



Regierung von Oberbayern • 80534 München

*Gegen Empfangsbekanntnis*

Klinikum Memmingen AöR  
-Klinikdirektion-  
Bismarckstraße 23  
87700 Memmingen

Bearbeitet von Beate Hailer	Telefon/Fax +49 89 2176-2949 / 402949	Zimmer HE311	E-Mail beate.hailer@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen ko-gö	Ihre Nachricht vom 04.06.2024	Unser Geschäftszeichen 3791.25_14-57-7	München, 22.01.2025

**Luftverkehrsgesetz (LuftVG);  
Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlan-  
deplatzes auf dem Dach des (neuen) Klinikums Memmingen**

Anlagen:

- 1 Empfangsbekanntnis gegen Rückgabe
- 1 Kostenrechnung
- 1 Übersichtslageplan vom 28.05.2024, Nr. 09-0225-01a (1:25.000)
- 1 Lageplan vom 28.05.2024, Nr. 09-0225-02a (1:5.000)
- 1 Lageplan mit Markierung und Befuerung vom 28.05.2024, Nr. 09-0225-03a (1:250)
- 1 Längsschnitt I vom 28.05.2024, Nr. 09-0225-04a (1:25.000/2.500)
- 1 Längsschnitt II vom 28.05.2024, Nr. 09-0225-05a (1:5.000/500)
- 1 Merkblatt „Sicherheitsmaßnahmen“

Sehr geehrte Damen und Herren,

antragsgemäß erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern (im Folgenden: Luftamt) aufgrund von § 6 LuftVG 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 Klinikum Memmingen Anstalt des öffentlichen Rechts, Bismarckstraße 23, 87700 Memmingen, 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 auf der Dachfläche des geplanten Klinikneubaus im nordwestlichen Bereich der Stadt Memmingen 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

1.	<b>Bezeichnung:</b>	Hubschraubersonderlandeplatz „Klinikum Memmingen 2“ (KMM2)
2.	<b>Lage:</b>	Dach des geplanten Klinikersatzbaus im Nordwesten der Stadt Memmingen, Buxheimer Straße, nahe des Autobahnkreuzes A7/A96
3.	<b>Lage des Landeplatzes* (Landeplatzbezugspunkt) in der Mitte der Start- und Landefläche:</b>	
	Geographische Lage (WGS 84):	N 47° 59' 40,52''; E 10° 09' 19,39''
	Höhe über Grund:	ca. 31,00 m (ca. 102 ft)
	Höhe über NN:	Ca. 627,00 m (ca. 2.057 ft)
4.	<b>Abmessungen des Landeplatzes:</b>	
	Gesamtgröße des Landeplatzes:	28,00 m x 28,00 m (quadratisch) Belag: Aluminiumprofile Tragfähigkeit: bis 6 t (MTOM)
	Endanflug- und Startfläche (FATO)/ Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF):	Größe: 21,00 m x 21,00 m (quadratisch)
	Sicherheitsfläche:	Allseitig umlaufend 3,50 m
5.	<b>Anflugrichtungen:</b>	250° (Hauptanflugrichtung) 070°
	<b>Abflugrichtungen:</b>	250° (Hauptabflugrichtung) 070°

\*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 maximalen Länge von bis zu 14 m, einem Rotordurchmesser von bis zu 11 m sowie einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von 6 t benutzt werden, die in Übereinstimmung mit der Flugleistungs-klasse 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 und die weiteren Flugbetriebsflächen sind entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (im Folgenden: AVV) und den beigefügten Plänen anzulegen.
- 1.2 Die Endanflug- und Startfläche (FATO) ist 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 jedoch 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 6 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 Flugbetriebs 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 0,25 m sein und im Übrigen nicht in eine Ebene hineinragen, die in einer Höhe von 0,25 m über dem Rand der FATO beginnt und vom Rand der FATO aus mit einer Steigung von 5 % nach außen hin ansteigt.
- 1.10 Die gesamte Fläche des Dachlandeplatzes muss sowohl für Hubschrauber als auch für Personen rutschsicher ausgebildet sein. Die Rutschfestigkeit sollte der Rutschfestigkeitsklasse R 11 (aus DGUV-Regel 108-003 – Fußböden in Arbeitsräumen und Arbeitsbereichen mit Rutschgefahr) oder höher entsprechen.
- 1.11 Der Dachlandeplatz ist mit einem Überrollschutz von höchstens 0,25 m Höhe zu umgeben.
- 1.12 Um die Dachfläche herum ist eine Absturzsicherung in Form eines nach außen gerichteten, ansteigenden Sicherheitsnetzes mit einer Tiefe von mindestens 2,00 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.
- 1.13 Die Installation eines beleuchteten und befeuerten Windrichtungsanzeigers ist auf dem Dach des neu geplanten Aufzugsgebäudes im Süden der Landefläche geplant. Dort ist er in der üblichen Beschaffenheit und Farbe in erhöhter Position so anzubringen.

gen, dass er außerhalb der festgelegten An- und Abflugflächen liegt und die Windverhältnisse auf der FATO 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 Der Hauptzugang zum Landeplatz erfolgt über die o. g. südlich der Flugbetriebsflächen gelegene Aufzugsanlage mit angeschlossenem Verbindungsgang zum Landeplatz.
- 1.15 Zudem sind mindestens zwei Fluchtwege erforderlich, welche grundsätzlich gegenüberliegend eingerichtet werden sollen. Vorliegend befinden sie sich in Form von Treppenanlagen neben dem Aufzug im Süden bzw. im Nordosten der Landefläche. Die Fluchtwege sind in ihrer Breite so auszulegen, dass dort erforderlichenfalls Patienten auf einer Trage transportiert werden können.

Zur Kennzeichnung der Fluchtwege sind Schilder/Piktogramme mit Fluchtwegrichtung anzubringen. Die Fluchtwegtreppen sind ausreichend zu beleuchten. Die Beleuchtung ist zusammen mit der Befuerung des Landeplatzes zu schalten. Im Übrigen sind die brandschutzrechtlichen Anforderungen an den ersten und zweiten Rettungsweg mit den örtlich zuständigen Baubehörden zu klären bzw. festzulegen.

