungsinhaber der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.
8. Unabhängig von den Regelungen des § 7 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) sind sämtliche Unfälle oder Störungen unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung und der Genehmigungsbehörde mitzuteilen.
9. Flugbetrieb darf grundsätzlich nur in Anwesenheit eines Flugleiters durchgeführt werden, der den Flugbetrieb beaufsichtigt. Als Flugleiter darf nur bestellt werden, wer volljährig ist und ein Sprechfunkzeugnis (BZF II oder höherwertig) für den Flugfunkdienst besitzt.

An Stelle eines Flugleiters kann eine Hilfsperson (sachkundige Person) treten, die das Feuerlösch- und Rettungsgerät bedienen und gegebenenfalls Rettungsdienste alarmieren kann.

Eine Hilfsperson kann nur bei einem einzelnen Start oder einer einzelnen Landung eines Luftfahrzeugs eingesetzt werden. Hierzu gelten folgende Auflagen:

- a) Der Luftfahrzeugführer hat einen Ort festzulegen, an dem sich die Hilfsperson während des Starts oder der Landung aufhalten soll, damit von ihr die gesamte Start-/Landebahn überblickt werden kann.
- b) Vor dem Start hat der Luftfahrzeugführer die Absperrungen entsprechend den Auflagen dieser Genehmigung anzubringen und sich von dem betriebssicheren Zustand der Start-/Landebahn zu überzeugen.
- c) Während des Landeanfluges und bei der Landung hat der Luftfahrzeugführer - unbeschadet der Voraussetzungen, dass von der Hilfsperson notwendige Absperrungen und Windrichtungsanzeiger angebracht sein müssen - darauf zu achten,

dass die Landebahn frei von Personen und Hindernissen ist.

d) Der Luftfahrzeugführer hat Starts und Landungen in der üblichen Form für das Hauptflugbuch aufzuzeichnen und dem Platzhalter zu übermitteln.

Bei Windenschleppbetrieb und bei fortlaufendem Flugbetrieb muss ein verantwortlicher Flugleiter anwesend sein.

Von einem fortlaufenden Betrieb ist auszugehen, wenn mehr als 3 Bewegungen pro Stunde stattfinden.

10. Für die Flugbetriebsabwicklung auf dem Sonderlandeplatz und in dessen Umgebung ist SERA.3225 sowie die nach § 22 Abs. 1 LuftVO von der Luftfahrtbehörde erlassene Regelung des Flugplatzverkehrs maßgebend. Diese ist allen mit der Abwicklung des Verkehrs und Betriebes auf dem Landeplatz betrauten Personen bekannt zu geben, sowie an allgemein zugänglicher Stelle ständig auszuhängen. Die Bekanntgabe ist in der Flugplatzakte zu dokumentieren und aufzubewahren.

11. Für den Landeplatz ist ein Hauptflugbuch zu führen, in dem die Starts und Landungen mit folgenden Eintragungen festzuhalten sind:

- Tag und Uhrzeit
- Luftfahrzeugmuster
- amtliches Kennzeichen
- Zahl der Besatzungsmitglieder
- Zahl der Fluggäste
- Art des Fluges
- Start bzw. Zielflugplatz (nur bei Überlandflug).

Die Daten des Hauptflugbuches sind zu löschen, soweit sie zur Erfüllung der in § 70 Abs. 1 LuftVG aufgeführten Aufgaben und Zwecke nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch nach 2 Jahren. Dies gilt nicht soweit die nach Absatz 1 erhobenen Daten durch Löschung der letzten drei Buchstaben des Eintragungsszeichens anonymisiert worden sind (§ 70 Abs.3 LuftVG)

12. Soweit - z.B. für den örtlichen Schulflug- oder Segelflugbetrieb - anstelle der unmittelbaren Erfassung im Hauptflugbuch Startkladden oder andere Nachweise geführt werden, gilt hinsichtlich der Eintragungen Nr. 11 sinngemäß. Die Nachweise sind täglich nach Beendigung des Betriebs dem Hauptflugbuch beizufügen oder

es sind die Eintragungen in dieses zu übertragen.

13. Diese Genehmigungsurkunde, nachträgliche Änderungen und auf den Sonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörden sind gesammelt aufzubewahren (Flugplatzakte).

