



Regierungspräsidium Dresden
Luftverkehrsamt Sachsen

Regierungspräsidium Dresden
Postfach 10 06 53 · 01076 Dresden

Paketanschrift: Stauffenbergallee 2 · 01099 Dresden

per Postzustellungsurkunde:

Fliegerclub Leipzig - Taucha e. V.
vertr. d. d. Vors. Herrn Bernd Krause
Klarastraße 7

04229 Leipzig

Dresden, den

09.12.1996

Tel. 03 51 / 881 -

4618

Bearbeiter:

Herr Michael

Aktenzeichen:

36-3846.1-1/Tau

(Bitte bei Antwort angeben)

Sonderlandeplatz „Taucha“;
Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes gemäß
§ 6 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)
Ihr Antrag vom 23.06.1996

Hauptgebäude

Regierungspräsidium Dresden Stauffenbergallee 2 01099 Dresden ☎ 0351 / 8 25-0 Fax 0351 / 8 25-9999
zu erreichen mit Straßenbahn 7, 8 bis Stauffenbergallee und der Buslinie 91 bis Regierungspräsidium Dresden oder Straßenbahn 11 bis Waldschlößchenstraß

Außenstelle

→ Dresden
Luftverkehrsamt Sachsen Flughafenstraße 100 01109 Dresden ☎ 0351 / 881-4611 Fax 0351 / 881-4612
zu erreichen mit der Straßenbahnlinie 7 bis Karl-Marx-Straße und der Stadtbuslinie 97 bis Flughafen-Terminal 1 oder dem Airport-City-Liner bis Flughafen

Inhaltsverzeichnis:

	Seite
A. Verfügender Teil	4
I. Genehmigung für den Sonderlandeplatz Taucha	4
1. Beschreibung des Flugplatzes	4
1.1 Bezeichnung	4
1.2 Lage	4
1.3 Flugplatzbezugspunkt	4
1.4 Klassifizierung	4
1.5 Start- und Landebahn, Abstellflächen und sonstige Flugbetriebsflächen	5
2. Benutzungsumfang	5
3. Zweck des Flugplatzes	6
4. Betriebszeit	6
5. Einfriedung	6
II. Nebenbestimmungen	6
III. Bauschutzbereich	9
1. Allgemeines	9
2. Ausgangswerte für die Festlegung des Bauschutzbereiches	9
3. Wirkungsweise des Bauschutzbereiches	10
4. Zeichnerische Darstellung	10
IV. Kostenfestsetzung	10
V. Hinweise	11
B. Gründe	12
I. Sachverhalt	12
II. Entscheidungsgründe	15
1. Zuständigkeit und Verfahren	15
1.1 Zuständigkeit	15
1.2 Verfahren	15
2. Materielle Entscheidungsgründe	16
2.1 Rechtsgrundlage	16
2.2 Notwendigkeit des Sonderlandeplatzes	16
2.3 Würdigung des Vorhabens nach § 6 LuftVG	17
2.3.1 Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung (§ 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG)	17
2.3.2 Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG)	18
2.3.3 Erfordernisse des Städtebaus (§ 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG)	18
2.3.4 Eignung des Geländes (§ 6 Abs. 2 Satz 2 LuftVG)	20
2.3.5 Öffentliche Sicherheit oder Ordnung (§ 6 Abs. 2 Satz 2 LuftVG)	22
2.3.6 Schutz vor Fluglärm (§ 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG)	23
III. Kostenentscheidung	25

C. Rechtsmittelbelehrung

25

D. Anlagen

- I. Unterlagen für Lufthandbuch AIP-VFR
 - Nr. I./1 Angaben des Flugplatzes
 - Nr. I./2 Regelung des Flugplatzverkehrs
 - Nr. I./3 Sichtanflugkarte
 - Nr. I./4 Flugplatzkarte

- II. Planunterlagen in Anlehnung § 51 LuftVZO
 - Nr. II./1 Lageplan (M 1:5.000)
 - Nr. II./2 Übersichtsplan (M 1:25.000)
 - Nr. II./3 Längsschnitt (M 1:10.000/1.000)
 - Nr. II./4 Querschnitt (M 1:10.000/1.000)

- III. Flugplatz-Benutzungsordnung (FBO) mit Anlagenteil: Feuerlöschordnung und Alarmplan, Sicherheitsbestimmungen sowie Betriebsbestimmung mit der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS)

- IV. Modellflugordnung

- V. Gebührenordnung des Flugplatzes

- VI. Plan mit Darstellung des beschränkten Bauschutzbereiches (M 1:25.000)

15.11./l.

Beiblatt zur Flugplatzgenehmigung

**hier: Einführung des World Geodetic System 1984 (WGS 84) in Deutschland;
Flugplatzbezugspunkt (Koordinaten)**

1. Name des Flugplatzes:

Taucha

2. Flugplatzbezugspunkt:

Koordinaten (WGS 84-System)

- geographische Breite: 51° 23' 40" N

- geographische Länge: 12° 32' 12" E

Das Regierungspräsidium Dresden - Luftverkehrsamt Sachsen - erläßt gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG in der Fassung vom 14.01.1981 (BGBl. I, S. 61), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Neuregelung der Vorschriften über den Bundesgrenzschutz (Bundesgrenzschutzneuregelungsgesetz - BGSNeuRegG) vom 19.10.1994 (BGBl. I, S. 2978), i. V. m. §§ 49 ff. Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung vom 13.03.1979 (BGBl. I, S. 308), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 26.10.1994 (BGBl. I, S. 3178) folgenden

Bescheid:

A.

I. Genehmigung für den Sonderlandeplatz Taucha

Dem „**Fliegerclub Leipzig - Taucha e. V.**“, vertr. d. d. Vorsitzenden, wird die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz/SLP) für die Durchführung von Flügen nach

Sichtflugregeln (VFR) bei Tag

unter den nachstehenden Nebenbestimmungen, Einschränkungen und Hinweisen erteilt.

Die Grenzen und Anlagen des Landeplatzes ergeben sich aus den mit dieser Genehmigung verbundenen Plänen und Schnitten gemäß § 51 LuftVZO. Die im Abschnitt „D“ bezeichneten Unterlagen in ihrer jeweils gültigen Fassung sind Bestandteil der Genehmigung.

1. Beschreibung des Flugplatzes

- 1.1 Bezeichnung:** Sonderlandeplatz Taucha
- 1.2 Lage:** Der Landeplatz - Flurstücke der Gemarkung Dewitz - befindet sich im Freistaat Sachsen; Landkreis Leipziger Land; 3 km nordöstlich vom Stadtzentrum Taucha.
- 1.3 Flugplatzbezugspunkt:**
- a) geographische Lage: 51°23'42'' N
(Krassowski-System) 12°32'19'' E
- b) Höhe über NN: 492 ft (150 m)
- 1.4 Klassifizierung:** Der Sonderlandeplatz Taucha erfüllt die Bedingungen und Merkmale der Klasse 3 entsprechend den „Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Landeplätzen für Flugzeuge“ (NfL Teil I - 278/68).

1.5 Start- und Landebahn, Abstellflächen und sonstige Flugbetriebsflächen

- Die Start- und Landebahn, die Segelflugbetriebsflächen, die Flugmodellfläche, die Flächen für das Abstellen von Luftfahrzeugen und zur Abwicklung des Flugplatzverkehrs ergeben sich aus den Anlagen dieser Genehmigung.

- Start- und Landebahn (SLB)

<i>Bezeichnung</i>	<i>Richtung</i>	<i>Abmessungen (m)</i>	<i>Belag</i>
unbefestigte SLB 07/25	070°/250°	600 x 30	Gras

- Segelflugbetriebsflächen

Lage: nördlich der SLB 07/25,
Belag: Gras
Flugzeugschleppstartstrecke: 900 m bzw. 1000 m
Richtung: 090°/270° bzw. 040°/220°
Länge der Windschleppstrecke: 900 m bzw. 1000 m;
Richtung: 090°/270° bzw. 040°/220°

- Flächen und Räume für den Betrieb von Flugmodellen, Ballonen und Personenfallschirmen werden durch den Flugplatzhalter zugewiesen.