- 1.16 Im sogenannten Dienstraum für die sachkundige Person neben der Aufzugsanlage sind alle für die Durchführung eines sicheren Flugbetriebs erforderlichen Einrichtungen (z. B. Bedienpulte für Landeplatzbefuerung und Löschanlage, Anzeige der Wind-/Temperaturmessanlage) sowie die genehmigungsrelevanten Unterlagen wie beispielsweise das Hauptflugbuch unterzubringen. Insbesondere sind dort eine Brandmeldeanlage sowie eine Fernmeldeverbindung einzurichten, durch die die zuständigen Dienststellen der Deutschen Flugsicherung, des Deutschen Wetterdienstes, des Rettungsdienstes und der Feuerwehr erreichbar sind.
- 1.17 Der Zutritt durch unbefugte Personen zum Hubschrauberlandeplatz und den sonstigen Betriebsflächen ist durch geeignete Maßnahmen (Absperrung, Beschilderung o. Ä.) zu unterbinden.
- 1.18 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.
- 1.19 Die gesamte Dachfläche ist 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 einschlägigen kommunalen Vorgaben zu beachten.
- 1.20 Im Schadensfall auslaufender Treibstoff und Wasser gefährdende Flüssigkeiten dürfen nicht in die Kanalisation und nicht ins Innere des Gebäudes gelangen oder an dessen Seitenwänden herabfließen. Art, konkreter Umfang und Situierung der zur Si-

herstellung dieser Maßgaben erforderlichen technischen Anlagen (z. B. Havariebecken, Koaleszenzabscheider) sind in Absprache mit den für Gewässerschutz und Brandbekämpfung zuständigen Stellen vor Ort festzulegen. Dem Luftamt ist hierüber ein geeigneter Nachweis vorzulegen.

- 1.21 Im Falle der Versickerung kontaminierter Flüssigkeiten ins Erdreich ist ein Erdaustausch erforderlich. Die zuständigen Stellen vor Ort sind unverzüglich zu informieren.

## **2. Markierungen und Kennzeichnungen**

- 2.1 Bei der Tages- und Nachtkennzeichnung des Hubschraubersonderlandeplatzes sind die Anforderungen der AVV i. V. m. den Darstellungen in den Genehmigungsplänen (insbesondere Plan Nr. 09-0225-03a) zu beachten.
- 2.2 Die Hubschrauberflugplatz-Erkennungsmarkierung ist in Form eines roten „H“ in weißem Kreuz mittig auf der FATO abzubilden. Der Querbalken des „H“ muss dabei rechtwinklig zur bevorzugten Endanflugrichtung (250°) ausgerichtet sein.
- 2.3 Die TLOF-Markierung ist in Form einer durchgehenden, weißen Linie mit der Breite von mindestens 0,30 m entlang dem Rand der TLOF (Quadrat 21,00 m x 21,00 m außen) anzulegen.
- 2.4 Auch die innerhalb der TLOF aufzutragende Höchstmassenmarkierung (06 t) ist der Lesbarkeit halber nach dem bevorzugten Endanflug (250°) auszurichten. Die Markierung besteht aus einer zweistelligen Zahl gefolgt vom Buchstaben „t“. Es wird empfohlen, eine Höchstmassenmarkierung auch für die zweite Anflugrichtung (070°) vorzusehen.
- 2.5 Der Dachlandeplatz erhält zudem auf seiner Südseite innerhalb der TLOF – ebenfalls ausgerichtet an der Hauptanflugrichtung – die Namensmarkierung „KMM 2“ (Klinikum Memmingen 2), um eine eindeutige Identifizierbarkeit herzustellen.
- 2.6 Der die Landefläche umgrenzende Überrollschutz (Ziffer 1.11) ist auf allen sichtbaren Seiten mit einer Hindernismarkierung für den Tagflugbetrieb in Form sich abwechselnder orange-weißer bzw. rot-weißer Farbfelder zu versehen.
- 2.7 Auf dem Dach des geplanten Aufzugsgebäudes im Süden des Landeplatzes ist ein Hubschrauberflugplatz-Leuchtfeuer zu installieren. Die Anforderungen der AVV an ein solches sind zu beachten.
- 2.8 Als TLOF-Randbefehuerung sind 28 grüne Rundstrahlfestfeuer in Unterflurbauweise entlang der Ränder der TLOF in gleichmäßigen Abständen einzubauen.
- 2.9 Zur Ausleuchtung der Flugbetriebsflächen sind am Rand der Dachfläche Flutlichtstrahler zu installieren. Diese dürfen eine Höhe von 0,25 m 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.

- 2.10 Die Befuerung der Flugbetriebsflächen (Unterflurfeuer, Flutlichtscheinwerfer) muss so auf mehrere Stromkreise eines Stromnetzes verteilt angeschlossen sein, dass bei Ausfall eines Stromkreises der Eindruck des Gesamtbefuerungsbildes erhalten bleibt.
- 2.11 Die stromführenden Einrichtungen des Landeplatzes für Befuerung, Sicherungseinrichtungen und Löschanlagen sind an die Notstrom- bzw. Sicherheitsstromversorgung anzuschließen.
- 2.12 Die Befuerung 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 Luftamt und erforderlichenfalls auch mit dem Planersteller 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 Hindernisse im Bereich der FATO, der sonstigen Betriebsflächen sowie in den An- und Abflugflächen befinden.
- 4.2 Gleichzeitiger Flugbetrieb von zwei oder mehreren Hubschraubern ist am Dachlandeplatz nicht zulässig.
- 4.3 Wegen seiner Lage innerhalb der Kontrollzone des Verkehrsflughafens Memmingen (Luftraum D) sind die Details zur Nutzung des genehmigungsgegenständlichen Hubschraubersonderlandeplatzes von der Klinikum Memmingen AöR mit dem örtlichen Flugsicherungsprovider mittels Betriebsabsprache zu regeln (Kontakt: DFS Aviation Services GmbH, Operations, Tower Manager Memmingen, Heinrich-Hertz-Straße 26, 63225 Langen).