An allgemein zugänglicher Stelle sind auszuhängen:

- die Platzdarstellungskarte
- die Flugplatzbenutzungsordnung
- die Regelung des Flugplatzverkehrs nach § 22 LuftVO.

14. Für die von den Luftfahrzeugführern durchzuführende Flugvorbereitung muss ein geeigneter Raum vorhanden sein. Dort müssen mindestens, jeweils auf dem neuesten Stand, bereitgehalten werden:

a) Luftfahrkarte ICAO 1 : 1.000.000

oder 1 : 500.000

des Bundesgebietes mit Flugsicherungsaufdruck;

vorzuhalten sind in der jeweilig neusten Fassung die Blätter:

Frankfurt

Nürnberg

Stuttgart

München

b) Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland, AIP VFR (aeronautical information publication)

c) Nachrichten für Luftfahrer (NfL). (Auf Datenträger oder „Online-Verbindung“ möglich.)

d) Zugangsmöglichkeit zu aktuellen NOTAM's, VFR-Bulletin's und Wetterinformationen. (Auf Datenträger oder „Online-Verbindung“ möglich.)

e) die Regelung des Flugplatzverkehrs

15. Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung gemäß § 42 Abs. 2 Nr. 9 LuftVZO, welche die Flugleiterhaftpflicht einschließt, mit einer Deckungssumme von mindestens 2,50 Mio € abgeschlossen sein und für die Dauer dieser Genehmigung in ggf. anzupassender ausreichender Höhe aufrecht erhalten werden.

- Der Sonderlandeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die Betriebsaufnahme durch die Genehmigungsbehörde gestattet wurde. Voraussetzungen für diese Gestattung sind eine Abnahmeprüfung (§ 53 Abs. 1 i.V.m. § 44 Abs.1 LuftVZO).
16. Die Betriebsfahrzeuge sind deutlich sichtbar zu kennzeichnen.
  17. Der Sonderlandeplatz muss mit einer Bodenfunkstelle für den Sprechfunkverkehr im Flugdienst ausgerüstet und an das öffentliche Fernsprechnetzt angeschlossen sein.
  18. Zur Sicherung des Sonderlandeplatzes sind geeignete Absperrmaßnahmen zu treffen. Von der Verpflichtung, den Sonderlandeplatz einzufrieden, wird nach Maßgabe von Buchstabe A Ziff. V. befreit.

Bei Flugbetrieb auf dem Fluggelände ist der parallel zur Piste führende Feldweg so abzusperren, dass keine Unbefugten auf die Flugbetriebsflächen gehen oder fahren können. Keine Sperrung ist für den Feldweg zum Hangar erforderlich. An den Grenzen des Fluggeländes sind gemäß § 53 Abs. 2 LuftVZO Verbotsschilder gemäß § 46 Abs. 2 LuftVZO aufzustellen.

19. Die Verbotsschilder (§ 53 Abs. 2 i.V.m. § 46 Abs. 2 LuftVZO) tragen die Aufschrift:

„Flugplatz  
Betreten durch Unbefugte verboten“

Diese Schilder sind an allen Zugängen zum Flugplatz sowie im Abstand von maximal 250 m von Schild zu Schild entlang der Flugplatzgrenze aufzustellen.

20. Der Flugplatzbezugspunkt mit den Koordinaten 47° 49' 28,5'' Nord, 07° 38' 21,9'' Ost ist, sofern möglich, bodengleich zu vermarken. Er befindet sich in der Mittelachse der Start- und Landebahn 16/34. Das Fluggelände umfasst die Flurstücke Nr. 1354 auf Gemarkung Dattingen und Flurstück-Nr. 1117, Gemarkung Niederweiler, beides Teilorte der Stadt Müllheim. Auf Flurstück-Nr. 1117 befinden sich auch die Flugzeughalle mit Werkstatt und Vereinslokal sowie eine Tankstelle.

21. Die Betriebsflächen (Start- und Landebahn mit Sicherheitsflächen) müssen eine kurz gehaltene, feste und gepflegte Grasnarbe oder eine vergleichbar betriebssichere Beschaffenheit haben. Übergänge von unterschiedlichen Belagsarten müssen hierbei bodengleich sein.
22. Luftfahrzeugführer von Luftfahrzeugen, die mit Tragflächen fliegen und nicht Segelflugzeug, Motorsegler oder Luftsportgerät sind, müssen auf die Neigungsverhältnisse der SLB 16/34 vor deren Erstnutzung eingewiesen werden.