2. Benutzungsumfang

Der Sonderlandeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

- Flugzeuge bis 2.000 kg höchstzulässige Abflugmasse (MPW)
- Hubschrauber
- selbststartende Motorsegler
- Segelflugzeuge und nichtselbststartende Motorsegler zugelassen sind:
 - a) Windenstart
 - b) Flugzeugschleppstart
- Ultraleichtflugzeuge
- Hängegleiter
- Gleitsegel
- bemannte Freiballone
- Personenfallschirme
- Flugmodelle zugelassen sind:
 - a) Flugmodellen mit einem Gesamtgewicht von weniger als 20 kg
 - b) Flugmodellen ohne Raketenantrieb.

3. Zweck des Flugplatzes

Der Sonderlandeplatz Taucha ist ein Landeplatz für besondere Zwecke im Sinne des § 49 Abs. 2 Nr. 2 LuftVZO.

- a) Der Landeplatz wird zum Zweck des Verkehrs und des Einsatzes mit den unter Punkt 2 genannten Luftfahrzeugen des Flugplatzhalters, seiner Mitglieder sowie Dritter mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters betrieben.
- b) Er dient insbesondere der Ausübung luftsportlicher Tätigkeiten des Platzhalters und seiner Mitglieder sowie dem Schul- und Ausbildungsbetrieb.

4. Betriebszeit

- Der Sonderlandeplatz darf für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tag unter Sichtwetterbedingungen (VMC) benutzt werden.
- Für den Sonderlandeplatz Taucha besteht keine Betriebspflicht. Es gilt grundsätzlich die PPR-Regelung (Prior permission required), d. h., mit vorheriger Anforderung des Luftfahrzeugführers und nach Zustimmung des Flugplatzhalters.

5. Einfriedung

- Von der Verpflichtung, das Flugplatzgelände gemäß § 53 Abs. 2 i. V. m. § 46 Abs. 1 LuftVZO einzufrieden - soweit nicht schon Teile davon eingefriedet sind -, wird befreit, wenn das Gelände durch Verbotsschilder gemäß § 46 Abs. 2 LuftVZO gesichert ist.
- Abgrenzungen, Einfriedungen bestimmter Bereiche, die sowohl den o. g. Vorschriften als auch landschaftspflegerischen Gesichtspunkten Rechnung tragen sollen, sind vorher mit dem Regierungspräsidium Dresden - Luftverkehrsamt Sachsen - abzustimmen.

II. Nebenbestimmungen

Diese Genehmigung wird mit folgenden Nebenbestimmungen verbunden:

1. Die Flugbetriebsflächen und Grenzen des Fluggeländes müssen mit den Angaben in der Platzdarstellungskarte übereinstimmen.
2. Die Betriebsflächen müssen in einem ordnungsgemäßen Zustand geführt werden und frei von Hindernissen und störenden Vertiefungen/ Erhebungen sein.

3. Die Betriebsflächen sind unter Beachtung der „Richtlinien für die Tageskennzeichnung von Landeplätzen und Segelfluggeländen“ vom 10.05.1982 (NfL Teil I - 98/82) zu kennzeichnen. Die Betriebsfahrzeuge sind gemäß den „Richtlinien für die Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen“ vom 09.04.1980 (NfL Teil I - 139/80) deutlich sichtbar zu kennzeichnen.
4. Das Gelände muß mit einem Windrichtungsanzeiger von mindestens 3 m Länge in der üblichen Beschaffenheit und Farbe (Windsack) ausgerüstet sein.
5. Der Landeplatz muß mit einer Bodenfunkstelle für den Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst sowie einem Windmeßgerät ausgerüstet und an das öffentliche Fernsprechnetzz angeschlossen sein.
6. Die „Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen“ vom 01.03.1983 (NfL Teil I - 72/83) sind zu beachten und die erforderlichen Geräte und Mittel bereitzuhalten.
7. Beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen sind entsprechend § 53 Abs. 1 i. V. m. § 45 Abs. 2 LuftVZO dem Regierungspräsidium Dresden - Luftverkehrsamt Sachsen - rechtzeitig anzuzeigen. Dies betrifft ferner Veränderungen des Landeplatzes und seiner Umgebung, die den Flugbetrieb gefährden können, insbesondere Veränderungen in den An- und Abflugsektoren, auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt.
8. Besondere Vorkommnisse (Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb, Verstöße, Unfälle und dergleichen) am und in der Umgebung des Landeplatzes sind unverzüglich dem Regierungspräsidium Dresden - Luftverkehrsamt Sachsen - anzuzeigen. Die Vorschriften des § 5 LuftVO - Anzeige von Flugunfällen und sonstigen Störungen - bleiben hiervon unberührt.
9. Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn ein Beauftragter für Luftaufsicht (BfL) oder ein Flugleiter (FL) auf dem Landeplatz anwesend ist und den Flugbetrieb beaufsichtigt. Die Stellung und die einzelnen Aufgaben des BfL ergeben sich aus dem § 29 Abs. 1 LuftVG i. V. m. der „Dienstanweisung für Beauftragte für Luftaufsicht im Freistaat Sachsen“ sowie für den FL die „Anweisung für die Arbeit von Flugleitern im Freistaat Sachsen“ in der jeweils gültigen Fassung.
10. Für die Flugbetriebsabwicklung auf dem Landeplatz und dessen Umgebung, für die der Flugleiter verantwortlich ist, ist die nach § 21a Abs. 1 LuftVO erlassene Regelung des Flugplatzverkehrs, veröffentlicht in den NfL, sowie § 22 LuftVO maßgebend.
 - a) Die Regelung des Flugplatzverkehrs ist allen mit der Abwicklung des Verkehrs und des Betriebes auf dem Flugplatz betrauten Personen gegen Unterschrift bekanntzugeben und an gut sichtbarer, allgemein zugänglicher Stelle, ständig auszuhängen. Gleiches trifft zu für die Flugplatzbenutzungsordnung, Sicherheitsbestimmungen, Feuerlöschordnung mit Alarmplan und Betriebsbestimmung mit der DFS sowie Modellflugordnung.
 - b) Flugbetrieb mit Flugmodellen auf dem Sonderlandeplatz Taucha ist nur gestattet, wenn die Zustimmung des BfL bzw. FL gemäß § 16 Abs. 5 Satz 3

LuftVO vorliegt. Die „Richtlinien für die Genehmigung zur Anlage und des Betriebs von Flugplätzen für Flugmodelle und für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen“ vom 10.05.1978 (NfL Teil I - 177/78) sind zu beachten. Weitere Festlegungen werden durch die Modellflugordnung geregelt.

- c) Die in der jeweils gültigen Fassung vereinbarte Betriebsabstimmung zwischen der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) und dem Flugplatzhalter ist einzuhalten, sie ist weiterhin Bestandteil dieser Genehmigung. Neufassungen sind dem Regierungspräsidium Dresden - Luftverkehrsamt Sachsen - vorzulegen.
 - d) Der Flugplatzhalter klärt die Nutzer des Landeplatzes durch mündliche oder schriftliche Informationen über die Lage lärmsensibler Siedlungsgebiete in der Umgebung des Landeplatzes auf. Er hat die Luftfahrzeugführer darauf hinzuweisen, Überflüge dieser Gebiete weitestgehend zu unterlassen.
 - e) Es sollten lärmarme Start- und Landeverfahren angewendet werden.
12. Die Landeentgelte der jeweils gültigen Gebührenordnung des Sonderlandeplatzes sind lärmabhängig zu differenzieren.
 13. Es ist ein Hauptflugbuch zu führen, in dem die Starts und Landungen mit folgenden Eintragungen nachzuweisen sind: Tag, Uhrzeit, Luftfahrzeugmuster, amtliches Kennzeichen, Zahl der Besatzungsmitglieder, Zahl der Fluggäste und Art des Fluges, bei einem Überlandflug Ziel- bzw. Startflugplatz.
 14. Für die von den Luftfahrzeugführern durchzuführenden Flugvorbereitungen muß ein geeigneter Raum vorhanden sein. Dort müssen mindestens, jeweils auf dem neuesten Stand, bereitgehalten werden:
 - Luftfahrkarte ICAO 1:500.000 des Bundesgebietes
 - Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland AIP-VFR
 - Nachrichten für Luftfahrer
 - Informationen über zuständigen
 - Flugberatungsdienst
 - Flugwetterberatung
 - NOTAM's
 - das Luftverkehrsgesetz sowie die zur Durchführung des Luftverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen.
 15. Diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen und auf das Fluggelände bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde sind gesammelt aufzubewahren (Flugplatzakte). Je ein Abdruck dieser Papiere ist auf dem Flugplatzgelände für den BfL/ FL vorzuhalten.
 16. Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muß eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung (einschließlich die Flugleiterhaftpflicht) mit den Mindestdeckungssummen von 300.000 DM für Personenschäden und 1.000.000 DM für Sachschäden abgeschlossen sein und für die Dauer dieser Genehmigung aufrechterhalten werden.