Die Betriebsabsprache ist dem Luftamt vor der Abnahme des Landeplatzes zur Genehmigung vorzulegen und anschließend in der Flugplatzakte aufzubewahren. Die Kenntnissgabe an die die Flugplätze nutzenden Luftverkehrsunternehmen ist sicherzustellen. Sie erfolgt i. d. R. durch direkte Übermittlung an die betreffenden Rettungsor-

ganisationen und mittels Veröffentlichung in den einschlägigen zivilfliegerischen Regelwerken.

- 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. Dieses Dokument ist vor Aufnahme des Flugbetriebs dem Luftamt zur Genehmigung vorzulegen und anschließend in der Flugplatzakte aufzubewahren. Weiterhin ist es in den für die Zivilluftfahrt einschlägigen Regelwerken zu veröffentlichen. Darüber hinaus ist dieses Dokument den Luftrettungsunternehmen, die den Landeplatz nutzen, in geeigneter Weise zur Kenntnis zu geben.

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

- 5.1 Die zum Feuerlösch- und Rettungswesen in der AVV getroffenen Anforderungen sind zu beachten.
- 5.2 Der Hubschraubersonderlandeplatz wird von Hubschraubern bis zu einer Länge von 14,00 m benutzt und fällt nach den Kriterien der AVV somit unter die Brandschutzkategorie H 1.
- 5.3 Demnach sind folgende Löschmittel in unmittelbarer Nähe zu den Flugbetriebsflächen vorzuhalten (vgl. Ziffer 6.1.3 der AVV):
  - Hauptlöschmittel: Löschschaum der Mindestleistungsstufe B (Vorhaltung von mind. 2.500 l Wasser; Ausstoßrate der Schaumlösung mind. 250 l/min);
  - Zusatzlöschmittel: 45 kg Trockenlöschmittel oder 90 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 sind zwei fernbedienbare Auswurfeinrichtungen (Löschmonitore) oder eine vergleichbare Löscheinrichtung zu installieren. Jeder Löschmonitor muss für sich alleine darauf ausgelegt sein, Schaum mit der Ausstoßrate von 250 l/min für einen 10-minütigen Betrieb auszubringen und jeden Bereich der Flugbetriebsfläche zu erreichen. Zudem ist eine Schlauchleitung mit Mehrzweckstrahlrohr – ebenfalls mit einer Ausbringleistung von 250 l/min – vorzuhalten.

- 5.4 Aus Gründen des Umweltschutzes ist auf die Verwendung/Vorhaltung von flourhaltigen Schaumlöschmitteln unbedingt zu verzichten (vgl. Broschüre des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz „Umweltschonender Einsatz von Feuerlöschschäumen“, August 2018, 2. Auflage). Schaummittel AFFF beinhaltet Fluortenside (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.



5.5 Nach Abschluss der Installation der Feuerlöscheinrichtungen bzw. vor Inbetriebnahme des Landeplatzes muss die Funktions- und Leistungsfähigkeit der einzelnen Einrichtungen in einem Praxistest geprüft und gegenüber der Genehmigungsbehörde nachgewiesen werden.

5.6 Nachfolgende Rettungsgeräte sind als Mindestausstattung in unmittelbarer Nähe zur Flugbetriebsfläche ebenfalls vorzuhalten (Ziffer 6.1.4 der AVV):

- 1 Gurttrennmesser
- 1 Feuerwehrraxt
- 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, hitzebeständigem Gewebe
- 1 Krankentrage
- 1 Rettungsdecke für Verletzte
- 2 Wolldecken
- 1 Verbandskasten VK DIN 14142
- 1 Verbrennungsset für Brandverletzte
- 4 Rettungsfolien
- 1 Feuerwehrjacke - Universalgröße

Zudem wird die Vorhaltung folgender Rettungsgeräte empfohlen:

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

5.7 Ausreichende Mengen an Ölbindemitteln sind vorzuhalten.

5.8 Die Löschanlage ist an die Sicherheitsstromversorgung anzuschließen.

5.9 Eine Brandmeldeanlage (Feuermelder) ist zu installieren, damit im Schadensfall ein direkter Alarm bei der zuständigen Feuerwehr von Dritten ausgelöst werden kann.

5.10 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.

- 5.11 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-, Rettungsseinrichtungen und zum Telefon haben, um die zuständigen Stellen des Rettungsdienstes und der Feuerwehr erreichen zu können.

Im Schadensfalle 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 kann über Video-Kameras erfolgen.

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.

## **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 An- und Abflüge sollen möglichst nicht über Wohngebiete erfolgen.

## **7. Sonstige Auflagen**

- 7.1 Sämtliche Flugbetriebsflächen sowie Zugänge zum Hubschrauberlandeplatz sind im Winter schnee- und eisfrei zu halten. Auf die Verwendung von Taumitteln ist aus Umweltgründen zu verzichten.
- 7.2 Mit Blick auf mögliche Personen- und Sachschäden ist eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung abzuschließen. Die Höhe der Deckungssumme muss angemessen sein und sollte in Absprache mit dem Versicherungsunternehmen festgelegt werden. Sie ist der Genehmigungsbehörde im Rahmen der Abnahmeprüfung vorzulegen und von ihr zu billigen.
- 7.3 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.
- 7.4 Bestehende und künftige bauliche Anlagen, welche sich im Umgriff der Flugbetriebsflächen und im Bereich der An- und Abflugflächen befinden, müssen den durch star-

tende/landende Hubschrauber verursachten physikalischen Auswirkungen (Rotorabwinde) standhalten.

- 7.5 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).
- 7.6 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. Kostenentscheidung**

Die Klinikum Memmingen AöR hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Für diesen Bescheid wird eine Gebühr in Höhe von 6.226,00 € festgesetzt. Auslagen sind nicht angefallen.