Piloten von am Landeplatz stationierten reinen E-Klasse-Reiseflugzeugen sind einmal jährlich vor Beginn der Saison auf die Abweichungssituation hinzuweisen und dies ist vom Landeplatzbetreiber zu dokumentieren.

Fremde Piloten der E-Klasse werden bei der PPR in geeigneter Weise auf die veränderte Situation hingewiesen und dies ist vom Landeplatzbetreiber zu dokumentieren.

23. Bei Luftfahrtveranstaltungen oder Bewegungen von Luftfahrzeugen, welche nicht der Sonderlandeplatzgenehmigung entsprechen, ist eine Einzelfallbetrachtung der Abweichungen vom Standard hinsichtlich den Neigungsverhältnissen von den Luftfahrzeugführern erforderlich. Die Werte der Abweichungen sind vom Flugplatzhalter im Bedarfsfall an den Luftfahrzeugführer zu übermitteln.
24. Für einen separaten Rollweg außerhalb der Piste ist kein Platz gemäß den Richtlinien vorhanden. Der Zurollweg zur Piste 16 bzw. 34 erfolgt deshalb über die Piste oder über deren Streifen. Unabhängig welcher Zurollweg genutzt wird, steht für diesen Zeitraum keine Piste für landende und startende Luftfahrzeuge zur Verfügung.
25. Die Festlegung weiterer Nebenbestimmungen zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung einschließlich des Boden- und Gewässerschutzes sowie des Lärmschutzes bleibt vorbehalten.

### C.

Für die Anwendung dieser Genehmigung wird auf folgendes **hingewiesen**:

1. Zuwiderhandlungen können als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden (§§ 58 Abs. 1 Nr. 10 und 11 LuftVG, 108 Abs. 1 Nr. 7 LuftVZO).
2. Die Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse.
3. Die Bestellung von Flugleitern entbindet den Landeplatzhalter nicht von der eigenen Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Landeplatzes, die sichere Durchführung des Flugbetriebes auf dem Landeplatz und von der Beachtung der sonstigen für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen.
4. a) Jedermann ist verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer (Grundwasser oder oberirdisches Gewässer) verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine Verunreinigung des Wassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften zu verhüten (§ 5 Wasserhaushaltsgesetz (WHG)).  
  
b) Stoffe dürfen nur so gelagert oder abgelagert werden, dass schädliche Verunreinigungen oder sonstige nachteilige Veränderungen der Eigenschaften eines Gewässers nicht zu besorgen sind (§ 32 WHG).  
  
c) Einwirkungen auf ein Gewässer, die dessen Beschaffenheit verändern, können Haftungsansprüche auslösen (§ 89 WHG).  
  
d) Eine Versiegelung von Flächen ist nicht zulässig.
5. Die besondere Verpflichtung zum Bodenschutz gemäß Bundes- Bodenschutzgesetz (§ 4) und Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetz ist zu beachten. Danach ist jeder verpflichtet, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden.
6. Der Genehmigungsinhaber hat eine Flugplatzbenutzungsordnung aufzustellen und dem Regierungspräsidium Stuttgart zur Genehmigung vorzulegen.

**D.**

## **Begründung**

### Sachverhalt

Mit Schreiben vom 16.06.2020 beantragt der Markgräfler Luftsportverein Müllheim e.V. (MLV) die Umwandlung des Segelfluggeländes (SGL) Müllheim zum Landeplatz für besondere Zwecke gemäß § 49 Abs. 2 Ziff. 2. (Sonderlandeplatz). Der Sonderlandeplatz (SLP) soll PPR betrieben werden und den Aktivitäten des MLV und deren Gästen dienen.

Es wurde vorgetragen, dass keinerlei bauliche Veränderungen vorgesehen oder für den Flugbetrieb erforderlich seien. Das Gelände bleibe in seiner bisherigen Form unverändert erhalten. Die Wege zum Fluggelände seien vorhanden und befestigt.

