

Fliegergruppe Freudenstadt e.V
Axel Reich
Am Segelflugplatz 15-19
72250 Freudenstadt

Mobilität, Verkehr, Straßen

Name: Steffen Hammerle
Telefon: 0711 904-14680
E-Mail: abteilung4@rps.bwl.de
Geschäftszeichen: RPS46_2-3846-558/8/3
(bei Antwort bitte angeben)
Datum: 19.11.2025

Anlage 1 (Lageplan Nr. 1A mit An- Abflugflächen, M 1:2500)
Anlage 2 (Lageplan Nr.1B mit Windenstrecke und große 34 Segelflughahn)
Anlage 3 (Hindernisbegrenzungsflächen Plan Nr. 4, M 1:25.000)
Anlage 4 (Plan 2A Längsprofil 16R 34L, M 1:2500)
Anlage 5 (Plan 2B Längsprofil 16L 34 R, M 1:2500)
Anlage 6 (Querprofile A-D, M 1:2500)
Anlage 7 (Längsschnitt, M 1:25.000)
Anlage 8 (Luftfahrttechnisches Gutachten, Januar 2020 von Dipl. Ing.(FH) Ulrich Fauß,)
Anlage 9 (Lärmgutachten ibv – Gert Vierneisel vom 02.03.2020)
Anlage 10 (Nachtrag zum Lärmgutachten ibv – Gert Vierneisel vom 27.04.2022)
Anlage 11 (Verkehrsrechtliche Anordnung der Stadt Freudenstadt vom 20.01.2022)

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Musbach nach § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit §§ 49 ff Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)

Genehmigung

A. Tenor

Gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I, S. 698), zuletzt geändert am 02. März 2023 (BGBl. I Nr. 56, Art 42) in Verbindung mit §§ 49 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung vom 10. Jul. 2008 (BGBl. I, S. 1229), zuletzt geändert am 07. Dezember 2021 (BGBl. I, Art. 4, S. 5201) wird dem Antragsteller

Fliegergruppe Freudenstadt e.V.

Am Segelflugplatz 15-19

72250 Freudenstadt

die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des

Sonderlandeplatzes Musbach

für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) unter Sichtflugbedingungen (VMC) am Tage auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

Die Grenzen und Anlagen des Landeplatzes ergeben sich aus den beiliegenden Plan-anlagen

- Anlage 1 (Lageplan Nr. 1A mit An- Abflugflächen, M 1:2500)
- Anlage 2 (Lageplan Nr.1B mit Windenstrecke und große 34 Segelflugbahn)
- Anlage 3 (Hindernisbegrenzungsflächen Plan Nr. 4, M 1:25.000)
- Anlage 4 (Plan 2A Längsprofil 16R 34L, M 1:2500)
- Anlage 5 (Plan 2B Längsprofil 16L 34 R, M 1:2500)
- Anlage 6 (Querprofile A-D, M 1:2500)
- Anlage 7 (Längsschnitt, M 1:25.000)
- Anlage 8 (Luftfahrttechnisches Gutachten, erstellt im Januar 2020 von Dipl. Ing.(FH) Ulrich Fauß, Raisting Str. 2/2 71083 Herrenberg)

die Teile dieser Genehmigung sind.

Weitere Anlagen:

- Anlage 9 (Lärmgutachten ibv – Gert Vierneisel vom 02.03.2020)

- Anlage 10 (Nachtrag zum Lärmgutachten ibv – Gert Vierneisel vom 27.04.2022)
- Anlage 11 (Verkehrsrechtliche Anordnung der Stadt Freudenstadt vom 20.01.2022)

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Musbach
2. Lage: Ca. 0,5 km östlich der Gemeinde Musbach und ca. 1,6 km nordwestlich der Gemeinde Hallwangen im Landkreis Freudenstadt

betroffene Flurstücke: 173, 191, 192, 193/1, 193/2, 194, 195/3, 196, 197, 199, 200/5, 214, 215, 216, 217, 226/1, 226/2, 228/1, 228/3, 231/1, 231/2, 231/3, 231/4, 231/5, 231/7, 232/1, 232/2 sowie Teilflächen der querenden landwirtschaftlichen Wege mit den Flst.-Nrn. 195, 228, 231/7 und 226/1, alle auf Gemarkung Untermusbach, Landkreis Freudenstadt.
3. Flugplatzbezugspunkt FPB:
 - a) geographische Lage: 48° 30' 15,1" N
08° 28' 39,3" O
 - b) Höhe: 2297 ft MSL (700,26 mÜNN)

4. Start- und Landeflächen für rein motorgetriebene Luftfahrzeuge, die nicht dem Schleppen von Lfz. dienen und keine Luftsportgeräte und Motorsegler sind:

Richtung rw	TORA	LDA	Breite	Oberfläche
164°	486 m	486 m	30 m	GRAS
346°	486 m	486 m	30 m	GRAS

Die Bahn liegt in einem 90 m breiten Streifen.

5. Start- und Landebahnen Sonderlandeplatz für alle anderen Arten von Lfz:

Richtung rw	TORA	LDA	Breite	Oberfläche
164°	869 m	869 m	60 m	GRAS
346°	869 m	869 m	60 m	GRAS

Segelflugstartflächen:

Nord: 50 m x 20 m

Süd: 50 m x 20 m

Seilauslegebahn: 900 m

Die Seilauslegebahn befindet sich in einem Sicherheitsstreifen von 50 m Breite.

II. Der Landeplatz darf von folgender Art von Luftfahrzeugen benutzt werden:

1. Luftsportgeräte
2. Motorsegler
3. Motorflugzeuge (MTOM 2t).
4. Segelflugzeuge

III. Zweck des Sonderlandeplatzes:

Der Sonderlandeplatz dient den Flugaktivitäten des Genehmigungsinhabers, der Fliegergruppe Freudenstadt e.V., unter anderem zur Ausübung des Luftsports sowie zu Ausbildungszwecken.