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

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

## **C.** **Gründe**

### **I.**

#### **1. Antrag:**

Die Klinikum Memmingen AöR, Bismarckstraße 23, 87700 Memmingen, (im Folgenden: Antragstellerin) beantragte mit Datum vom 04.06.2024 die Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes auf der Dachfläche des geplanten Klinikersatzbaus im Nordwesten der Stadt Memmingen nahe des Autobahnkreuzes A7/A96.

Dem Antrag lagen das Gutachten über die Eignung des Geländes des IB Weigert, Ingenieurbüro für Flugplätze und Hubschrauberlandeplätze, Haidauerstraße 24, 93102 Pfatter, vom 28.05.2024 mit den erforderlichen Planunterlagen sowie die schallimmissionsschutztechnische Voruntersuchung zu den Geräuschemissionen des geplanten Hubschraubersonderlandeplatzes der Wolfgang Sorge Ingenieurbüro für Bauphysik GmbH & Co. KG, Südwestpark 100, 90449 Nürnberg, vom 10.03.2022, welche bereits im Zuge des dem vorliegenden luftrechtlichen Genehmigungsantrag vorausgegangenem Bauleitplanverfahrens erstellt worden war, bei.

Die antragsgegenständliche Flugplatzanlage soll der 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 dienen.

Aufgrund der Erfahrungen mit dem aktuell genutzten, vom Luftamt mit Bescheid vom 20.09.2016, Nr. 25-3-3721.4-2016-MM, genehmigten Hubschrauberdachlandeplatz auf dem bestehenden Klinikum in der Bismarckstraße 23, 87700 Memmingen, wird am neuen Standort mit einem Umfang von 200 Flugbewegungen (100 Starts und 100 Landungen) pro Jahr – bis zu 10 % hiervon im Nachtzeitraum zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr Ortszeit – gerechnet.

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

Das Luftamt bat mit Schreiben vom 03.09.2024 folgende Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zu dem Antrag:

- Stadt Memmingen
- Gemeinde Buxheim
- Regierung von Schwaben, Höhere Landesplanungsbehörde
- Regierung von Schwaben, Höhere Naturschutzbehörde
- Wasserwirtschaftsamt Kempten
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw)
- Fernstraßen-Bundesamt (FBA)
- Die Autobahn GmbH des Bundes

Seitens der **Stadt Memmingen** wurden keine Bedenken erhoben. Die Planung des Vorhabens berücksichtige die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplans A43. Im Übrigen bestünde aus brandschutzrechtlicher Sicht mit dem Vorhaben Einverständnis, wenn die im Eignungsgutachten in Bezug auf das Feuerlösch- und Rettungswesen genannten Punkte vollumfänglich umgesetzt würden. Die Details zum Brandschutz würden mit Vorliegen des Brandschutzkonzeptes geprüft bzw. abgestimmt.

Die **Gemeinde Buxheim** sieht ihre Belange angesichts des avisierten Verlaufs der An- und Abflugflächen und der für ihren Ortsbereich unbedenklichen Berechnungsergebnisse zu den Maximalpegeln als nicht direkt betroffen an und machte daher keine Einwände geltend.

Aus Sicht der **Regierung von Schwaben, Höhere Landesplanungsbehörde**, sei davon auszugehen, dass sich durch den Flugbetrieb im prognostizierten Umfang keine Auswirkungen in landesplanerisch relevantem Ausmaß auf die Umgebung ergeben würden. Mit Rücksicht auf die Wohnbebauung in der Umgebung sollten zur Nachtzeit ausschließlich lebensrettende und lebenserhaltende Flüge durchgeführt werden dürfen.

Die **Regierung von Schwaben, Höhere Naturschutzbehörde**, gab keine Stellungnahme ab.

Das **Wasserwirtschaftsamt Kempten** teilte mit, dass von dem Vorhaben keine wasserwirtschaftlich relevanten Belange betroffen seien. Die Einleitung des Niederschlagswassers und des Löschwassers in das Kanalsystem der Stadt Memmingen sei ebenso wie die Kapazität und Leistungsfähigkeit der Kläranlage mit der Stadt Memmingen abzustimmen.

Nach Auffassung der **DFS** bestehen gegen das Vorhaben ebenfalls keine Bedenken. Die Vorgaben der AVV hinsichtlich der Abmessungen, der Markierung und Befeuerung der Flugbetriebsflächen seien eingehalten. Allerdings liege der geplante Hubschraubersonderlandeplatz im kontrollierten Luftraum der Klasse D des Verkehrsflughafens Memmingen, so dass aus Sicht der Flugsicherung eine mögliche gegenseitige Beeinflussung der Flugbetriebe nicht ausgeschlossen werden könne. Nach Abstimmung mit dem für den Verkehrsflughafen Memmingen zuständigen Flugsicherungsprovider seien die Details bezüglich der Nutzung des Hubschraubersonderlandeplatzes im Rahmen einer Betriebsabsprache zu regeln.

Das **BAIUDBw** trug vor, dass Verteidigungsbelange von dem Vorhaben nicht betroffen seien.

Nicht zuletzt erhoben auch das mit Blick auf mögliche Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs auf den in der Umgebung des geplanten Hubschraubersonderlandeplatzes gelegenen Bundesautobahnen A7 und A96 im Verfahren angehörte **FBA** als zuständige Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Bundesautobahnen und -straßen sowie die **Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern**, als hier zuständige Straßenbaulasträgerin keine Bedenken gegen das Vorhaben.

### 3. Beteiligung der Öffentlichkeit:

Parallel zur Behördenbeteiligung wurde der Antrag in der Stadt Memmingen durch Veröffentlichung am 20.09.2024 ortsüblich bekannt gemacht sowie vom 26.09.2024 bis 25.10.2024 zur Einsichtnahme dort ausgelegt. Darüber hinaus waren die Unterlagen im Zeitraum der Auslegung auch unter dem in der Bekanntmachung bezeichneten Link auf den Internetseiten der Regierung

von Oberbayern einsehbar. Bis zum Ende der Einwendungsfrist am 08.11.2024 gingen bei den in der Bekanntmachung als Adressaten bestimmten Stellen, dem Luftamt Südbayern bzw. der Stadt Memmingen, keine Einwendungen ein.