17. Bei An- und Abflügen von ausländischen Luftfahrzeugen sind die Bestimmungen der §§ 90 bis 100 LuftVZO zu beachten und Absprachen mit dem zuständigen Grenzschutz- bzw. Zollamt zu führen. Gleiches gilt für deutsche Luftfahrzeuge, wenn sie in das Ausland ausfliegen bzw. vom Ausland kommend in die Bundesrepublik Deutschland einfliegen.
18. Vor Beginn der Flugsaison 1997, spätestens jedoch bis **15.04.1997**:
 - hat der Genehmigungsinhaber die Flugplatzbenutzungsordnung nebst dazugehöriger Anlagen und die Gebührenordnung zur Genehmigung im Sinne von § 53 Abs. 1 i. V. m. § 43 Abs. 1 LuftVZO erneut vorzulegen.
 - Weiterhin wird in Anlehnung des § 53 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 1 LuftVZO eine Abnahmeprüfung des Flugplatzes durch die Genehmigungsbehörde durchgeführt. Der Antrag auf Durchführung der Abnahmeprüfung ist schriftlich beim Regierungspräsidium Dresden - Luftverkehrsamt Sachsen - einzureichen.
19. Änderungen der Benutzungsordnung des Flugplatzes (einschließlich dazugehöriger Anlagen) sind gemäß § 53 Abs. 1 i. V. m. § 43 Abs. 1 LuftVZO dem Regierungspräsidium Dresden - Luftverkehrsamt Sachsen - vorher zur Genehmigung vorzulegen. Dies betrifft gleichfalls die Gebührenordnung und die Modellflugordnung.
20. In Abhängigkeit von der Entwicklung des Motorflugbetriebes bleibt die Erteilung nachträglicher Auflagen zum Lärmschutz sowie zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung ausdrücklich vorbehalten.
21. Diese Genehmigung gilt vom **01.01.1997** und ist **unbefristet**.

III. Bauschutzbereich

1. Allgemeines

Der mit Bescheid vom 10.03.1980 von der ehemaligen DDR-Regierung - Ministerium für Verkehrswesen festgelegte „Baubeschränkungsbereich Klasse B“ gemäß „Anordnung über Baubeschränkungsbereiche (Sicherheitszonen) in der Umgebung von Flugplätzen“ vom 05.03.1971 (Gesetzblatt der DDR, Sonderdruck Nr. 699) wird hiermit in einen beschränkten Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG umgewandelt.

2. Ausgangswerte für den Bauschutzbereich

Flugplatzbezugspunkt (FBP): 51°23'42'' N
(Krassowski-System) 12°32'19'' E

Höhe: 150 m ü. NN (492 ft)

Startbahnbezugspunkt (SBP): In der Mitte der 600 m langen und 30 m breiten Start- und Landebahn, mit dem FBP identisch.

3. Wirkungsweise des Bauschutzbereiches

- Der Bauschutzbereich erfaßt
 - * alle baulichen Anlagen entsprechend dem Anwendungsbereich der Sächsischen Bauordnung (SächsBO) vom 26.07.1994 (SächsGVBl. 94 S. 1401),
 - * alle die in § 1 Abs. 2 SächsBO aufgeführten weiteren Anlagen, Leitungen, Krane und Krananlagen,
 - * Bäume,
 - * mobile Anlagen und Geräte, soweit sie über einen längeren Zeitraum, als der mobilen Zweckbestimmung angemessen, am gleichen Ort verbleiben sollen.

- Im Bauschutzbereich darf die für die Erteilung der Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung der vorgenannten baulichen Anlagen nur mit Zustimmung des Regierungspräsidiums Dresden - Luftverkehrsamt Sachsen - als der zuständigen Luftfahrtbehörde genehmigen. Falls die Genehmigung von einer anderen als der Baugenehmigungsbehörde erteilt wird, bedarf diese ebenfalls der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Ist eine Genehmigungsbehörde nicht vorgesehen, so ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörde erforderlich (vgl. §§ 12 - 15 LuftVG).

- Bauhöhe

Die zulässigen Bauhöhen werden entsprechend Klasse 3 der „Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebes von Landeplätzen für Flugzeuge“ des Bundesministers für Verkehr vom 25. September 1968 bestimmt.

- Ausnahmen

Innerhalb der bestehenden Bebauungsgrenzen des Ortsteiles Dewitz der Stadt Taucha wird eine maximale Bauhöhe von 15 m über Grund bestimmt, bis zu der eine Zustimmung oder Genehmigung der Luftfahrtbehörde nicht erforderlich ist.

4. Zeichnerische Darstellung

Der Anlage ist ein Auszug der topographischen Karte 1:25.000 beigelegt, aus dem die Grenzen des beschränkten Bauschutzbereiches hervorgehen.

IV. **Kostenfestsetzung**

1. Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.
2. Für diesen Bescheid wird eine Gebühr von **1000,- DM** festgesetzt.
3. Es wird gebeten, diesen Betrag innerhalb eines Monats nach Verwendung des beiliegenden Zahlscheines mit dem Buchungskennzeichen (BKZ) **0304.0077.9933** an die Hauptkasse des Freistaates Sachsen zu überweisen. Bei der Verwendung eines anderen Überweisungsträgers oder bei einer anderen Zahlungsweise ist unbedingt das Buchungskennzeichen anzugeben.

V. Hinweise

1. Bei Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften des Luftverkehrsrechts oder die Nebenbestimmungen dieser Genehmigung finden die Straf- und Bußgeldvorschriften der §§ 58 ff. LuftVG Anwendung.
2. Die Genehmigung ruht bei Eintritt einer Störung im Sinne von § 5 Abs. 2 LuftVO unabhängig von der Frage des Verschuldens bis zu einer weiteren Anordnung des Regierungspräsidiums Dresden - Luftverkehrsamt Sachsen -.
3. Werden während der Gültigkeitsdauer dieser Genehmigung für den Sonderlandeplatz anzuwendende Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr geändert oder neu gefaßt, so bleibt eine Anpassung der Genehmigung an diese neuen Richtlinien vorbehalten.
4. Die Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse.
5. Die Bestellung von Flugleitern entbindet den Genehmigungsinhaber nicht von der eigenen Verantwortung für die sichere Durchführung des Flugbetriebes auf dem Flugplatzgelände und von der Beachtung der sonstigen für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen.
6. Diese Genehmigung kann widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht vorgelegen haben oder nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind oder die festgesetzten Nebenbestimmungen nicht eingehalten werden (§ 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG, §§ 48 Abs. 1 und 53 Abs. 1 LuftVZO).

B.

Gründe:

I. Sachverhalt

Nach den dem Regierungspräsidium Dresden vorliegenden Unterlagen wurde der Flugbetrieb auf dem Flugplatz Taucha seit dem 28.01.1954 durch die ehemalige Regierung der Deutschen Demokratischen Republik - Ministerium für Verkehrswesen - gestattet und dieser im Luftfahrtregister für Flugplätze unter der Nummer 014 eingetragen. In den darauffolgenden Jahren verlängerte das Ministerium die Genehmigung mehrfach und setzte sodann mit Bescheid vom 10.03.1980 für den Flugplatz gemäß der Anordnung über Baubeschränkungsgebiete (Sicherheitszonen) in der Umgebung von Flugplätzen vom 05.03.1971 (GBl. der DDR, Sonderdruck Nr. 699) einen „Baubeschränkungsgebiet Klasse B“ fest.