IV. Betriebszeit, Einschränkungen

1. Der Landeplatzhalter ist von der Betriebspflicht befreit.
2. Der Sonderlandeplatz Musbach darf für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR) unter Sichtflugwetterbedingungen (VMC), am Tage genutzt werden.
3. Fremdflugzeuge benötigen PPR (prior permission required, vorherige Genehmigung durch den Flugplatzhalter erforderlich).
4. Es darf nur 1 E-Klasse-Flugzeug am Flugplatz stationiert sein.
5. Maximal sind pro Jahr 250 Starts und 250 Landungen mit EASA zugelassenen E-Klasse Motorflugzeugen (bis 2 to. MTOM) zulässig (ausgenommen sind Flugbewegungen im Rahmen von Luftfahrtveranstaltungen und Flugzeugschlepp).

B. Inhalts- und Nebenbestimmungen

1. Der Genehmigungsinhaber sorgt in eigener Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlage und Unterhaltung des Sonderlandeplatzes und die sichere Durchführung des Flugbetriebs unter Beachtung der für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen sowie der im luftfahrttechnischen Gutachten (Anlage 8) genannten Hinweise. Der Landeplatzhalter hat darüber hinaus dafür zu sorgen, dass bei Flugbetrieb insbesondere die seitliche Hindernisfreiheit gegeben ist und auch keine temporären Durchdringungen erfolgen. Im Übrigen wird auf B. Nr. 7 verwiesen.
2. Die Flugbetriebsflächen und Grenzen des Sonderlandeplatzes müssen mit den Genehmigungsplänen übereinstimmen.
3. Der Genehmigungsinhaber hat Vorkommnisse, die den Betrieb des Sonderlandeplatzes wesentlich beeinträchtigen, unverzüglich der Genehmigungsbehörde anzuzeigen (§ 53 Abs. 1 in Verbindung mit § 45 Abs. 1 S. 2 LuftVZO).
4. Der Landeplatzhalter hat beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen der Genehmigungsbehörde rechtzeitig anzuzeigen (§ 53 Abs. 1 i.V.m. § 41 Abs. 1 LuftVZO).
5. Änderungen in den rechtlichen Verhältnissen des Genehmigungsinhabers (z.B. Vertretungsberechtigung) hat der Genehmigungsinhaber der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.

6. Unabhängig von den Regelungen des § 7 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) sind sämtliche Unfälle oder Störungen unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung und der Genehmigungsbehörde mitzuteilen.
7. Veränderungen des Sonderlandeplatzes und seiner Umgebung, die den Flugbetrieb gefährden können, insbesondere Veränderungen in den An- und Abflugsektoren, auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt, sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.
8. An- und Abflugbereiche sind dauerhaft hindernisfrei zu halten. Dies betrifft künstliche als auch natürliche Hindernisse (Bäume, Büsche, Gräben etc.).
9. Die Flugbetriebsflächen sind unter Beachtung der „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeuerung von Flugplätzen mit Sichtflugverkehr“ (NfL I - 94/03) in der jeweils gültigen Fassung, in Übereinstimmung mit dem luftfahrttechnischen Gutachten (Anlage 8) zu kennzeichnen.
Schwellen und Halbbahnmarkierungen sind entsprechend der Vorgaben anzubringen.
10. Der Sonderlandeplatz ist mit einem Windrichtungsanzeiger in der üblichen Beschaffenheit und Farbe (Windsack) gemäß NfL I 94/03 i.V.m Annex 14 auszurüsten.
11. Platzfremde Piloten sind vor Nutzung des Geländes, insbesondere auf Grundlage des Luftfahrttechnischen Gutachtens (Anlage 8), in die flugbetrieblich relevanten Gegebenheiten vor Ort einzuweisen

12. Feuerlösch- und Rettungswesen:

12.1: Die Bestimmungen für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen, derzeit die „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen“ des Bundesministers für Digitales und Verkehr vom 20. April 2023 (NfL 2023-1-2792), sind in der jeweils gültigen Fassung einzuhalten.

12.2: Ein Alarmplan gem. Abschnitt 4.3 der Gemeinsamen Grundsätze (NfL 2023-1-2792) ist zu erstellen und der Genehmigungsbehörde vorzulegen.

13. Fliegen ohne Betriebsleiter:

1. Flugbetrieb darf – mit Ausnahme der Fälle gem. Ziff. 2 – ohne Anwesenheit einer Betriebsleitung stattfinden. Der Flugplatzbetreiber kann jedoch den Einsatz einer Betriebsleitung freiwillig bestimmen.
2. In den im Betriebskonzept (s. Anhang 1) genannten Fällen wird gem. § 53 Abs. 3 Luft-VZO eine Betriebsleitung verlangt.
3. Hinsichtlich der „Aufgaben und Befugnisse“ sowie der „Qualifikation“ der Betriebsleitung gilt Ziff. 4 bzw. Ziff. 8 der „Grundsätze über die Betriebsleitung auf Landeplätzen und Segelfluggeländen ohne Flugverkehrsdienste“ (NfL 2024-1-3106).
4. Der Flugbetrieb ohne Betriebsleitung entbindet den Flugplatzbetreiber nicht von der Erfüllung notwendiger Aufgaben zum Erhalt des betriebssicheren Zustands des Flugplatzes und zum ordnungsgemäßen Betrieb. Auf Ziff. C. 3 dieser Genehmigung wird hingewiesen.
5. Unabhängig von den Regelungen des § 7 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) sind sämtliche Unfälle oder Störungen unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung und der Genehmigungsbehörde mitzuteilen.