## 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 zuständig.

### **1. Formelle Genehmigungsvoraussetzungen**

Die formellen Genehmigungsvoraussetzungen liegen vor.

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

Anhaltspunkte, welche an der Objektivität und Unvoreingenommenheit der beauftragten Gutachter 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). Alle von den beteiligten Stellen abgegebenen Vorträge wurden bei der Entscheidung über den Antrag berücksichtigt.

Ebenso wurde den durch das Vorhaben möglicherweise betroffenen und interessierten Personen und Vereinigungen 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 (Planungsermessen).

## **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 können, sind nicht planerisch gerechtfertigt.

Im vorliegenden Falle handelt es sich bei dem geplanten Hubschrauberlandeplatz um eine von den Zielen des LuftVG umfasste verkehrliche Infrastruktureinrichtung. Der dort abgewinkelte 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.

Das Luftamt beruft sich bei dieser Einschätzung maßgeblich auf die Fachstellungnahme der Höheren Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Schwaben, wonach der prognostizierte Flugbetrieb mit 200 jährlichen Flugbewegungen in Bezug auf deren negative Umweltauswirkungen keine landesplanerische Relevanz entfaltet.

Mit Rücksicht auf die Lärmschutzbelange der Wohnbevölkerung (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 8 Satz 9 BayLplG) sind, was auch der Anforderung der Höheren Landesplanungsbehörde entspricht, in der Nacht, ergo zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr Ortszeit, ausschließlich Flüge der Notfallrettung, jedoch keine disponiblen Transporte zulässig (vgl. Ziffern A.IV.2 und 3 dieser Genehmigung).

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

Weiterhin widerspricht das antragsgegenständliche Vorhaben nicht den Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege.



Insbesondere finden durch den Neubau des Dachlandeplatzes per se keine naturschutzrechtlich relevanten Eingriffe in Natur und Landschaft statt. Auch die im Verfahren angehörten Naturschutzbehörden trugen keine Bedenken vor.

Im Übrigen prüfte das Luftamt diese Gesichtspunkte im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls bei der Umweltverträglichkeit (vgl. u. a. Abschnitt C.II.5).

## **2.4 Belange des Wasserrechts**

Das Vorhaben beeinträchtigt ferner – wie von den beteiligten Fachstellen bestätigt – keine wasserrechtlichen Belange.

Bei Berücksichtigung der Ziffern A.V.1.19 bis 21 dieser Genehmigung ist sichergestellt, dass die Behandlung und Ableitung des auf der Hubschrauberdachplattform anfallenden Oberflächenwassers bzw. möglicher Wasser gefährdender Flüssigkeiten ordnungsgemäß erfolgen wird.

Einzelheiten zu den in diesem Zusammenhang ggf. erforderlichen Anlagen wie Auffangbecken, Leichtflüssigkeitsabscheider usw. sind vorliegend kein Genehmigungsgegenstand, sondern mit den für Gewässerschutz und Brandbekämpfung zuständigen Stellen vor Ort zu klären. Spätestens bei der luftrechtlichen Abnahme ist dem Luftamt ein geeigneter Nachweis hierüber vorzulegen.

## **2.5 Erfordernisse des Städtebaus**

Belange des Städtebaus stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen.

Nach Aussage der Stadt Memmingen ist die Umsetzung des Vorhabens entsprechend den Festsetzungen des einschlägigen rechtskräftigen „Bebauungsplans A43 – Städtisches Klinikum mit ergänzenden Gesundheitseinrichtungen“ vorgesehen. Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der Stadt Memmingen ist damit nicht ersichtlich und wurde auch nicht vorgetragen.

## **2.6 Schutz vor Fluglärm**

Der Neubau des antragsgegenständlichen Hubschraubersonderlandeplatzes auf dem Dach des neuen Klinikums Memmingen ist mit Hinweis auf die unter Abschnitt A.V.6 dieser Genehmigung verfügbaren Auflagen mit den Belangen des Schutzes vor Fluglärm vereinbar. Durch den dort geplanten Flugbetrieb sind keine schädlichen Umwelteinwirkungen, erheblichen Belästigungen oder erheblichen Nachteile für die Allgemeinheit und die Umgebung durch Fluggeräuschemissionen zu erwarten.

Als maßgebliche Grundlage der Bewertung und Beurteilung des ermittelten Ausmaßes und der Auswirkungen der flugbetriebsbedingten Geräuschemissionen am und in der Umgebung des Dachlandeplatzes diente dem Luftamt hierbei die von der Antragstellerin

vorgelegte schallimmissionsschutztechnische Voruntersuchung zu den Geräuschimmissionen des geplanten Hubschraubersonderlandeplatzes der Wolfgang Sorge Ingenieurbüro für Bauphysik GmbH & Co. KG vom 10.03.2022.

#### 2.6.1 Rechtliche Rahmenbedingungen der Prüfung

Auch wenn das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) auf den vorliegenden Fall keine unmittelbare Anwendung findet, so liegt ihm jedoch ein aktueller lärmmedizinischer Erkenntnisstand zu Grunde, den sich das Luftamt bei der hier zu treffenden Entscheidung hinsichtlich der Heranziehung und Festlegung der Zumutbarkeitsschwellen zu eigen macht. Dabei folgte das Luftamt seiner seit vielen Jahren gerichtlich nie beanstandeten und erst kürzlich durch den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof bestätigten Praxis (VGH München, Beschluss vom 06.03.2024, Az. 8 ZB 22.1981).