Auf der Grundlage von Artikel 19 Satz 1 des Einigungsvertrages blieb die am 06.03.1990 letztmalig durch die DDR-Regierung -Ministerium für Verkehrswesen - erteilte und bis zum 31.12.1994 befristete Flugplatzgenehmigung sowie die Festsetzung des „Baubeschränkungsgebietes Klasse B“ für diesen Flugplatz als ergangener Verwaltungsakt der ehemaligen DDR auch nach dem Beitritt zur Bundesrepublik Deutschland weiterhin wirksam.

Nach dem Beitritt der DDR zur Bundesrepublik Deutschland wurde der bisher als Sportflugplatz der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) bezeichnete Flugplatz entsprechend den neuen Bestimmungen, die sich aus dem Luftverkehrsgesetz und den luftrechtlichen Verordnungen der Bundesrepublik Deutschland ergeben, als Sonderlandeplatz eingestuft.

Mit Eintragung vom 11.04.1990 wurde der Fliegerclub Leipzig-Taucha durch das Kreisgericht Leipzig-Land unter der laufenden Nummer 2 des Vereinigungsregisters registriert. Mit Schreiben vom 04.01.1992 beantragte der Fliegerclub Leipzig-Taucha e. V. beim Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit als der zum damaligen Zeitpunkt zuständigen Landesluftfahrtbehörde des Freistaates Sachsen die Übertragung der Halterschaft für den Flugplatz Taucha. Mit dem Schreiben war der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung des Flugplatzes gemäß § 6 LuftVG verbunden. Dieser Antrag konnte aufgrund einer Vielzahl von offenen Fragen und zu klärenden Probleme durch das Ministerium nicht abschließend bearbeitet werden.

Mit dem Erlaß des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit vom 17.06.1993 wurde das Regierungspräsidium Dresden - Luftverkehrsamt Sachsen - namens und im Auftrag des Ministeriums mit der Wahrnehmung der Aufgaben betraut, die sich aus dem Luftverkehrsgesetz ergeben. Dementsprechend übergab das Ministerium am 01.12.1993 die Flugplatzakten des Flugplatzes Taucha dem Regierungspräsidium Dresden. Am 15.08.1994 beantragte der Fliegerclub Leipzig-Taucha e. V. beim Regierungspräsidium Dresden die Verlängerung der Genehmigung für den Flugplatz Taucha. In der Folgezeit wurde der Antrag durch den Antragsteller mit den entsprechenden Unterlagen ergänzt.

Das Regierungspräsidium Dresden erteilte dem Fliegerclub Leipzig-Taucha e.V. vor Ablauf der durch das Ministerium für Verkehrswesen der DDR bis zum 31.12.1994 befristeten Genehmigung entsprechend der Zweckbestimmung des Geländes am 21.12.1994 die luftrechtliche Genehmigung für den Sonderlandeplatz Taucha nach § 6 Abs.1 LuftVG i. V. m. §§ 49 ff. LuftVZO.

In Abhängigkeit der vorwiegenden luftsportlichen Nutzung durch den Flugplatzhalter, dem Fliegerclub Leipzig-Taucha e. V. und seiner Mitglieder, wurde das Gelände als Sonderlandeplatz Taucha im Sinne des § 49 Abs. 2 Nr. 2 LuftVZO eingestuft und bis zum 31.12.1996 genehmigt. Im Genehmigungsbescheid des Regierungspräsidiums Dresden wurde ferner der ehemals festgesetzte „Baubeschränkungsbereich Klasse B“ weiterhin aufrechterhalten. Darüber hinaus hatte die Genehmigungsbehörde vor Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung von der Anhörung gemäß § 28 Abs. 2 Nr. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) abgesehen.

Der Fliegerclub Leipzig-Taucha e. V. beantragte nunmehr am 23.06.1996 beim Regierungspräsidium Dresden die Verlängerung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Taucha gemäß § 6 LuftVG und reichte dazu entsprechende Antragsunterlagen ein. Die bereits in der Vergangenheit erstellten Unterlagen fanden ebenso im Verfahren Berücksichtigung.

Das Regierungspräsidium Dresden - Luftverkehrsamt Sachsen - gab sodann mit Schreiben vom 16.09.1996 folgenden Fachbehörden, Gebietskörperschaften und Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zum Antrag des Fliegerclubs Leipzig-Taucha e. V. Stellung zu nehmen:

- Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit als Oberste Landesluftfahrtbehörde,
- Regierungspräsidium Leipzig als höhere staatliche Verwaltungsbehörde,
- Deutsche Flugsicherung GmbH, Hauptverwaltung - Offenbach,
- Landratsamt Leipziger Land,
- Landratsamt Delitzsch,
- Stadtverwaltung Taucha,
- Verwaltungsverband Eilenburg-West und
- Luftsportverband Sachsen e. V..

Keine Einwände gegen das Vorhaben äußerten das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, das Regierungspräsidium Leipzig, das Landratsamt Delitzsch - untere Naturschutzbehörde, der Luftsportverband Sachsen e. V..

Die Abteilungen Bau- und Wohnungswesen sowie Umwelt und Raumordnung des Regierungspräsidiums Leipzig gaben in Ihrer Stellungnahme folgende Hinweise. Der Flugplatz sei bereits am 18.04.1996 im genehmigten Flächennutzungsplan der Stadt Taucha enthalten. Das Regierungspräsidium Leipzig wies auf das geplante allgemeine Wohngebiet „Am Wiesenteich“ am südwestlichen Rand des beschränkten Bauschutzbereiches sowie auf einige Windkraftanlagen hin. Die sich in dieser Hinsicht ergebenden Bauhöhenbeschränkungen sollten in Abstimmung mit dem Re-

gierungspräsidium Leipzig und dem Landratsamt Leipziger Land vorgenommen werden.

Die untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Delitzsch teilte am 14.10.1996 mit, daß für die Fortführung des Flugbetriebes auf dem Flugplatz Taucha keine Schutzgebiete, Schutzobjekte bzw. Schutzziele und Belange entsprechend §§ 16 bis 22 Sächsisches Naturschutzgesetz (SächsNatSchG) sowie §§ 25 und 26 SächsNatSchG berührt werden.

Die Deutsche Flugsicherung GmbH erhob in ihrer Stellungnahme vom 21.10.1996 keine Bedenken, sofern die Laufzeit der beantragten Genehmigung bis zum 31.12.1997 befristet würde.

Durch die Lage des Geländes zum Verkehrsflughafen Leipzig-Halle bzw. An/ Abflugsektor, durch den kontinuierlichen Anstieg der IFR-Flugbewegungen sowie der vorrangigen Nutzungsart - dem Segelflugbetrieb - und durch das anhängige Verfahren für die weitere Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen ergäbe sich dieser Vorbehalt einer Befristung.

Weitere Stellungnahmen zu dem Vorhaben gingen nicht ein.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung im luftrechtlichen Verfahren forderte das Regierungspräsidium Dresden - Luftverkehrsamt Sachsen - mit Schreiben vom 18.09.1996 die Stadtverwaltung Taucha und den Verwaltungsverband Eilenburg-West auf, die Unterlagen des Fliegerclubs nebst dem Anschreiben des Regierungspräsidiums Dresden sowie die Beschreibung und Darstellung des beschränkten Bauschutzbereiches zwei Wochen lang öffentlich auszulegen. Da durch das Vorhaben eventuell in die Rechte weiterer Beteiligter im Sinne von § 13 Abs. 2 VwVfG eingegriffen werde und diesen gemäß § 28 Abs. 1 VwVfG die Möglichkeit eingeräumt werden solle, sich vor Abschluß des luftrechtlichen Verfahrens zu den für die Entscheidung erheblichen Tatsachen zu äußern.

Im Anschreiben des Regierungspräsidiums Dresden wurde ausdrücklich auf die entsprechenden Bekanntmachungs- und Einwendungsformalitäten hingewiesen. Einwendungen gegen das Vorhaben sollten schriftlich beim Regierungspräsidium Dresden vorgebracht werden. Darüber hinaus wurde eine bindende Frist, in welchem Zeitraum die Auslegung zu erfolgen hatte, nicht festgesetzt.

Die Unterlagen lagen in dem Verwaltungsverband Eilenburg-West vom 21.10.1996 bis 04.11.1996 und in der Stadtverwaltung Taucha vom 14.10.1996 bis 25.10.1996 zur Einsichtnahme für jederman aus. Die Einwendungsfrist begann mit dem jeweiligen Datum der Auslegung und endete eine Woche nach der öffentlichen Auslegung.