Das Segelfluggelände Müllheim existiert in seiner jetzigen Nutzungsform seit Ende der 1950 er-Jahre.

In der Begründung des Antrags wurde ausgeführt, dass in der Genehmigungsänderung des SGL vom 22.01.1982 darauf hingewiesen wurde, dass Schleppflugzeuge und selbststartende Motorsegler einer Außenstart- und Außenlandeerlaubnis gemäß § 25 LuftVG bedürfen. Auf dieser Grundlage wurden seither die vorgenannten Luftfahrzeuge betrieben. Neben dem Schleppen von Segelflugzeugen werden auch Übungsflüge und Rundflüge mit Flugzeugen durchgeführt. Gerade letztere seien für den Verein zum einen wertvolle Einnahmen, als auch gute Werbemöglichkeiten für die Gewinnung von Nachwuchs für den Luftsport. Diese Außenstart- und Außenlandeerlaubnisse seien seither regelmäßig, in der Regel um fünf Jahre, von der zuständigen Luftfahrtbehörde verlängert worden.

Diese Praxis der regelmäßigen Verlängerungen soll nicht länger angewandt werden, da hier eventuell eine Unterwanderung des § 6 LuftVG erfolge.

Der Markgräfler Luftsportverein Müllheim e.V. sehe sich deswegen genötigt, diesen Umwandlungsantrag zu stellen, auch wenn sich damit am Wesen und am Umfang des seitherigen Flugbetriebs nichts ändern werde.

Der Flugbetrieb werde auch weiterhin hauptsächlich durch Segelflugaktivitäten geprägt sein. Um ihren Mitgliedern auch zukünftig die Möglichkeiten zu bieten, neben der Ausbildung zum Segelflug- Ultraleicht oder Motorseglerpiloten sich auch zum Flugzeugführer ausbilden zu lassen, diene dieser Antrag auch der Zukunftssicherung des Luftsportvereins.

Der Antragsteller betont, dass keine Baumaßnahmen geplant seien. Es sollen auch keine Fremden starten oder landen dürfen, ohne dass diese vorab die Zustimmung des Vereins einholen müssen (PPR). Weiterhin wird ausgeführt, dass mit der geplanten Umwandlung und mit den geplanten Luftfahrzeugen nicht mit einer Lärmzunahme in der Umgebung zu rechnen sei, dies sei auch aus dem beigefügten Lärmgutachten ersichtlich.

Die notwendigen Unterlagen wurden eingereicht.

### Ermächtigungsgrundlage

Das Regierungspräsidium Stuttgart trifft gem. § 6 LuftVG iVm §§ 49ff. LuftVZO die Entscheidung, inwieweit ein Flugplatz zuzulassen ist. Dabei ist den Interessen des Antragsstellers ebenso Rechnung zu tragen wie den Interessen der Anlieger, der Kommunen, in denen der Flugplatz belegen ist, ebenso wie den durch Behörden und Verbände vertretenen Interessen der Allgemeinheit.

Dabei hat das Regierungspräsidium Stuttgart gem. § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG besonders zu prüfen, ob das geplante Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind. Ebenso hat das Regierungspräsidium Stuttgart gem. § 6 Abs. 2 S. 3 LuftVG Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu begegnen und das geplante Vorhaben abzulehnen, sollten diese hierdurch gefährdet werden. Dabei steht zu beachten, dass eine luftrechtliche Genehmigungsentscheidung nach § 6 LuftVG eine singulär luftrechtliche Zulassungsentscheidung ist, die – anders als ein Planfeststellungsbeschluss iSd §§ 8, 10 LuftVG – keine Konzentrationswirkung zeitigt. Dies bedeutet, dass etwaig andere notwendige Genehmigungen (bspw. Baugenehmigungen, wasserrechtliche Erlaubnisse, naturschutzrechtliche Befreiungen, etc.) neben der (positiven) Entscheidung der Luftfahrtbehörde notwendig bleiben und von ihr nicht konzentriert werden. Im Umkehrschluss sind vorgetragene Problemstellungen aus dem übrigen Fachrecht für die Luftfahrtbehörde nur insoweit beachtlich, als sie das Sachentscheidungsinteresse des Antragstellers dahingehend vereiteln, als ihrer Erteilung durch die zuständige Fachbehörde unüberwindbare Hindernissen entgegenstehen (*Schiller*, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, EL 18 2013, § 6 Rn. 94). Dies prüft die Luftfahrtbehörde im Rahmen ihrer Entscheidung.