Zur Herleitung wird im Einzelnen Folgendes ausgeführt:

Am 07.06.2007 trat das novellierte FluglärmG in Kraft, welches die Festsetzung und den Vollzug von Lärmschutzbereichen in der Umgebung von Flugplätzen regelt. Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG sind im Rahmen von Planfeststellungsverfahren die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachten. Nach § 8 Abs. 1 Satz 9 LuftVG gilt dies gleichermaßen für Genehmigungen nach § 6 LuftVG. Daraus ergibt sich, dass die Grenzwerte des FluglärmG in Bezug auf den Fluglärm die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze in Verfahren nach den §§ 8, 6 LuftVG festlegen, sofern der betreffende Flugplatz in den Anwendungsbereich des FluglärmG fällt. Dieser erfasst neben militärischen Flugplätzen typischerweise Verkehrsflughäfen bzw. Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pauschflugreiseverkehr – letztere mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen im Jahr (vgl. § 4 Abs. 1 FluglärmG).

Für Flugplätze, die wie vorliegend bereits aufgrund der im Vergleich dazu geringeren Anzahl der jährlichen Flugbewegungen vom Anwendungsbereich des FluglärmG nicht umfasst sind, ist in der Folge eine konkrete Einzelfallbewertung vorzunehmen. Sowohl Kenngrößen als auch die Berechnungsmethodik sind der sachgerechten Festlegung der zuständigen Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsbehörde überantwortet (vgl. Wysk, Rechtliche Aspekte des neuen Fluglärmgesetzes, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2007 S. 248; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 08.07.2009, Az. 8 C 10399/08, juris RdNr. 119). Aus § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG leiten sich in diesem Falle somit keine verbindlichen Werte für die Abwägungsentscheidung im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens ab.

#### 2.6.2 Herleitung und Festlegung der Bewertungsmaßstäbe

Die Genehmigungsbehörde beginnt Aspekte des Fluglärms auf der Grundlage bisheriger Rechtsprechung sowie der jahrelang gerichtlich hierzu nie beanstandeten Verfahrensweise regelmäßig dann abzuwägen, wenn die durch den Flugbetrieb verursachten Geräuschimmissionen in bewohnten Gebieten am Tag (6.00 Uhr – 22.00 Uhr) einen Beurteilungspegel von 52 dB(A) bzw. in der Nacht (22.00 Uhr – 6.00 Uhr) einen Beurteilungspegel von 45 dB(A) erwarten lassen (rechtliche Abwägungsschwelle).

Bei der Benennung des hier anzusetzenden – auf den konkreten Einzelfall bezogenen – Bewertungsmaßstabs, ab welchem die Lärmauswirkungen als nicht mehr zumutbar einzustufen sind, orientiert sich das Luftamt an den Werten des § 2 Abs. 2 FluglärmG. Bei der Festlegung der Zumutbarkeitsgrenzen ist hierbei auf die Werte der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone abzustellen. Die Werte der Tag-Schutzzone 2 markieren demgegenüber keine Grenzwerte (vgl. Wysk, Rechtliche Aspekte des neuen Fluglärmgesetzes, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2007 S. 248). Demnach sind die Zumutbarkeits-schwellen hinsichtlich der Geräuschimmissionen aufgrund des Flugbetriebs, welche regelmäßig nicht überschritten werden sollen, innerhalb eines Dauerschallpegel-Bereiches von LAeq Tag = 60 – 65 dB(A) am Tage bzw. von LAeq Nacht = 50 – 55 dB(A) in der Nacht anzusetzen.

Die Festlegung der konkreten Zumutbarkeitsschwellen ist – wie bereits ausgeführt – von der Genehmigungsbehörde unter Würdigung und Bewertung des konkreten Sachverhalts individuell für jeden Flugplatz abzuleiten. Im Ergebnis sieht es das Luftamt im dem gegebenen Falle als gerechtfertigt an, sich nach den in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG bezeichneten Werten für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz zu richten. Sonach werden als Zumutbarkeitsschwellen hinsichtlich der Geräuschimmissionen aufgrund des Flugbetriebs für den vorliegenden konkreten Einzelfall Dauerschallpegel von LAeq Tag = 60 dB(A) am Tage bzw. von LAeq Nacht = 50 dB(A) in der Nacht festgelegt.

### 2.6.3 Ermittlung der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen

Für die Ermittlung der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen in der Umgebung von Flugplätzen gibt die DIN 45684-1:2013-7 (Akustik – Ermittlung von Fluggeräuschimmissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren) ein Berechnungsverfahren vor, welches an Flugplätzen wie hier, die – wie oben beschrieben – nicht unter das FluglärmG fallen, regelmäßig zur Anwendung kommt. Dieses ist allgemein anerkannt und bewährt. Hierbei fließen in die Berechnung verschiedene Parameter wie z. B. die akustischen und flugbetrieblichen Daten der genutzten Luftfahrzeuge, die Zahl der Flugbewegungen, die Topographie und die Verläufe der An- und Abflugflächen ein.

Vor diesem Hintergrund wurden in der prüfungsgegenständlichen schalltechnischen Untersuchung im Wesentlichen die u. g. Eingangsannahmen getroffen bzw. bei der Berechnung berücksichtigt. Diese entsprechen den Maßgaben der DIN 45684-1 und waren damit als Grundlage für die Ermittlung der Lärmauswirkungen am bzw. in der Umgebung des neuen Klinikums Memmingen geeignet. Im Einzelnen:

- 100 Starts und 100 Landungen (= 200 Flugbewegungen) mit Hubschraubern pro Jahr, davon 10 % im Nachtzeitraum (= 20 Flugbewegungen)
- als Beurteilungszeitraum die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) des Prognosejahres 2032
- als Beurteilungsgrundlage die Annahme, dass 80 % der o. g. Flugbewegungen in den verkehrsreichsten 180 Tagen stattfinden (ergibt vorliegend 160 Flugbewegungen/180 Tage im Tagbetrieb; 16 Flugbewegungen/180 Tage im Nachtbetrieb)
- die Topografie mit Hilfe eines digitalen Geländemodells