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

Der Genehmigungsinhaber hat den Nutzern des Landeplatzes folgende Dokumente zur Verfügung zu stellen:

- die Platzdarstellungskarte (Plan)
- die Flugplatzbenutzungsordnung nach § 53 Abs. 1 i.V.m. § 43 Abs. 1 LuftVZO
- die Regelung des Flugplatzverkehrs nach § 22 LuftVO.

15. Für die Flugbetriebsabwicklung auf dem Sonderlandeplatz und in dessen Umgebung ist die nach § 22 Abs. 1 LuftVO von der Luftfahrtbehörde erlassene Regelung des Flugplatzverkehrs maßgebend. Diese ist allen mit der Abwicklung des Verkehrs und Betriebes auf dem Landeplatz betrauten Personen sowie platzfremder Piloten vor Nutzung des Landeplatzes bekannt zu geben. Die Bekanntgabe ist in der Flugplatzakte zu dokumentieren und aufzubewahren.

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

- Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs
- Luftfahrzeugmuster
- Anzahl der Besatzungsmitglieder
- Anzahl der Fluggäste
- Art des Fluges
- Start bzw. Zielflugplatz (nur bei Überlandflug).

Die Daten des Hauptflugbuches sind zu löschen, soweit sie zur Erfüllung der in § 70 Abs. 1 LuftVG aufgeführten Aufgaben und Zwecke nicht mehr erforderlich sind,

spätestens jedoch nach 2 Jahren. Dies gilt nicht soweit die nach Absatz 1 erhobenen Daten durch Löschung der letzten drei Buchstaben des Eintragszeichens anonymisiert worden sind (§ 70 Abs.3 LuftVG).

17. Soweit - z.B. für den örtlichen Schulflug- oder Segelflugbetrieb – anstelle der unmittelbaren Erfassung im Hauptflugbuch Startkladden oder andere Nachweise geführt werden, gilt hinsichtlich der Eintragungen Nr. 16 sinngemäß. Die Nachweise sind täglich nach Beendigung des Betriebs dem Hauptflugbuch beizufügen oder es sind die Eintragungen in dieses zu übertragen.
18. Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung, welche die Betriebsleiterhaftpflicht einschließt, mit einer Deckungssumme von mindestens 2,5 Mio € abgeschlossen sein und für die Dauer dieser Genehmigung in ggf. anzupassender ausreichender Höhe aufrecht erhalten werden (§ 52 Abs. 2 i.V.m. § 42 Abs. 2 Nr. 9 LuftVZO).
19. Etwaige Betriebsfahrzeuge sind deutlich sichtbar zu kennzeichnen. Betriebsfahrzeuge sollen von auffälliger Farbe sein, vorzugsweise rot.

Eine Kennzeichnung mit Flaggen ist ebenso möglich. Die Flagge/n ist/sind am höchsten Punkt anzubringen. Flaggen sollen nicht kleiner als 0,90 x 0,90 m sein. Die Aufteilung in gleiche Quadrate sollen nicht kleiner als 0,30 x 0,30 m sein. Die Karomuster bestehen aus 9 Feldern gleicher Größe. Die Außenquadrate sind von der dunkleren Farbe, rot. Alternierend wird weiß dazu kombiniert. (von links nach rechts und von oben nach unten: rot – weiß – rot; weiß – rot – weiß; rot – weiß – rot). Vgl. ICAO Annex 14 Chapter 6, Nr. 6.2.2 ff..

20. Der Sonderlandeplatz muss mit einer Bodenfunkstelle für den Sprechfunkverkehr im Flugdienst ausgerüstet sein. Darüber hinaus ist die dauerhaft telefonische Erreichbarkeit gemäß NfL I 92/13 zu gewährleisten. Hierfür ist sicherzustellen, dass ein Telefongerät mit gleichbleibender Telefonnummer verwendet wird. Die Telefonnummer ist der Genehmigungsbehörde mitzuteilen.
21. Bei Flugbetrieb sind die Querwege gemäß der verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Freudenstadt (Anlage 11) abzusperren.
22. Von der Verpflichtung, den Sonderlandeplatz einzufrieden, wird befreit (§ 53 Abs. 2 i.V.m. § 46 Abs. 2 S. 1 LuftVZO). Stattdessen sind entlang der Grenze des Sonderlandeplatzes in Abständen von 250 Metern und bei einmündenden Geh- oder Fahrwegen Verbotsschilder in einem Meter Höhe über dem Boden anzubringen (§ 53 Abs. 2 i.V.m. § 46 Abs. 2 LuftVZO). Die Schilder sollen 70 cm breit und 50 cm hoch sein und tragen die Aufschrift:

„Flugplatz

Betreten durch Unbefugte verboten“

23. Der Flugplatzbezugspunkt mit den Koordinaten
N 48° 30' 15,1", E 08° 28' 39,3"
ist - sofern möglich - bodengleich zu vermarken.