Aus den beteiligten Gebietskörperschaften gingen keine individuellen schriftlichen Einwendungen von Bürgern beim Regierungspräsidium Dresden ein.

Hinsichtlich der Einzelheiten des Sachverhalts wird auf die Antragsunterlagen und die Akten der Genehmigungsbehörde verwiesen.

II. Entscheidungsgründe

1. Zuständigkeit und Verfahren

Gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG dürfen Flugplätze nur mit Genehmigung angelegt und betrieben werden.

1.1 Zuständigkeit

Für die Genehmigung von Landeplätzen ist gemäß § 50 LuftVZO i. V. m. § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG i. V. m. § 1 Nr. 6 der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung (LuftZustVO) vom 07.02.1995 (SächsGVBl. S.99) das Regierungspräsidium Dresden - Luftverkehrsamt Sachsen - sachlich und örtlich zuständig.

1.2 Verfahren

Die Entscheidung stützt sich auf § 6 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 LuftVG, soweit die Anlage und der Betrieb des Sonderlandeplatzes genehmigt werden und auf § 6 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, soweit die Genehmigung mit Nebenbestimmungen verbunden wird.

Die Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereiches beruht auf § 17 Abs. 1 LuftVG.

Die Durchführung eines luftrechtlichen Planfeststellungsverfahrens war nicht erforderlich, weil die Voraussetzungen des § 8 LuftVG nicht vorliegen. Nach § 8 LuftVG muß ein Plan festgestellt werden, wenn ein Landeplatz mit beschränktem Bauschutzbereich neu angelegt oder wesentlich verändert wird.

Das ist hier nicht zutreffend. Es handelt sich nicht um die erstmalige Einführung eines Bauschutzbereiches und Neuanlegung eines Flugplatzes, sondern um den Fall, daß ein bereits genehmigter Baubeschränkungsgebiet an das bundesdeutsche Recht angepaßt wird und der Flugplatz Taucha bereits in der Vergangenheit angelegt und betrieben wurde.

Der mit Bescheid vom 10.03.1980 von der ehemaligen DDR-Regierung festgelegte „Baubeschränkungsgebiet Klasse B“ wird durch den beschränkten Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG umgewandelt und damit erheblich verkleinert. Ausgehend vom Flugplatzbezugspunkt erstreckt sich der „Baubeschränkungsgebiet Klasse B“ mit einem Umkreis von 6,5 km um diesen Punkt. Der nunmehr beschränkte Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG erfaßt dagegen nur Bauvorhaben im Umkreis von 1,5 km Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt, er liegt also innerhalb des bisherigen Baubeschränkungsgebietes, zusätzliche Einschränkungen und Belastungen werden nicht vorgenommen.

Eine Änderung der Genehmigung gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG war gleichfalls nicht erforderlich. Dies wäre nur dann nötig gewesen, wenn die Anlage oder der Betrieb des Flugplatzes wesentlich erweitert oder geändert werden sollte. Das ist im vorliegenden Fall nicht gegeben. Der in der Vergangenheit bereits zugelassene Flugbetrieb auf der bestehenden Anlage bleibt mit Erteilung dieser Genehmigung im Kern bestehen, der Flugplatz Taucha ändert „sein Gesicht“ nicht. Auch die Festlegung des beschränkten Bauschutzbereiches nach § 17 LuftVG stellt aus vorbezeichneten Gründen nur eine unwesentliche Erweiterung oder Änderung dar.

2. Materielle Entscheidungsgründe

2.1 Rechtsgrundlage

Die vorliegende Entscheidung wurde auf der Grundlage von § 6 LuftVG getroffen.

Die Erteilung einer Genehmigung gemäß § 6 LuftVG steht mit Ausnahme der zwingenden Ausschlußtatbestände des § 6 Abs. 2 Satz 2 LuftVG im Ermessen der Genehmigungsbehörde.

2.2 Notwendigkeit des Sonderlandeplatzes

Die gravierenden Veränderungen in der Staats- und Wirtschaftsstruktur, die durch die Wiedervereinigung hervorgerufen wurden, führten auch im Freistaat Sachsen zu einem erheblichen Wandel der Luftverkehrsstruktur. Durch den Wegfall der Halterschaft der Flugplätze durch die GST entwickelt sich u. a. der Flugsport unter veränderten Bedingungen.

Für die Ausübung luftsportlicher Tätigkeiten soll eine angemessene Anzahl von Flugplätzen und Geländen im Freistaat Sachsen bereit gestellt werden. Der Flugsport stellt eine Freizeittätigkeit dar, die vorwiegend in Vereinen ausgeführt wird. Er beschränkt sich im wesentlichen auf Segelflug, Ballonfahren, Fliegen mit Luftsportgeräten und den Betrieb mit Flugmodellen.

Im Raum Taucha, Leipziger Landkreis ist ein Landeplatz für besondere Zwecke notwendig, welcher den Menschen in der Region die Gelegenheit einräumt, ihre luftsportlichen Interessen auszuüben. Der Flugsport des Platzhalters und seiner Mitglieder bildet hierbei die wesentlichste Grundlage für den Betrieb des Sonderlandeplatzes Taucha und wird sich auch zukünftig auf diesen beschränken. Die in der Planungsregion befindlichen Gelände, wie der Verkehrslandeplatz Böhlen und der ehemalige Militärflugplatz Brandis-Waldpolenz besitzen eine andere Bedeutung und Zweckbestimmung und sollen vorrangig den Bedarf der Wirtschaft nach Geschäftsreise- und Werkflugverkehr und die Nachfrage nach privatem, motorisierten Flugverkehr decken. Sie bieten ebenso wenig Freiraum für die Ausübung des Segelfluges und den Betrieb mit anderen Luftsportgeräten.

Mit der Zulassung des Sonderlandeplatzes Taucha wird das Freizeitangebot der Region Taucha und Leipzig erheblich bereichert und der jahrzehntelangen Tradition des Flugplatzes Rechnung getragen. Nach Recherchen der Genehmigungsbehörde fand bereits seit 1928 am „Schwarzen Berg“ (Gelände des Flugplatzes) Flugbetrieb statt, der traditionell mit Ausnahme während des zweiten Weltkrieges immer dem Segel- und Motorflugsport sowie Schul- und Ausbildungsbetrieb gewidmet war.

2.3 Würdigung des Vorhabens nach § 6 LuftVG

Vor Erteilung der Genehmigung ist gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG insbesondere zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung und der Landesplanung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind. Ist das in Aussicht genommene Gelände ungeeignet oder rechtfertigen Tatsachen die Annahme, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird, ist die Genehmigung zu versagen.

Da hier der Flugplatz Taucha bereits in der Vergangenheit angelegt und betrieben worden ist, war im gegenwärtigen Verfahren nur zu prüfen, ob Tatsachen vorliegen, die dem weiteren Betrieb des Flugplatzes entgegenstehen und eine Versagung der Genehmigung für den Sonderlandeplatz Taucha rechtfertigen würden.

Die Voraussetzungen des § 6 LuftVG liegen vor. Die geplante Maßnahme erfüllt die Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 LuftVG. Mit Erteilung der Genehmigung für den Sonderlandeplatz Taucha ist den Forderungen des § 6 Abs. 2 LuftVG angemessen Rechnung getragen.

2.3.1 Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung (§ 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG)

Die Genehmigung für den Sonderlandeplatz Taucha entspricht den Erfordernissen von Raumordnung und Landesplanung. Diese Erfordernisse ergeben sich aus den Grundsätzen der Raumordnung (§ 2 ROG) und Landesplanung (§ 5 ROG), die auf Landesebene (materiell) in den Landesentwicklungs- und Regionalplänen konkretisiert werden.

Das Vorhaben ist mit den Zielen des am 06. September 1994 in Kraft getretenen Landesentwicklungsplanes des Freistaates Sachsen vereinbar. Der Flugplatz Taucha wurde bereits im Entwurf Regionalplan des Regionalen Planungsverbandes Westsachsen (Plan vom 09.08.1996) und im genehmigten Flächennutzungsplan der Stadt Taucha vom 18.04.1996 aufgenommen und soll vorrangig für den Segelflug, die Vereinsfliegerei und den Luftsport ausgebaut werden.