- im Hinblick auf die Betriebsrichtungsverteilung eine 100%/100% Flugbewegungsverteilung
- hinsichtlich der Flugleistungs- und Emissionsdaten der am Platz verkehrenden Hubschraubermuster die aus den Datenblättern der DIN 45684-1 zu entnehmenden Datensätze
- für alle Starts das sogenannte Rückwärtsstartverfahren
- als Immissionshöhe 6 m über Grund
- die abschirmende Wirkung von Hindernissen

#### 2.6.4 Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens

Vom Luftamt war anschließend zu prüfen, welche Bereiche in der Umgebung des beantragten Vorhabens ggf. von Geräuschimmissionen oberhalb der Abwägungsschwellen betroffen sein könnten und ob damit zu rechnen ist, dass diese möglicherweise in unzumutbarem Maße mit Fluglärm beaufschlagt werden. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Als maßgebliche Grundlage für die Bewertung der vorhabenbezogenen Geräuschimmissionen zog das Luftamt dabei die flächenhaften Darstellungen der vom Gutachter ermittelten energieäquivalenten A-bewerteten Dauerschallpegel (dB(A)) für den Fluglärm heran, welche dem schalltechnischen Gutachten in den Anlagen 12 und 13 in Form von Rasterlärmkarten beigelegt sind.

Aus der Anlage 12 (Tagbetrieb) geht hervor, dass die mit einem Dauerschallpegel von  $L_{Aeq\ Tag} = 52\text{ dB(A)}$  festgelegte Abwägungsschwelle in den Bereichen umliegender Wohnbebauung nicht überschritten wird. Dies gilt folglich erst Recht für die mit einem Dauerschallpegel von  $L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}$  festgelegte Unzumutbarkeitsschwelle. Der höchste ermittelte Dauerschallpegel ist im Falle des „Immissionsorts 1“ (IO 1: Wohntage über KFZ-Werkstatt, Buxheimerstraße 116) mit  $52\text{ dB(A)}$  zu verzeichnen.

Der abwägungsrelevante Bereich in der Nacht wird durch die Geringfügigkeitsschwelle mit einem Dauerschallpegel von  $L_{Aeq\ Nacht} = 45\text{ dB(A)}$  bestimmt. Dieser Schwellenwert wird in den Bereichen umliegender Wohnbebauung wiederum lediglich bei dem o. g. IO 1 erreicht. An den anderen untersuchten Immissionspunkten treten demnach maximal Dauerschallpegel von  $42\text{ dB(A)}$  auf. Der Bereich, innerhalb dessen bereits unzumutbare Fluglärmbelastungen ab einem  $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}$  zu erwarten sind, erreicht demnach keine Bebauungen außerhalb des Klinikgeländes.

Darüber hinaus werden im Hinblick auf die im Gutachten ermittelten Maximalpegel die zur Vermeidung von Hör- und Gesundheitsschäden beim Menschen formulierten Vorsorgezielwerte, namentlich der kritische Toleranzwert (einmalig  $115\text{ dB(A)}$  bzw.  $19 \times 99\text{ dB(A)}$ ) bzw. der präventive Richtwert (einmalig  $95\text{ dB(A)}$  bzw.  $25 \times 90\text{ dB(A)}$ ), in der umliegenden Wohnbebauung deutlich unterschritten (vgl. „Fluglärmkonzept der sogenannten Synopse auf dem Prüfstand neuerer Erkenntnisse der Lärmentwicklungsforschung sowie gesetzlicher Rahmenbedingungen“ und Beschluss des OVG Hamburg vom 15.12.2006, Az. 3 Bs 112/06).

### 2.6.5 Gesamtwürdigung zum Fluglärmschutz

Die in das schalltechnische Gutachten eingestellten Eingangsdaten sind aus Sicht des Luftamts zutreffend, die angewandte Methodik ist einwandfrei. Das hieraus resultierende Ergebnis der gutachterlichen Beurteilung ist plausibel und geeignet, die Auswirkungen des Fluglärms in der Umgebung des antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatzes angemessen zu bewerten. Demnach sind durch den hier geplanten Flugbetrieb keine schädlichen Umwelteinwirkungen, erheblichen Belästigungen oder erheblichen Nachteile für die Allgemeinheit und die Umgebung durch Fluggeräuschemissionen zu erwarten.

Schließlich handelt es sich bei den Flügen der Luftrettung um solche von erheblichem Wert für das Allgemeinwohl, da sie den herausragend wichtigen Schutzgütern von Leib und Leben von Menschen dienen. Dass der Verkehr mit Hubschraubern zu Geräuschemissionen führt, ist – unabhängig von deren Geringfügigkeit – in der Abwägung im Übrigen gegenüber anderweitigen Belangen nachrangig.

Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm sind mit Ausnahme der in Abschnitt A.V.6 dieses Bescheides getroffenen allgemeinen Verhaltensregeln nicht erforderlich.

### 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 Irrelevanz gilt damit erst recht bei der hier zu erwartenden Anzahl an ca. 200 Hubschrauberbewegungen pro Jahr.

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

Die sog. Geländeeignung ist – gemessen an den hier einschlägigen Vorschriften bzw. Richtlinien, insbesondere der AVV – durch das luftfahrttechnische Eignungsgutachten des

IB Weigert, Ingenieurbüro für Flugplätze und Hubschrauberlandeplätze, Haidauerstraße 24, 93102 Pfatter, vom 28.05.2024 in Verbindung mit den diesem Bescheid beiliegenden Plandarstellungen nachgewiesen. Auf die von der DFS ins Verfahren eingebrachte Stellungnahme vom 23.10.2024 wird insoweit Bezug genommen.

Insbesondere entsprechen die Ausdehnung der Endanflug- und Startfläche (FATO), der vorliegend mit ihr identischen Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) und der Sicherheitsfläche ebenso den Anforderungen der AVV wie die Ausrichtung und Dimensionierung der An- und Abflugflächen. Die nach der AVV erforderlichen Hindernisfreiflächen sind ebenfalls vorhanden und aus den beiliegenden Plänen und Schnitten ersichtlich. Ein ordnungsgemäßer und sicherer Flugbetrieb vom/zum geplanten Hubschrauberdachlandeplatz ist damit gewährleistet.