24. Starts und Landungen dürfen nur durchgeführt werden, wenn die Hindernisfreiheit im Sicherheitsbereich gegeben ist. Gegebenenfalls ist die SLB durch eine temporär versetzte Schwelle anzupassen.
25. Die Betriebsflächen (Start- und Landebahn mit Sicherheitsflächen) müssen eine kurz gehaltene, feste und gepflegte Grasnarbe haben.
26. Die Seilauslegebahn muss so gelegt werden, dass zu beiden Seiten ein Sicherheitsabstand von 25 m eingehalten wird und die benötigten Grundstücke der Nutzung als Sicherheitsstreifen zugestimmt haben.
27. Der Genehmigungsinhaber hat durch geeignete Maßnahmen (z.B. Auffangwannen) sicherzustellen, dass keine Kontaminierung des Bodens durch Betriebsflüssigkeiten, insbesondere während des Betankens von Luftfahrzeugen, erfolgt.
28. Der Genehmigungsinhaber hat auf Grundlage dieser Genehmigung sowie der Hinweise des luftfahrttechnischen Gutachtens eine Flugplatzbenutzungsordnung zu erstellen und dem Regierungspräsidium Stuttgart zur Genehmigung vorzulegen (§ 53 Abs. 1 i.V.m. § 43 Abs. 1 LuftVZO).
29. Für die von den Luftfahrzeugführern durchzuführende Flugvorbereitung können folgende Dokumente wahlweise elektronisch oder in Papierform vorgehalten werden:
 - a) Die Luftfahrtkarte ICAO 1:500.000
 - b) Zugang zum Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland, AIP VFR (aeronautical information publication)
 - c) Zugang zu den Nachrichten für Luftfahrer (NfL)

- d) Zugang zu aktuellen NOTAM's, VFR-Bulletin's, Circulars und Wetterinformationen
- e) die Regelung des Flugplatzverkehrs

30. Der Sonderlandeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die Betriebsaufnahme durch die Genehmigungsbehörde gestattet wurde. Voraussetzungen für diese Gestattung sind

- die Vorlage des Versicherungsscheins (Nebenbestimmung Nr. 17)
- die Vorlage der Verkehrsrechtlichen Anordnung (Nebenbestimmung Nr. 21)
- die Vorlage einer Vermessung des Flugplatzbezugspunktes im WGS 84 Datenformat
- die Vorlage der Flugplatzbenutzungsordnung (Nebenbestimmung Nr. 28) bei der Genehmigungsbehörde
- eine Abnahmeprüfung durch die Genehmigungsbehörde (§ 53 Abs. 1 i.V.m. § 44 Abs.1 LuftVZO).

31. Die Genehmigung ergeht unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung einschließlich des Boden und Gewässerschutzes, des Natur- und Artenschutzes sowie des Lärmschutzes (Auflagenvorbehalt).

C. Hinweise

1. Bei Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften des Luftverkehrsrechts oder die Auflagen und Bedingungen dieser Genehmigung finden die Straf- und Bußgeldvorschriften der §§ 58ff LuftVG, § 44 LuftVO und § 108 LuftVZO Anwendung.
2. Die Genehmigung ersetzt nicht die nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse.
3. Die Bestellung von Betriebsleitern entbindet den Landeplatzhalter nicht von der eigenen Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Landeplatzes, die sichere Durchführung des Flugbetriebes auf dem Landeplatz und von der Beachtung der sonstigen für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen.
4. Die Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für die 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 (§ 53 Abs. 1 i.V.m. § 48 LuftVZO).

D. Gutachten

Verfasser des Landeplatzgutachtens:

Dipl. Ing. (FH) Ulrich Fauß

Raistinger Str. 2/2

71083 Herrenberg

Verfasser des Schallimmissionsgutachtens:

lbv informatik-büro vierneisel

Bahnhofstraße 1

97922 Lauda-Königshofen

E. Begründung

I) Sachverhalt

Die Fliegergruppe Freudenstadt e.V., vertreten durch den 1. Vorsitzenden Herr Axel Reich, hat beim Regierungspräsidium Stuttgart mit Schreiben vom 10.03.2020 den Antrag auf Genehmigung eines Landeplatzes für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz) gemäß § 6 LuftVG i.V.m. § 49 Abs. 2 Ziff. 2 LuftVZO für die unter A. II. genannten Luftfahrzeuge beantragt. Der Sonderlandeplatz (SLP) dient den Flugaktivitäten des Genehmigungsinhabers zur Ausübung des Luftsports und zu Ausbildungszwecken. Platzfremde Nutzer bedürfen zur Nutzung des Geländes einer vorherigen Erlaubnis des Genehmigungsinhabers (PPR-Regelung).

Das Fluggelände existiert bereits seit 1956 als Segelfluggelände, auf dem neben Segelflugzeugen auch Motorsegler und Luftsportgeräte sowie Schleppflugzeuge starten dürfen. Zusätzlich gibt es seit Januar 2014 eine Außenstart- und Landeerlaubnis gemäß § 25 LuftVG für das vereinseigene Motorflugzeug.

Bei der Außenstart- und Landeerlaubnis handelt es sich um eine Genehmigung, die in der Regel für befristete Zeiträume in Betracht kommt und die dem Grunde nach nicht bei einem flugplatzähnlichen Betrieb genutzt werden sollte. Bei einem flugplatzähnlichen Betrieb, d.h. einen auf Regelmäßigkeit und Dauerhaftigkeit ausgelegten Flugbetrieb, gilt grundsätzlich der sich aus der Zusammenschau von § 25 Abs. 1 und § 6ff. LuftVG ergebende Flugplatzzwang, der besagt, dass Luftfahrzeuge nur auf den für sie vorgesehenen und genehmigten Flugplätzen starten und landen dürfen (vgl. Dölp in: Grabherr/Reidt/Wysk, § 25 Rn.1).

Daher ist landeseinheitlich grundsätzlich von regelmäßig wiederkehrenden Erlaubniserteilungen nach § 25 LuftVG abzugehen. Der Antragsteller war folglich dazu gehalten, einen Antrag auf Genehmigung des Geländes nach § 6 LuftVG zu stellen (Umwandlung Segelfluggelände in Sonderlandeplatz).