Des weiteren ist das Vorhaben mit dem Ziel des Landesverkehrsplanes des Freistaates Sachsen (Heft 9 der Schriftenreihe des Sächsischen Staatsministeri-

ums für Wirtschaft und Arbeit, Abteilung Verkehr - Januar 1996, Punkt 4.3.2.2) vereinbar, wonach für Westsachsen der Flugplatz Taucha entsprechend seines Entwicklungspotentials als Sonderlandeplatz zugelassen werden kann.

2.3.2 Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG)

Die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind angemessen berücksichtigt. Die Genehmigungsbehörde hat die Verträglichkeit des zur Genehmigung gestellten Projekts anhand der in §§ 1 und 2 BNatSchG und im Sächsischen Naturschutzgesetz (SächsNatSchG) festgesetzten Ziele und Grundsätze von Naturschutz und Landschaftspflege überprüft.

Die Überprüfung führte zu dem Ergebnis, daß durch die Genehmigung des Sonderlandeplatzes Taucha Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht wesentlich berührt werden. Das bestätigte auch die untere Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme vom 14.10.1996. Durch den Flugbetrieb des Flugplatzes Taucha werden keine Schutzgebiete, Schutzobjekte bzw. Schutzziele und Belange entsprechend §§ 16 bis 22, 25 und 26 SächsNatSchG berührt.

Ferner wird das Fluggelände in seiner Gestalt nicht verändert, der bestehende Zustand des Geländes, bei der die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes gewährleistet ist, bleibt erhalten. Ein Ausbau oder etwaige Versiegelungen der Flugplatzanlage sind weder erforderlich noch geplant. Alle zur Durchführung des Flugbetriebes benötigten Anlagen sind vorhanden. Da selbst das Fluggelände größtenteils unbebaut ist, bleiben durch die Weiternutzung des Geländes für den Naturhaushalt wichtige Freiflächen bestehen.

2.3.3 Erfordernisse des Städtebaus (§ 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG)

Die Erfordernisse des Städtebaus sind angemessen berücksichtigt. Die Stadt Taucha wird nicht wesentlich durch den beschränkten Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG in ihrer Planungshoheit beeinträchtigt.

Ausweislich der vorherigen Ausführungen handelt es sich nicht um die erstmalige Festsetzung eines Bauschutzbereiches, sondern darum, daß der mit Bescheid vom 10.03.1980 festgelegte „Baubeschränkungsbereich Klasse B“ in einen beschränkten Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG umgewandelt und erheblich verkleinert wird. Vom Flugplatzbezugspunkt ausgehend erstreckt sich der „Baubeschränkungsbereich Klasse B“ mit einem Umkreis von 6,5 km um diesen Punkt. Der nunmehr beschränkte Bauschutzbereich erfaßt dagegen nur Bauvorhaben im Umkreis von 1,5 km Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt, er liegt demnach innerhalb des bisherigen Baubeschränkungsbereiches. Zusätzliche Baubeschränkungen werden nicht vorgenommen.

Die vom Regierungspräsidium Leipzig, Abteilung Bau- und Wohnungswesen gegebenen Hinweise und Abstimmungsmodalitäten bewirken folgende Erläuterungen.

Entsprechend den luftrechtlichen Vorschriften darf die für die Erteilung der Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung der baulichen Anlagen innerhalb des Bauschutzbereiches nur mit Zustimmung der Landesluftfahrtbehörde genehmigen. Falls die Genehmigung von einer anderen als der Baugenehmigungsbehörde erteilt wird, bedarf diese ebenfalls der Zustimmung der Luftfahrtbehörde, ist eine Genehmigungsbehörde nicht vorgesehen, so ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörde erforderlich.

Entsprechend der „Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange in der Bauleitplanung“ vom 01.07.1993 liegt zwar eine Beteiligung der Landesluftfahrtbehörde gemäß Punkt 2.2.2 im Ermessen der zuständigen Behörde, jedoch können sich bei Standorten in Flugplatznähe und Nichtbeteiligung der Luftfahrtbehörde durch Vollzug des Luftverkehrsgesetzes beträchtliche Probleme für die Realisierung und die Nutzung des Bauvorhabens ergeben. Wann ein Bauvorhaben von Seiten der Luftfahrtbehörde zur Ablehnung führt, bleibt der genauen Prüfung des Einzelfalls vorbehalten. Unter anderem werden die im Bauschutzbereich zulässigen Bauhöhen gemäß den „Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebes von Landeplätzen für Flugzeuge“ vom 25.09.1968 (NfL Teil I - 278/68) bestimmt. Der Flugplatz Taucha ist demnach in die Klasse 3 einzustufen. Die Einbeziehung der Luftfahrtbehörde in Baugenehmigungsverfahren, insbesondere für Bauvorhaben in der Umgebung eines Flugplatzes mit vorhandenem Bauschutzbereich, ist daher erforderlich. Die Baugenehmigungsbehörde ist an die Entscheidung der Luftfahrtbehörde gebunden, darf also bei fehlender Zustimmung keine Baugenehmigung erteilen. Diese Mitwirkung der Luftfahrtbehörde am Baugenehmigungsverfahren und in der Bauleitplanung ist notwendig, um die „Hindernisfreiheit“ eines Flugplatzes und die Sicherheit des Luftverkehrs auch zukünftig zu ermöglichen.

In Bezug auf die Errichtung von Windkraftanlagen ist noch zu ergänzen, daß das Regierungspräsidium Dresden - Luftverkehrsamt Sachsen - zu einer Vielzahl von Standorten südlich und südöstlich des Flugplatzes Taucha dem Bauamt der Stadtverwaltung Taucha und auch direkt den jeweiligen Antragstellern („zur Vorlage beim Bauordnungsamt“) mit Auflagen versehene Zustimmungen der Luftfahrtbehörde für die Erteilung der Baugenehmigung erteilt hat. Die Errichtung der Windkraftanlagen wird demzufolge nicht gänzlich unterbunden, sondern ist vom Standort der Anlage und von den Hindernisfreiheitsbereichen aus o. g. Richtlinie abhängig.

Des weiteren ist noch anzumerken, daß für die Festlegung der zulässigen Bauhöhen innerhalb des Bauschutzbereiches durch das Regierungspräsidium Dresden gemäß § 13 LuftVG Ausnahmen zugelassen wurden (vgl. Abschnitt A, Ziffer III, Nr. 3). So beträgt diese für den Ortsteil Dewitz der Stadt Taucha 15 m über Grund, bis zu der eine Zustimmung oder Genehmigung der Luftfahrtbehörde nicht erforderlich ist. Das bedeutet, daß innerhalb der bestehenden Bebauungsgrenzen die Bautätigkeit der Grundstückseigentümer bei Bauten, die

nach Art und Maß der Umgebung errichtet werden sollen, weder eingeschränkt noch durch ein luftrechtliches Zustimmungsverfahren behindert oder verzögert wird.

Konkrete Planungsabsichten der Stadt Taucha wurden im Verfahren nicht vorgetragen und sind auch nicht der Genehmigungsbehörde bekannt.

2.3.4 Eignung des Geländes (§ 6 Abs. 2 Satz 2 LuftVG)

Das Gelände ist zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes der Klasse 3 geeignet. Zu diesem Ergebnis ist auch der Sachverständige in seinem Gutachten vom 07.11.1996 gekommen, welches durch das Regierungspräsidium Dresden geprüft wurde. Die Genehmigungsbehörde folgt diesem Gutachten, da keinerlei Anhaltspunkte dafür vorliegen, daß die Angaben im Gutachten unrichtig sein könnten. Die Ausführungen des Gutachters wurden nach den anerkannten Methoden der Wissenschaft erstellt und sind sachlich nachvollziehbar.

Das Erfordernis der Eignung im Sinne des § 6 Abs. 2 Satz 2 LuftVG stellt auf flugtechnische Gesichtspunkte ab.

Die vom Bundesminister für Verkehr am 25.09.1968 erlassenen „Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebes von Landeplätzen für Flugzeuge“ (NfL Teil I-278/68), welche nur auf Landeplätze mit Flugbetrieb nach Sichtflugregeln (VFR) unter Sichtwetterbedingungen (VMC) anwendbar sind, haben die wesentlichen Merkmale eines Flugplatzes zum Gegenstand, wie: Start- und Landebahn, deren Streifen, die innere Hindernisbegrenzungsfläche (An- und Abflugfläche und seitliche Übergangsfläche) und äußere Hindernisbegrenzungsfläche (Horizontalfläche und obere Übergangsfläche) sowie die Rollbahnen u.a..

