



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Verteiler:

Mitglieder des BLFA-L

- Versand nur per Email -

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-4564
FAX +49 (0)228 99-300-8074564

REF-LF15@bmv.bund.de
www.bmvi.de

**Betreff: Hinweise zur Bewertung von Luftfahrt-
hindernissen in der Umgebung von Flugplätzen
mit Sichtflugverkehren**

Aktenzeichen: LF15/6111.4/0

Datum: Bonn, 29.10.2018

Seite 1 von 3

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund wiederholter Diskussionen in Bezug auf die notwendige Bewertung von Luftfahrthindernissen sowie die Anwendung vorhandener Regelwerke, insbesondere die der Gemeinsamen Grundsätze zur Anlage und des Betriebs von Flugplätzen mit Sichtflugverkehr und in Ergänzung meines Schreibens vom 25.04.2018 möchte ich Ihnen folgende Hinweise geben:

Die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde hat gemäß § 14 LuftVG außerhalb von Bauschutzbereichen bei der Genehmigung von Bauwerken, die entweder größer als 100 Meter sind (Abs. 1) oder die die Umgebung insgesamt um mehr als 100 Meter überragen (Abs. 2), die Zustimmung der jeweiligen Landesluftfahrtbehörde einzuholen. Gemäß § 14 Absatz 2 Satz 2 LuftVG ist für die Bewertung eines Hindernisses in der weiteren Umgebung von Flugplätzen (10 km Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt) die Höhe des Flugplatzbezugspunktes maßgeblich. Die Formulierungen zum Bauschutz wurden bewusst offen formuliert, sodass sie sowohl die Sicherheit des Luftverkehrs gewährleisten als auch die Rechte Dritter so wenig wie möglich beeinträchtigen.

Die Landesluftfahrtbehörde trifft eine Entscheidung nach § 14 LuftVG auf der Grundlage der geltenden Vorschriften. Hierbei hat die Luftfahrtbehörde unterschiedliche Quellen wie beispielsweise die „Gemeinsamen Grundsätze für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen mit Sichtflugverkehr“ (GG) oder auch internationale Richtlinien





Seite 2 von 3

wie den Anhang 14, Band I zum Abkommen über die Zivilluftfahrt zu berücksichtigen.

Im Anhang 14 werden Hindernisbegrenzungsflächen um Start- und Landebahnen geometrisch beschrieben sowie deren Anwendung erläutert. Hierzu zählt auch die „Outer Horizontal Surface“. Hiernach können Hindernisse, deren Spitze den Flugplatzbezugspunkt mehr als 100 Meter überragen, einen Einfluss auf den Flugplatzverkehr besitzen und sollen daher einer besonderen Betrachtung unterzogen werden.

Die Gemeinsamen Grundsätze setzen diese Standards und Empfehlungen um und geben unter anderem Hinweise auf Gefahren für den Flugplatzverkehr im Bereich der Platzrunde. Unter anderem wird ein grundsätzlicher Mindestabstand zwischen der Platzrundenführung und Hindernissen beschrieben. Aus der Forderung, eine Beurteilung der Situation im Einzelfall vorzunehmen, wird jedoch deutlich, dass die zuständige Luftfahrtbehörde nicht daran gehindert ist, aufgrund besonderer Gegebenheiten vor Ort zu einer anderen Bewertung bezüglich der Einhaltung von Abständen zu kommen.

Weitergehende allgemeingültige Abstandsregeln können jedoch nicht formuliert werden, da die flugbetrieblichen Auswirkungen eines Luftfahrthindernisses von einer Vielzahl individueller Variablen vor Ort abhängig sind und daher für einen vollumfänglichen Schutz der Belange der Luftfahrt überproportionale Schutzbereiche zu schaffen wären. Dies würde der Intention des LuftVG widersprechen, benachbarte Dritte geringstmöglich zu belasten.

Die VO (EU) Nr. 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA Basis Verordnung) gibt im Anhang „VII - Grundlegende Anforderungen an Flugplätze“ Hinweise auf mögliche Erwägungsgründe, aufgrund derer von einer Zustimmung zur Errichtung eines Hindernisses im Einzelfall abzusehen sein könnte. Neben allgemeinen Bautätigkeiten in der Umgebung von Flugplätzen werden beispielsweise auch hindernis-induzierte Turbulenzen erwähnt. Zwar ist die EASA Basis Verordnung nur für solche Flugplätze unmittelbar anwendbar, welche in den Anwendungsbereich nach Artikel 4 fallen, jedoch ist davon auszugehen, dass die Frage der Hindernisüberwachung und -Bewertung einzig und allein von flugbetrieblichen Aspekten geleitet ist und nicht vom gegebenenfalls anzuwendenden Rechtsrahmen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist daher der Auffassung, dass für geplante Luftfahrthindernisse, die den Kriterien des § 14 LuftVG unterfallen und im Nahbereich eines benachbarten Flugplatzes gemäß § 14 Absatz 2 Satz 2 liegen, im Einzelfall eine individuelle Betrachtung in Hinblick auf die





Seite 3 von 3

flugbetrieblichen Auswirkungen an diesem Flugplatz und dessen Flugplatzverkehr erforderlich werden kann. Die Bewertung sollte nicht auf den Bereich der Platzrunde beschränkt bleiben, sondern auch diejenigen Bereiche einbeziehen, die unmittelbar für die Abwicklung des an- und abfliegenden Flugplatzverkehrs erforderlich sind. Hierbei ist im Sinne der Minimierung der Beeinträchtigung Dritter auch zu prüfen, welche Möglichkeiten seitens der Luftfahrt bestehen auf die veränderte Situation vor Ort zu reagieren, ohne dass es zu einer flugbetrieblichen Einschränkung kommt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Florian Willers