II) Formelle Rechtmäßigkeit

1. Zuständigkeit

Das Regierungspräsidium Stuttgart ist für die Entscheidung über die beantragte Genehmigung nach § 6 LuftVG gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 4, § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9a LuftVG in Verbindung mit § 50 LuftVZO und § 1 Satz 1 der Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung vom 21.09.1998, GBl. 1998, S. 616, sachlich und örtlich zuständig.

2. Genehmigungsverfahren

Herr Axel Reich ist als 1. Vorsitzender der Fliegergruppe Freudenstadt e.V. antragsbefugt. Die notwendigen Unterlagen zur Antragstellung wurden eingereicht. Der Antragsteller hat in nachvollziehbarer Weise die Gründe des Vorhabens dargelegt.

Die notwendigen Nachweise bzgl. der rechtmäßigen Verfügungsgewalt über die betroffenen Grundstücke (s. unter A. I.) liegen vor.

Für die beantragte Genehmigung war kein Planfeststellungsverfahren nach § 8 LuftVG durchzuführen, da es sich vorliegend um keinen Flughafen oder Landeplatz mit beschränktem Bauschutzbereich handelt.

Im Verfahren wurden die maßgebenden Träger öffentlicher Belange ab dem 05.07.2022 angehört:

- Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
- Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
- Gemeinde Dornstetten
- Gemeinde Pfalzgrafenweiler
- Stadt Freudenstadt
- Landratsamt Freudenstadt
- Polizeipräsidium Pforzheim²
- Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung BW
- Regionalverband Nordschwarzwald
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Regierungspräsidium Karlsruhe (Raumordnung, Naturschutz und Landschaftspflege)

Die Beteiligung Dritter wurde durch das Anhörungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Stadt Freudenstadt gewährleistet. Die Antragsunterlagen wurden bei der Stadt Freudenstadt vom 25.07.2022 bis 25.08.2022 für die Öffentlichkeit ausgelegt. Die Auslegung wurde über das Amtsblatt der Stadt Freudenstadt am 23.07.2022 öffentlich schriftlich bekanntge-

macht. Darüber hinaus konnten die Antragsunterlagen in der Zeit vom 25.07.2022 bis einschließlich 25.08.2022 auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart eingesehen und heruntergeladen werden.

Einwendungen Privater waren bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfristen sowohl bei der Stadt Freudenstadt als auch bei dem Regierungspräsidium Stuttgart möglich. Es wurden drei private Einwendungen erhoben.

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Rückmeldungen der Träger öffentlicher Belange sowie die Einwendungen Privater wurden dem Antragsteller mit E-Mail vom 19.10.2022 zugesendet. Mit E-Mail vom 21.10.2022 nahm der Antragsteller hierzu Stellung.

III. Materielle Rechtmäßigkeit

1. Rechtsgrundlage

Die zuständige Luftfahrtbehörde trifft gem. § 6 LuftVG i.V.m. §§ 49ff. LuftVZO die Entscheidung über die beantragte Genehmigung des Sonderlandeplatzes Musbach. Gem. § 6 Abs. 1 LuftVG dürfen Flugplätze nicht ohne Genehmigung angelegt oder betrieben werden.

Die luftrechtliche Genehmigung ist die abschließende außenwirksame Planungsentscheidung. Dabei steht zu beachten, dass eine luftrechtliche Genehmigungsentscheidung nach § 6 LuftVG eine singulär luftrechtliche Zulassungsentscheidung ist, die – anders als ein Planfeststellungsbeschluss i.S.d. §§ 8, 10 LuftVG – keine Konzentrationswirkung zeitigt. Dies bedeutet, dass etwaige andere notwendige Genehmigungen (bspw. Baugenehmigungen, wasserrechtliche Erlaubnisse, naturschutzrechtliche Befreiungen, etc.) neben der Entscheidung der Luftfahrtbehörde notwendig bleiben und nicht von Letzterer umfasst werden. Im Umkehrschluss sind vorgetragene Problemstellungen aus dem übrigen Fachrecht für die

Luftfahrtbehörde nur insoweit beachtlich, als sie das Sachentscheidungsinteresse des Antragstellers dahingehend vereiteln, als ihrer Erteilung durch die zuständige Fachbehörde unüberwindbare Hindernissen entgegenstehen (Schiller, in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, EL 18 2013, § 6 Rn. 94). Dies prüft die Luftfahrtbehörde im Rahmen ihrer Entscheidung.

2. Prüfungsmaßstab

Der Prüfungsmaßstab der beantragten Flugplatzgenehmigung ergibt sich insbesondere aus § 6 Abs. 2 LuftVG, wonach vor Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen ist, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind. Zudem muss das Flugplatzgelände i.S.d. § 6 Abs. 2 S. 3 LuftVG geeignet sein. Schließlich darf die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch das Vorhaben nicht gefährdet werden.

Der Antrag auf Genehmigung des Sonderlandeplatzes Musbach war folglich insbesondere im Hinblick auf die oben genannten Belange hin zu bewerten. Für das Vorhaben besteht keine UVP-Pflicht oder UVP-Vorprüfungspflicht i.S.d. UVPG, da es sich lediglich um eine Umwidmung handelt und nicht um einen Bau eines Flugplatzes.

a) Luftverkehrsrechtlicher Bedarf

Der luftverkehrsrechtliche Bedarf an der Flugplatzgenehmigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis. Er liegt vor, wenn für die Errichtung und den Betrieb eines Flugplatzes oder dessen wesentliche Erweiterung oder Änderung nach Maßgabe der Zielsetzungen des LuftVG ein Bedarf besteht und das betreffende Vorhaben dementsprechend erforderlich ist.