In den Richtlinien werden die Landeplätze unter Maßgabe der Grundlänge der Start- und Landebahn in die Klassen 1,2 und 3 eingeteilt. Entsprechend dem beantragten Nutzungsumfang sind im konkreten Fall die für einen Sonderlandeplatz der Klasse 3 vorgesehenen Werte, nämlich

- Mindestgrundlänge der Start- und Landebahn: 300 m zuzüglich der örtlich bedingten Zuschläge für Platzhöhe, Temperatur, Längsneigung und Bahnoberfläche (Gras),
- Mindestbreite der Start- und Landebahn: 30 m,
- Tragfähigkeit: 2.000 kg,
- max. Längs- bzw. Querneigung der Bahn: 2 % bzw. 3 %,
- Streifen: vor der Bahn jeweils 30 m, Breite einschließlich Start- und Landebahn 60 m,
- An- und Abflugflächen, an den Streifen ansetzend mit der Neigung 1: 20 bis 2.000 m Entfernung,
- seitliche Übergangsflächen mit der Neigung 1: 5 bis 100 m Höhe über dem Flugplatzbezugspunkt u.a.

erfüllt. Das Gelände ist auch für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen und Motorseglern geeignet. Die geforderten Mindestwerte nach den „Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Segelfluggeländen“ (NfL Teil I - 129/69) sind eingehalten. Ferner ist das Gelände auch für die Durchführung von Hubschrauberbetrieb gemäß den „Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Landeplätzen für Hubschrauber“ (NfL Teil I - 37/69) geeignet. Ausweislich des Geeignetheitsgutachtens sind ausreichende Hindernisverhältnisse gegeben. Die Hindernisfreiheit in den An- und Abflugflächen und den seitlichen Übergangflächen entsprechen den Verordnungsvorgaben des Bundesministeriums für Verkehr.

Das Gelände ist weiterhin auch für die Durchführung von Modellflugbetrieb unter Beachtung der „Richtlinien für die Genehmigung zur Anlage und des Betriebs von Flugplätzen für Flugmodelle und für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen“ vom 10.05.1978 (NfL Teil I - 177/78) dienlich. Die Zustimmung des BfL bzw. FL gemäß § 16 Abs. 5 Satz 3 LuftVO ist darüber hinaus eine zwingende Notwendigkeit, um die bemannte Luftfahrt nicht zu gefährden. Sicherheitsrelevante Forderungen (z. B. die Abstimmung zwischen bemannten Luftfahrzeugen und Flugmodellbetrieb, die Einhaltung des Flugmodellsektors u. a.) werden in der jeweiligen Modellflugordnung geregelt. Sie ist Bestandteil der Genehmigung (Anlage Nr. IV.) und bedarf bei Änderungen der Bestätigung durch die Genehmigungsbehörde (vgl. Abschnitt A, Ziffer II, Nr. 19).

Überdies lassen die vorhandenen Hindernisfreiheitsbereiche auch ein gefahrloses Aufsteigen/ Fahren von bemannten Ballonen sowie den Betrieb mit Luftsportgeräten zu. Zu diesem Ergebnis kommt auch der Sachverständige in seinem Gutachten.

Schließlich ist die Eignung des Geländes auch durch den fortlaufenden Segel- und Motorflugbetrieb, das Fallschirmspringen auf dem Flugplatz Taucha über fast 40 Jahre lang unter Beweis gestellt worden. Es bestehen somit keine Zweifel an der Eignung des Geländes.

Im Verfahren wurde durch die Deutschen Flugsicherung GmbH - Hauptverwaltung in der gutachterlichen Stellungnahme vom 21.10.1996 vorgetragen, daß aufgrund der Lage des Geländes zum Verkehrsflughafen und des steigenden Verkehrsaufkommens sowie weiterer Entwicklungsabsichten des Flughafens die luftrechtliche Genehmigung des Sonderlandeplatzes Taucha für ein Jahr befristet werden müßte.

Der Einwand ist unbegründet. Der unmittelbaren Nähe des Sonderlandeplatzes Taucha zum Verkehrsflughafen Leipzig/Halle wird durch die unbefristete Betriebsabsprache zwischen der Deutschen Flugsicherung GmbH, Niederlassung Leipzig im Einvernehmen mit der Regionalstelle (Region Ost) der DFS und dem Fliegerclub, derzeit vom 25.04.1996, ausreichend Rechnung getragen.

Diese Betriebsabsprache basiert auf den Bestimmungen der „Bekanntmachung über die Voraussetzung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben und

Auflagen zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) im Luftraum der Klasse C unterhalb Flugfläche 100 in der Umgebung von Verkehrsflughäfen“ (NfL Teil I - 11/94 und AIP/VFR, RAC 1-5). Demnach aktiviert die DFS auf Antrag der Flugleitung Taucha in Abhängigkeit der Verkehrslage das Sichtfluggebiet Taucha. Auch die in Ergänzung zum § 10 Abs. 2 LuftVO durch den Bundesminister für Verkehr getroffenen Festlegungen „Bekanntmachung über Segelflugaktivitäten in Lufträumen der Klasse C in der Umgebung von Verkehrsflughäfen“ vom 23.10.1996 (NfL Teil I - 275/96) werden durch die vorliegende Betriebsabsprache eingehalten und im Einzelfall geregelt.

Die Genehmigungsbehörde sieht diese Betriebsbestimmung für die Gewährleistung eines sicheren Luftverkehrs als zwingende Notwendigkeit an, sie ist demzufolge auch Bestandteil der Genehmigung und in der Nebenbestimmung Nr. 10c) festgeschrieben.

Die Gesichtspunkte der Nähe des Sonderlandeplatzes zum Verkehrsflughafen Leipzig/Halle und geplanten Entwicklungsabsichten stellen auch keine ausreichend sachlichen Gründe für eine weitere Befristung (nach § 36 Abs. 2 Nr. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz - VwVfG) dar. Wenn gleichermaßen die früheren Genehmigungen entsprechend der Praxis nur befristet erteilt worden sind, ist bereits bei der ersten Erteilung der Flugplatzgenehmigungen geprüft worden, ob die Genehmigungsvoraussetzungen insgesamt und auf Dauer gegeben sind. Die luftrechtliche Genehmigung ist nach dem Wortlaut des § 6 Abs. 1 LuftVG grundsätzlich unbefristet zu erteilen, eine eventuelle Befristung steht im Ermessen der Genehmigungsbehörde. Es ist schon fraglich, ob auch langfristig eine neue Entwicklung - mit neuen, bisher nicht absehbaren negativen Auswirkungen - eintreten kann, ohne daß mit luftrechtlichen Maßnahmen und in Abstimmung mit der Flugsicherung angemessen darauf reagiert werden könnte.

Die in diesem Zusammenhang durch die Hauptverwaltung der DFS pauschal vorgetragene Gründe sind daher unzutreffend. Die Entwicklung des Verkehrsflughafens Leipzig wird unstrittig den Betrieb am Gelände Taucha unmittelbar beeinflussen. Gleichermaßen wie an anderen Verkehrsflughäfen wird auch für Taucha eine gegenseitige Betriebsabsprache mit die Grundlage des Flugbetriebes bilden.

Es bleibt noch anzumerken, daß die Genehmigungsbehörde entsprechend § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG i. V. m. §§ 48 Abs. 1 und 53 Abs. 1 LuftVZO ein Widerspruchsrecht der Genehmigung hat, welches ausdrücklich vorbehalten ist (vgl. Hinweis Nr. 6).

2.3.5 Öffentliche Sicherheit oder Ordnung (§ 6 Abs. 2 Satz 2 LuftVG)

Es liegen keinerlei Tatsachen vor, die die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch den Flugbetrieb gefährdet wird. Tatsachen rechtfertigen dann die Annahme einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, wenn sie für sich oder im Zusammenhang mit anderen Tatsachen bei objektiver Betrachtung mit hinreichender Wahrscheinlichkeit erwarten lassen, daß die durch die Begriffe öffentliche Sicherheit oder Ordnung geschützten Rechtsgüter verletzt werden können. Solche Tatsachen sind insbe-

sondere Flug- und Bodenlärm, Luftverschmutzungen, Abgasemissionen, Lage zu öffentlichen Verkehrswegen wie Straße und Schiene, Brandschutz etc..