### Entscheidung

Das Regierungspräsidium Stuttgart ist gem. § 6 LuftVG iVm §§ 49, 50 LuftVZO iVm § 1 S. 1 Luftverkehrszuständigkeitsverordnung BW zuständig für die Prüfung von Genehmigungen iSd § 6 LuftVG betreffend Flugplätze in Baden-Württemberg. Der vorliegende Antrag betrifft einen projektierten Sonderlandeplatz in Müllheim.

Die Offenlage durch die Stadt Müllheim erfolgte im Zeitraum 20. Juli bis 17. August 2020, je einschließlich. Im Mitteilungsblatt der Stadt Müllheim erfolgte die öffentliche Bekanntmachung am Donnerstag den 16.07.2020.

Darauf gingen zwei Einwendungen ein. Darin wurden Belange des Lärmschutzes vorgetragen.

*In diesen wird beantragt „in der Genehmigung vertraglich eine ausreichende Berücksichtigung des Lärmschutzes eine Begrenzung der Starts und Landungen von motorbetriebenen Flugzeugen (im Rahmen des bisherigen Umfangs) mit einer Regelung für die Wochenenden, Feier- und Sonntage sowie die Tageszeiten und Abendstunden, sowie eine entsprechende Festlegung von Start- und Landezeiten für motorbetriebene Flugzeuge, insbesondere z. B. eine Mittagspause für Schleppflugzeuge zu vereinbaren. Weiter wird ausgeführt, dass mit dem Segelsportverein eine Quote erarbeitet werden müsse, nach der Starts mit Motorschleppflugzeugen drastisch reduziert werden zugunsten Windenstarts.“*

In der Stellungnahme trägt der Antragsteller hierzu vor, dass *„im Gutachten des Ingenieurbüros Vierneisel vom April 2020 auf die derzeitigen und zukünftigen Lärmimmissionen durch Luftfahrzeuge am Fluggelände Müllheim eingegangen werde. Selbst bei einer Zunahme des Flugbetriebs um 5 % wären keine Überschreitungen der derzeitigen Lärmgrenzwerte zu erwarten.*

*Bereits im Antragschreiben des MLV sei darauf hingewiesen worden, dass sich am bestehenden Flugbetrieb nichts ändern solle. Eine Ausweitung des Motorflugs sei nicht vorgesehen.*

*Eine Anzahl von 110 F-Schlepps im 5-Jahresmittel (2015-2019) entspreche einer monatlichen Anzahl von durchschnittlich 9 F-Schlepps. Daher könne hierbei nicht von „untentwegtem Fluglärm durch hochziehende und kurz danach wieder landende Motorschleppflugzeuge“ die Rede sein.*

*Die Ausbildung zum Segelflugzeugführer verlange zur Erlangung der Startart Flugzeugschlepp mind. fünf Starts mit Fluglehrer und fünf Starts ohne Fluglehrer. Bei angenommenen 6 Flugschülern sind damit schon 60 Starts als reine Ausbildungsflüge anzusehen, was etwa der Hälfte der durchgeführten F- Schlepps pro Jahr entspreche. Da auch beim MLV seit einigen Jahren Ultraleichtflugzeuge zum Schleppen eingesetzt werden und diese schon durch das Zulassungsverfahren auf 60 dB/(A) begrenzt seien, würde die Lärmbelastung sicherlich nicht annähernd an die zulässigen Lärmwerte heranreichen.*

*Eine Begrenzung der Startzahlen erscheine deshalb als unverhältnismäßig.“*

Hierzu stellt die Genehmigungsbehörde fest, dass, wie sich aus dem im Vorfeld der Genehmigung eingeholten Lärmgutachten ergibt, die prognostizierten Lärmimmissionen nicht die zulässigen Grenzwerte übersteigen. Weitergehende Schutzmaßnahmen sind auf Grundlage der gutachterlichen Stellungnahme nicht erforderlich, um den Schutzbedürfnissen der Raumschaft angemessen Rechnung zu tragen.