Erforderlichkeit bedeutet dabei allerdings nicht, dass das Vorhaben unverzichtbar sein muss. Es genügt vielmehr, wenn eine Realisierung des Vorhabens vernünftigerweise geboten ist (Reidt in Grabherr/ Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, EL 18 2015, § 6 Rn. 109). Dies ist vorliegend der Fall. Die langjährige und konstante Nutzung des Geländes als Segelfluggelände und Ausbildungsstätte im Bereich des Luftsports hat hierbei den Luftverkehrsbedarf aufgezeigt. Wie unter Ziff. E. I. bereits aufgezeigt, ist nach mehrfacher und langjähriger Verlängerung der Außenstart- und Außenlandeerlaubnis für das am Fluggelände stationierte Motorflugzeug nun Umwandlung in eine Flugplatzgenehmigung nach § 6 LuftVG rechtlich geboten, um den bisherigen Flugbetrieb weiterhin rechtskonform aufrecht erhalten zu können.

Einwendungen zum luftverkehrsrechtlichen Bedarf wurden keine vorgetragen. Ein luftverkehrsrechtlicher Bedarf liegt mithin vor.

b) Eignung des Fluggeländes

Zur Geeignetheit des Geländes hat der Antragsteller das luftfahrttechnische Gutachten (s. Anlage 8) vorgelegt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben vorbehaltlich der im Gutachten aufgeführten Hinweise aus flugtechnischer Sicht grundsätzlich genehmigungsfähig ist.

Die Genehmigungsbehörde teilt diese Auffassung. Den Hinweisen im luftfahrttechnischen Gutachten wurden durch Aufnahme der unter B. dieser Entscheidung auferlegten Nebenbestimmungen Nr. 1, 9 und 11 Rechnung getragen.

Laut Stellungnahme der DFS vom 12.08.2022 bestehen aus der Sicht der Flugsicherung grundsätzlich keine Bedenken. Es wird darauf hingewiesen, dass in manchen Bereichen die Flugplatzgrenze sehr nahe am Sicherheitstreifen der Piste 16R/34L liegt und hier darauf zu achten ist die Hindernisfreiflächen einzuhalten. Auch hat es laut DFS den An-

schein, dass der Sicherheitsstreifen der Segelfluggpiste 34L nicht vollends auf dem Flugplatzgelände liegt. Des Weiteren bedarf es laut DFS aufgrund der angedachten Flugbetriebsfläche einer eindeutigen Flugbetriebsregelung, die die verschiedenen Betriebsarten berücksichtigt und gleichzeitig stattfindenden Flugbetrieb sicher ausschließt.

Von Seiten der Genehmigungsbehörde kann mitgeteilt werden, dass der Antragsteller Nachweise für das angesprochene Stück des Sicherheitsstreifens erbracht hat.

Den Bedenken der DFS bezüglich der Hindernisfreiflächen wurde mit der Aufnahme der Nebenbestimmung Nr. 1 im Teil B dieser Entscheidung Rechnung getragen.

Die von der DFS vorgebrachten Äußerungen bezüglich der verschiedenen Betriebsarten werden in der Flugbetriebsregelung berücksichtigt.

Einwendungen zur Eignung des Fluggeländes wurden nicht vorgetragen.

Das Gelände ist für den beantragten Zweck mithin geeignet.

c) Lärmschutz

Im März 2020 wurde durch das „informatik-büro vierneisel“ (ibv) ein Lärmgutachten zum Flugbetrieb am Fluggelände Musbach gefertigt. (Anlage 9)

Als Grundlage wurden Verkehrszahlen aus dem Jahr 2019 berücksichtigt. Das Lärmgutachten legt die Flugbewegungszahlen der verkehrsreichsten sechs Monate des Bezugsjahres für die Berechnungen zugrunde. Aufgrund der geringen Flugbewegungszahlen am Gelände in Musbach wurde im vorliegenden Fall richtigerweise das Berechnungsverfahren nach DIN 45684-/2 herangezogen. Für die drei Bezugspunkte B0 (Bahnmitte), B1 (östlicher Ortsrand Obermusbach), B2 (östlicher Ortsrand Untermusbach) und B3 (nördlicher Ortsrand Hallwangen) wurden folgende äquivalente Dauerschallpegel berechnet:

B0 = 48,3 dB(A), B1 = 18,8 dB(A), B2 = 17,8 dB(A) und B3 = 35,0 dB(A). Diese Werte halten sämtliche Richtwerte ein und liegen außerhalb des Fluggeländes vollumfänglich unter den strengsten Richtwerten für Krankenhaus- und Kurgebiete (45 dB(A)). Darüber hinaus geht die Rechtsprechung davon aus, dass Dauerschallpegel von weniger als 50 dB(A) keinen abwägungserheblichen Belang darstellen (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 11.03.2019 – 8 S 2408/18-; Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 20.05.2003 – 20 A 02.40015 -).

Mit einer relevanten Betroffenheit durch Fluglärm ist demzufolge für die Einwohner der umliegenden Ortschaften Obermusbach, Untermusbach und Hallwangen nicht zu rechnen.

Die errechneten Werte für die maximalen Schalldruckpegel liegen für B0 bei 89 dB(A) bahnmitig, bei den Bezugspunkten B1 und B2 bei 60 dB(A) und beim Bezugspunkt B3 bei 64 dB(A).

In Anlehnung an die TA Lärm dürfen einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen die Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) überschreiten. Die nach TA Lärm strengsten Richtwerte gelten für Kur- und Krankenhausgebiete (45 dB(A) äquivalenter Dauerschallpegel). Die Geräuschspitzen dürfen somit für die strengste anzunehmende Kategorie (Kur- und Krankenhausgebiete, Pflegeanstalten) 75 dB(A) nicht überschreiten.