Vorliegend ist unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erkennbar. Der Flugbetrieb auf dem Sonderlandeplatz Taucha kann ordnungsgemäß und sicher durchgeführt werden.

2.3.6 Schutz vor Fluglärm (§ 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG)

Gemäß § 6 Abs. 2 LuftVG ist bei Erteilung einer Genehmigung insbesondere zu prüfen, ob das Vorhaben den Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt. Bei der Genehmigung für den Sonderlandeplatz Taucha wurde dieser Forderung adäquat Rechnung getragen.

Bei Einhaltung der Nebenbestimmungen sind für die eventuell vom Fluglärm betroffenen Anwohner keine erheblichen oder unzumutbaren Belästigungen durch den Flugbetrieb zu erwarten. Selbst zumutbare Beeinträchtigungen werden soweit wie möglich reduziert.

So muß unter anderem die Gebührenordnung des Landeplatzes geändert werden. Es müssen unterschiedliche Landegebühren erhoben werden, die die entsprechenden Lärmzeugnisse der Luftfahrzeuge berücksichtigen. Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis müssen mit einer höheren Landegebühr belegt werden (vgl. Abschnitt A, Ziffer II., Nr. 12). Darüber hinaus wurden in den Nebenbestimmungen 10d) und e) allgemeine lärmmindernde Bedingungen festgeschrieben sowie die Stadt Taucha neben anderen Hinweisen in der Regelung des Flugplatzverkehrs und in der Sichtanflugkarte des Flugplatzes als lärmempfindlich ausgewiesen.

Zur weiteren Verringerung des auftretenden Fluglärms wurde die Platzrundenführung für den Motorflugverkehr dahingehend festgesetzt, daß die an- und abfliegenden Luftfahrzeuge weitgehend bekannte Wohngebiete der Stadt Taucha nicht unmittelbar berühren. Die Ultraleichtflugplatzrunde ist eine verkürzte Platzrunde und liegt innerhalb der Motorflugplatzrunde. Auch diese berührt keine schutzbedürftige Bebauung. Die Luftfahrzeugführer sind an die festgelegten Platzrunden gebunden.

Nicht unerheblich für die Beurteilung des Schutzes vor Fluglärm ist der vorherrschende Luftverkehr am Flugplatz selbst, welcher für die Jahre 1994/95 in anschließender Tabelle zusammengefaßt ist. Nach den bisherigen Erfahrungen wird im Betriebszeitraum des Sonderlandeplatzes Taucha von März bis Oktober durch den Fliegerclub vorrangig Segelflug in der Startart Windenschlepp durchgeführt. Der Anteil von Flugzeugschleppstarts (jährlich ca. 120 Starts) ist entsprechend der vorliegenden statistischen Erfassung gering. Das dann zum Einsatz kommende clubeigene Schleppflugzeug vom Typ PZL 104 Wilga 35 ist darüber hinaus mit zusätzlichen Schalldämpfern ausgerüstet und erfüllt die Bedingungen des erhöhten Schallschutzes, so daß auch vom Flugplatzhalter selbst aktive Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.

Ausweislich der vorliegenden statistischen Berichte zur Erfassung des gewerblichen und nichtgewerblichen Luftverkehrs im Auftrag des Statistischen Bundesamtes (vgl. Gesetz über die Luftfahrtstatistik vom 30.10.1967, BGBl. I, S. 1053) spielt nach den bisherigen Untersuchungen und Beobachtungen der Motorflugverkehr am Flugplatz Taucha eine untergeordnete Rolle gegenüber dem dominierenden Segelflugbetrieb (vgl. nachfolgende Tabelle).

Jahr	Insgesamt	Motorflug	Segelflug	Ultraleichtflug
1994	2849	305	2543	1
1995	2247	346	1901	0

Tabelle: Durchgeführte Starts auf dem Flugplatz Taucha im gewerblichen und nichtgewerblichen Luftverkehr von 1994/1995 - Quelle Jahres- und Monatsberichte zur statistischen Erfassung des Luftverkehrs auf Flugplätzen

Aus vorbezeichneten Gründen sind gegenwärtig für die eventuell vom Fluglärm betroffenen Anwohner keine erheblichen oder unzumutbaren Belästigungen durch den Flugbetrieb zu erwarten, so daß auch keine zusätzlichen Betriebseinschränkungen erforderlich sind. Auch wird jetzt auf die Einholung eines Lärmgutachtens verzichtet, zumal die ermittelten Schallpegel keine genügende Grundlage für Einschränkungen des Flugbetriebes wegen Fluglärm darstellen.

In Abhängigkeit von der Entwicklung der einzelnen Flugbewegungen ist daher ein Lärmgutachten erst zu einem späteren Zeitpunkt angebracht. Diese Genehmigung sieht die Einholung einer Schallimmissionsprognose bei bestehender Notwendigkeit ausdrücklich vor (vgl. Abschnitt A, Ziffer II, Nr. 20).

Es bleibt noch anzumerken, daß bislang in der Bundesrepublik Deutschland keine allgemeine Richtlinie oder Verwaltungsvorschrift über die Festlegung zulässiger Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von Fluggeräuschen in der Nachbarschaft von Landeplätzen existiert. Die eventuellen Vorschriften und Richtlinien, wie z.B.:

- DIN 18005 Teil 1 - Schallschutz im Städtebau, Berechnungsverfahren - Mai 1987;
- VDI 2058 Blatt 1 - Beurteilung von Arbeitslärm in der Nachbarschaft - September 1985;
- TA Lärm - Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - Juli 1977;
- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12.06.1990 (BGBl. I, S. 1036);

sind aufgrund mitunter bestehender mangelnder Vergleichbarkeit mit den Auswirkungen von Fluggeräuschen und anderer Zielsetzungen auf die Ermittlung von Zumutbarkeitsgrenzen von Fluglärm nicht unmittelbar anwendbar. Besonders da diese zum Teil selbst ihre Anwendung auf Fluglärm ausdrücklich ausschließen. Die Entscheidung über die Höhe des Zumutbarkeitswertes ist

letztlich eine Frage des Einzelfalles und obliegt der zuständigen Genehmigungsbehörde.

III. Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung dieser Genehmigung beruht auf §§ 1 und 2 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) in der Fassung vom 14.02.1984 (BGBl. I, S. 346), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 28.03.1995 (BGBl. I, S. 410) und i. V. m. der Anlage zu § 2 Abs. 1 LuftKostV, Abschnitt V Nrn. 1b und 13a (Gebührenverzeichnis).

C.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Regierungspräsidium Dresden, Stauffenbergallee 2, 01099 Dresden, schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

Es wird darauf hingewiesen, daß bei einem erfolgreichen Widerspruch Ihnen keine Kosten entstehen. Ist der Widerspruch erfolglos, so fällt eine Widerspruchsgebühr an.



Dr. Weidener
Regierungspräsident

Anlagen

D.

Anlagen:

- I. Unterlagen für Lufthandbuch AIP-VFR**
 - Nr. I./1 Angaben des Flugplatzes**
 - Nr. I./2 Regelung des Flugplatzverkehrs**
 - Nr. I./3 Sichtanflugkarte**
 - Nr. I./4 Flugplatzkarte**

- II. Planunterlagen in Anlehnung § 51 LuftVZO**
 - Nr. II./1 Lageplan (M 1:5.000)**
 - Nr. II./2 Übersichtsplan (M 1:25.000)**
 - Nr. II./3 Längsschnitt (M 1:10.000/1.000)**
 - Nr. II./4 Querschnitt (M 1:10.000/1.000)**

- III. Flugplatz-Benutzungsordnung (FBO) mit Anlagenteil: Feuerlöschordnung und Alarmplan, Sicherheitsbestimmungen sowie Betriebsbestimmung mit der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS)**

- IV. Modellflugordnung**

- V. Gebührenordnung des Flugplatzes**

- VI. Plan mit Darstellung des beschränkten Bauschutzbereiches (M 1:25.000)**