Im Rahmen der Abwägung hat sich die Landesluftfahrtbehörde auch davon leiten lassen, dass der Flugplatz seit Jahrzehnten faktisch schon ununterbrochen auf der Grundlage von Außenlandeurlaubnissen in dem Umfang genutzt wird, welcher der jetzt genehmigten Nutzung entspricht. Eine massive Ausweitung der Flugbewegungen ist somit nicht zu erwarten.

Die vom Antragsteller beantragte und auch so genehmigte PPR-Regelung, wonach Landungen und Starts von Luftfahrzeugen, die nicht am Sonderlandeplatz beheimatet sind, einer Zustimmung des Platzhalters (PPR) bedürfen, unterstreicht dies. Der Flugplatz ist aufgrund der Geländebeschaffenheit auch nicht uneingeschränkt für alle Luftfahrzeuge nutzbar, sondern nach wie vor vornehmlich für den Segelflugbetrieb. Der Antragsteller versteht sich in erster Linie als Segelflugsportverein. Der Verein hat eine aktive Beteiligung am Segelflugbetrieb auch in seiner Satzung so verankert.

Einwendungen hinsichtlich der Einflugschneise und Platzrundenführung sind teilweise unzutreffend und werden ebenfalls durch das vorgelegte Lärmgutachten widerlegt. Unter 4.4 Flugstrecken wird darin erklärt, dass *„am Flugplatz Müllheim die Ost-Platzrunde genutzt werde. Generell werde der Überflug der angrenzenden Ortschaften vermieden. So wird Zunzingen umflogen und Dattingen allenfalls tangiert. Ansonsten führe die Platzrunde am Flugplatz Müllheim über keine bewohnten Gebiete. Auch der*

*Ein- und Ausflug in die Platzrunde führe über unbewohntes Gebiet zwischen Dattin-  
gen und Britzingen.“*

Auch entsprechen direkte An- und Abflüge nicht dem Standardverfahren, sondern sind lediglich in Ausnahmefällen möglich.

Mit Schreiben vom 08.07.2020 erfolgte eine Anhörung der Träger öffentlicher Belange.

Einheitlich wurde vorgetragen, dass gegen die Umwandlung keine grundsätzlichen Bedenken bestehen. Hinweise der Deutschen Flugsicherung (DFS) finden Berücksichtigung in den Inhalts- und Nebenbestimmungen unter Buchstabe B Ziff. 23, 24 und 25 sowie in der Regelung des Flugplatzverkehrs.

Nach Abwägung der unterschiedlichen Interessen unter Einbeziehung der vorliegenden technischen Beschreibung zum Antrag auf Erteilung der Genehmigung eines Landeplatzes für besondere Zwecke und des Lärmgutachtens, konnte die Umwandlung im beantragten Umfang erteilt werden.

Da andere Einwendungen weder vorgetragen noch ersichtlich sind, ist die beantragte Genehmigung zur Einrichtung und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes zu erteilen.

Die Nebenbestimmungen ergehen nach pflichtgemäßer Ausübung des Ermessens. Die Möglichkeit die Genehmigung mit Nebenbestimmungen zu versehen ergibt sich aus § 6 Abs. 1 S. 4 LuftVG und §§ 52, 42 LuftVZO. Die vorliegend unter B. getroffenen Nebenbestimmungen dienen insbesondere der Sicherstellung und des Schutzes der in § 6 Abs. 2 LuftVG genannten Schutzgüter und dem reibungslosen Ablauf des Flugplatzverkehrs.

### **Kostenfestsetzung**

Für diese Entscheidung ist gemäß Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (Luft-KostV), Abschn. V, Ziffer 1 b des Kostenverzeichnisses eine Gebühr in Höhe 330 € bis 65 000 € möglich; diese wird auf 945 Euro festgesetzt. Einzelheiten ergeben sich aus beiliegender Gebührenmitteilung, die Bestandteil dieses Bescheides ist. Dieser Betrag ist im Hinblick auf den Verwaltungsaufwand und Nutzen für den Antragsteller angemessen.

**E.**  
**Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Freiburg mit Sitz in Freiburg i.Br. erhoben werden.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'W. Herz', written in a cursive style.

Willibald Herz