Dieser Wert wird lediglich am Bezugspunkt B0 überschritten. Dieser Bezugspunkt befindet sich mittig auf der Start- und Landebahn auf dem Flugplatzgelände.

Außerhalb des Fluggeländes werden maximal 64 dB(A) erreicht. Der Richtwert für Kur- und Krankenhausgebiete und Pflegeanstalten (75 dB(A)) wird um mindestens 11 dB(A) unterschritten.

Das Vorhaben hält somit sämtliche Lärmrichtwerte ein.

Anhaltspunkte dafür, dass das Lärmgutachten auf falschen Annahmen beruht, sind nicht ersichtlich.

Die Genehmigungsbehörde kommt mithin zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben alle Lärmrichtwerte einhält.

Aufgrund der Beschränkung der Flugbewegungen mit Echo-Klasse Flugzeugen (s. unter A. IV.) ist zudem nicht mit einer Verschlechterung der derzeitigen Situation in Hinblick auf den Lärmschutz zu rechnen.

Von privater Seite wurden folgende Einwände in Bezug auf den Lärmschutz vorgebracht:

- (1) Ruhezeiten würden nicht eingehalten werden und es gäbe keine Sonntagnachmittage mehr, an dem man Mittagschlaf halten könne.
 - Der Antragsteller teilt zu diesem Einwand mit, dass es schon seit der Aufnahme des Motorflugbetriebs ein freiwilliges Startverbot für motorgetriebenen Luftfahrzeuge zwischen 13:00 -14:30 Uhr an Sonn- und Feiertagen gibt (Ausnahmen sind Luftfahrtveranstaltungen, wie z.B. Segelflugwettbewerbe),
 - Von Seiten der Genehmigungsbehörde wird hierzu mitgeteilt, dass zeitliche Beschränkungen des Flugbetriebs zum Zwecke des Lärmschutzes (u.a. Mittagspause) gemäß § 1 Landeplatz-Lärmschutzverordnung grundsätzlich erst bei Flugbewegungen von 15.000 oder mehr pro Kalenderjahr vorgesehen sind.
Diese Anzahl wird in Musbach deutlich unterschritten.
- (2) Es gäbe jetzt schon mehr Motorflugzeuge als Segelflieger am Platz

- Gemäß Antragsteller sind in Musbach 1 Echo-Klasse Schleppflugzeug und 3 Ultraleicht Schleppflugzeuge stationiert und 20 Segelflugzeuge, die teils eigenstartfähig sind.
 - Die Genehmigungsbehörde teilt hierzu mit, dass sich der Antragsteller dazu bereit erklärt hat, dass nur 1 Echo-Klasse Flugzeug am Flugplatz stationiert wird und es maximal 250 Starts und 250 Landungen von Echo-Klasse Flugzeugen am Flugplatz gibt. Diese Beschränkung ist Bestandteil der Genehmigung. (siehe Teil A, IV., Nr.4 und Nr.5)
- (3) Es wurde vorgetragen, dass man im Müllerweg einen Lärmpegel von 98 dB selbst gemessen habe.
- Die Genehmigungsbehörde teilt hierzu mit, dass gemäß dem Lärmgutachten sämtliche Richtwerte in Bezug auf den Lärmschutz eingehalten werden. Selbst auf der Start- und Landebahn wird höchstens ein Wert von 89 dB(A) erreicht. Daher kann der Aussage nicht gefolgt werden, dass im Müllerweg ein höherer dB-Wert erreicht wird als auf der Start- und Landebahn.
- (4) Lärm von startenden Motorflugzeugen sei eine beträchtliche Belästigung.
- Gemäß Antragsteller hat das Schleppflugzeug einen Spezienschalldämpfer zur Lärminderung und laut der EASA Lärmliste einen maximalen Schallpegel von 69,3 dB(A), bei einer Messung im Überflug nach ICAO Kapitel 6.
 - Die Genehmigungsbehörde teilt diesbezüglich mit, dass gemäß dem Lärmgutachten der äquivalente Dauerschallpegel an den Berechnungspunkten B1 und B2, welche jeweils am östlichen Ortsrand von Ober- und Untermusbach in Richtung Sonderlandeplatz liegen, 19 dB(A) bzw. 18 dB(A) beträgt. Die maximalen Schalldruckexpositionspegel liegen jeweils bei 60dB(A). Das Vorhaben hält die Anforderungen an den Lärmschutz somit ein.

- (5) Das Lärmgutachten sei aufgrund der Wahl der Messpunkte seiner Aufgabe nicht gerecht geworden.
- Der Antragsteller teilt hierzu mit, dass die Messpunkte im Schallgutachten gemäß der Lage der Motorplatzrunde gewählt wurden, wo die höchsten Schallpegel zu erwarten sind. Die Auswahl der Messpunkte traf der Gutachter.
 - Die Genehmigungsbehörde teilt hierzu mit, dass die Berechnungspunkte an die Stellen gelegt wurden, an denen aufgrund der Lage der Start- und Landebahn sowie der Lage der Platzrunde mit den höchsten Lärmimmissionen zu rechnen ist. Die Berechnungspunkte liegen jeweils am Ortsrand mit möglichst geringer Entfernung zur Start- und Landebahn, bzw. zur Platzrunde.
- (6) Aufgrund des Sonderlandeplatzes mindere sich der Einheitswert nach § 82 Abs. 1 Satz 2 BewG.
- Der Antragsteller teilt dazu mit, dass sich der Umfang des Flugbetriebs durch die Umwandlung in einen Sonderlandeplatz nicht ändert und auch künftig nur maximal 1 Echo-Klasse Flugzeug in Musbach stationiert ist.
 - Die Genehmigungsbehörde teilt hierzu mit, dass gemäß dem Lärmgutachten die Richtwerte für den Lärmschutz eingehalten werden und somit keine unangemessene Beeinträchtigung durch Lärm vorhanden ist.
- (7) Lärmbelastung durch Schleppflugzeug unter Volllast
- Gemäß Antragsteller sind die Schlepppiloten angewiesen, nicht über bebautes Gebiet zu schleppen (wenn es die Verhältnisse erlauben) und die Schlepprounten zu variieren.
 - Auch hier verweist die Genehmigungsbehörde auf die Werte des Lärmgutachtens. Laut diesem werden sämtliche Anforderungen an den Lärmschutz erfüllt.
- (8) Es sei zu befürchten, dass auf Grundlage der Genehmigung der Motorflugbetrieb ausgeweitet werde und dadurch mehr Lärm entstehe.