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

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

### **2.9.1 Feuerlösch- und Rettungswesen, baulicher Brandschutz**

Die unter Abschnitt A.V.5 dieses Bescheides festgesetzten Auflagen zum Feuerlösch- und Rettungswesen am Hubschraubersonderlandeplatz entsprechen den Maßgaben der Brandschutzkategorie H 1 nach der AVV, unter die der vorliegende Hubschraubersonderlandeplatz aufgrund der Nutzung durch Hubschrauber mit einer Länge bis zu 14 m fällt.

Insbesondere ist durch die auferlegte Einweisung der sachkundigen Personen gemäß Ziffer A.V.5.12 in die örtlichen Gegebenheiten, in die Bedienung der vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte und deren regelmäßige Fortbildung sichergestellt, dass diese Personen neben der Brandbekämpfung wirksame Ersthilfe gegenüber Verletzten leisten und Notrufe absetzen können. Die Aus- und Fortbildungsmaßnahmen haben durch geeignete Fachkräfte (z. B. Feuerwehr) zu erfolgen.

Unter den genannten Voraussetzungen ist gewährleistet, dass vorliegend den Erfordernissen des Brandschutzes und des Rettungswesens in ausreichendem Maße Rechnung getragen wird.

### **2.9.2 Vereinbarkeit mit dem Flugbetrieb am Verkehrsflughafen Memmingen**

Die Betriebsabsprache gemäß Ziffer A.V.4.3 dieses Bescheides ist aufgrund der Lage des Dachlandeplatzes im kontrollierten Luftraum der Klasse D des Verkehrsflughafens Memmingen zur Vermeidung möglicher gegenseitiger Beeinträchtigungen der Flugbetriebe erforderlich. Zu diesem Zweck hat die Antragstellerin rechtzeitig vor der geplanten Abnahme und Inbetriebnahme des Dachlandeplatzes mit dem für den Verkehrsflughafen Memmingen zuständigen Flugsicherungsprovider, der DFS Aviation Services GmbH, Operations, Tower Manager Memmingen, Heinrich-Hertz-Straße 26, 63225 Langen, Kontakt aufzu-

nehmen. Die Betriebsabsprache ist vom Luftamt zu genehmigen und wird anschließend in den einschlägigen zivilfliegerischen Regelwerken veröffentlicht.

In Bezug auf die Verträglichkeit der Flugbetriebe am Verkehrsflughafen und am künftigen Dachlandeplatz ist damit genüge getan.

### 2.9.3 Vereinbarkeit von Luft- und Straßenverkehr

Durch die beantragten Hubschrauberflüge sind zudem keine relevanten Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Straßenverkehrs auf den sich in der Umgebung des geplanten Landeplatzes befindlichen qualifizierten Straßen zu erwarten.

Die An- und Abflugflächen kreuzen zwar – wie aus den Genehmigungsplänen ersichtlich – sowohl die Bundesautobahn A7 als auch einige örtliche und überörtliche Straßen. Angesichts der Lage des Flugplatzes auf einem Höhenniveau von ca. 31 m über Grund und der in der Umgebung des Landeplatzes weitgehenden Ebenerdigkeit des Geländes werden die gemäß den hier einschlägigen Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen, veröffentlicht mit allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 2/1982 des damaligen Bundesverkehrsministeriums vom 19.01.1982 (Nr. StB 27/38.45.90), zum Schutze des Luftverkehrs im Bereich von Straßen und zum Schutze des Straßenverkehrs im Bereich von Flugplätzen geforderten Überflughöhen eingehalten. Alle Straßen werden demnach in einer ausreichenden Höhe von deutlich mehr als 19,5 m überflogen.

Nicht zuletzt teilte auch das aufgrund der Nähe der gegenständlichen Flugplatzanlage zu den Bundesautobahnen A7 und A96 bzw. zum Autobahnkreuz A7/A96 zu dem Antrag angehörte FBA als die u. a. für Genehmigungen bzw. Zustimmungen für anbaurechtlich relevante Nutzungen entlang der Bundesfernstraßen gemäß § 9 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) zuständige Bundesbehörde mit, dass angesichts der Entfernung des Vorhabenbereiches von jeweils mehr als 100 m zu den hier betroffenen Bundesfernstraßen keine anbaurechtlichen Belange nach dem FStrG berührt würden, über deren Zulässigkeit von Seiten des FBA entschieden werden müsse (§ 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 Var. 1 FStrG).

Auch die als zuständige Straßenbaulastträgerin für die o. g. Bundesautobahnen, die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern, erhob in verkehrs- und straßenbaulicher Hinsicht keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Nach alledem kann von einer Vereinbarkeit zwischen dem künftigen Flugbetrieb zum/vom Hubschrauberdachlandeplatz des neuen Klinikums Memmingen mit dem dortigen öffentlichen Straßenverkehr ausgegangen werden.

### **3. Gesamtabwägung**

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 auf dem Dach des neu geplanten Klinikums Memmingen 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 gegenüberzustellen. Da die Durchführung von Rettungsflügen im besonderen öffentlichen Interesse liegt, setzte sich dieser Belang unter Berücksichtigung der in dieser Genehmigung verfüigten Nebenbestimmungen gegen die privaten Belange der Anwohner durch.

Insbesondere führte die Prüfung des Luftamts zu dem Ergebnis, dass der für die Zukunft angekommene 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 künftigen Klinikums zumutbar und mit Blick auf das Allgemeininteresse an der Durchführung von Rettungsflügen hinzunehmen.

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

Die Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 UVPG ergab vorliegend, dass von dem antragsgegenständlichen 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.



D.

**Rechtsbehelfsbelehrung**

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

**Bayerischen Verwaltungsgericht Augsburg  
in Augsburg**

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

**Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung**

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

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

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

Mit freundlichen Grüßen

gez.  
Hailer  
Regierungsamtsrätin