- Der Antragsteller teilt mit, dass der Flugbetrieb im gleichen Rahmen des aktuell nach § 54 Abs. 2 genehmigten Segelfluggelände weiter betrieben wird, d.h. es darf nur ein EASA zertifiziertes E-Klasse Schleppflugzeug in Musbach stationiert sein, wie in der bisherigen Genehmigung festgelegt.
- Die Genehmigungsbehörde teilt hierzu mit, dass der Antragsteller sich auf freiwilliger Basis auf folgende Beschränkungen in Bezug auf den Flugbetrieb mit der Stadt Freudenstadt geeinigt hat:
 - Es ist maximal ein EASA-zertifiziertes Motorflugzeug der Echo-Klasse auf dem Sonderlandeplatz stationiert. (siehe Teil A, IV., Nr.4)
 - Maximal 500 Flugbewegungen von Echo-Klasse Flugzeugen außerhalb des Schleppbetriebs. Mögliche Luftfahrtveranstaltungen zählen hier nicht dazu. (siehe Teil A, IV., Nr.5)

Abschließen kann festgehalten werden, dass das Vorhaben sämtliche Lärmrichtwerte einhält. Der Antragsteller war dennoch freiwillig bereit zur Reduzierung des Lärms Beschränkungen aufzunehmen (nur ein EASA-Zertifiziertes Echo-Klasse Flugzeug wird auf dem Platz stationiert, maximal 500 Flugbewegungen mit Echo-Klasse Flugzeugen). Der Schutz vor Fluglärm wurde folglich in der vorliegenden Entscheidung angemessen berücksichtigt.

d) Naturschutz und Landschaftspflege

Das Regierungspräsidium Karlsruhe (Referats 55 und 56) als höhere Naturschutzbehörde hat keine Stellungnahme abgegeben, weshalb aufgrund der Zustimmungsfiktion des § 5 Abs. 1 S. 3 Landesverwaltungsgesetz davon ausgegangen wird, dass keine Bedenken gegen das Vorhaben vorliegen.

Das Landratsamt Freudenstadt als unter Naturschutzbehörde teilt mit, dass zwar in der näheren Umgebung des Flugplatzes diverse Biotope, das FFH-Gebiet „Freudenstädter Heckengäu“ und das Landschaftsschutzgebiet „Stocker-bachtal“ liegen, sieht jedoch auf Grund Tatsache, dass es keine baulichen Veränderungen geben wird und auch eine Ausweitung des der Flugbetriebs mittelfristig nicht geplant ist, keine direkte Betroffenheit der genannten Gebiete.

Gegen das Vorhaben bestehen daher aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde keine Bedenken.

Das Amt für Bau, Umwelt und Wasserwirtschaft äußerte ansonsten keine Bedenken.

Laut Kreisforstamt sind durch das Vorhaben keine forstrechtlichen Belange betroffen, daher bestehen von Seiten der unteren Forstbehörde keine Bedenken.

Das Landwirtschaftsamt teilt mit, dass durch das Vorhaben agrarstrukturelle Belange betroffen sind, diese jedoch aufgrund der bisherigen Nutzung als Segelflugplatz und einer durch das Vorhaben rein rechtlich verbundenen Umwandlung zu einem Sonderlandeplatz sowie der nur geringfügig präparierten Graspiste in Form eines befestigten Mittelstreifens mit Perfo-Kunststoffplatten, diese zurückgestellt werden können.

Einwendungen zum Naturschutz und zur Landschaftspflege wurden von privater Seite nicht vorgetragen.

Demnach spricht aus Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege nichts gegen die Genehmigung des Sonderlandeplatzes.

e) Raumordnung

Das Regierungspräsidium Karlsruhe (Referat 21) als höhere Raumordnungsbehörde erhebt im Anhörungsverfahren keine Bedenken.

Das Amt für Vermessung und Flurneuordnung des Landratsamts Freudenstadt weist lediglich darauf hin, dass sich das Fluggelände in dem geplanten Verfahrensgebiet der noch anzuordnenden Flurneuordnung Freudenstadt-Musbach befindet. Anregungen oder Bedenken werden nicht vorgebracht.

Das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung verweist auf das Amt für Vermessung und Flurneuordnung des Landratsamts Freudenstadt und äußert ansonsten keine Bedenken bezüglich des Verfahrens.

Einwendungen zur Raumordnung wurden keine Vorgetragen.

Demnach spricht aus Sicht der Raumordnung nichts gegen die Genehmigung des Sonderlandeplatzes.

f) Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Das Polizeipräsidium Pforzheim und die Stadt Freudenstadt erheben im Anhörungsverfahren in Bezug auf die öffentliche Sicherheit und Ordnung keine Bedenken.

Folgende Einwendungen zum Thema öffentliche Sicherheit und Ordnung wurden von privaten Einwendern vorgetragen.

(1) Es gäbe keine Genehmigung für die Absperrung der Land- und Wanderwege.

- Der Antragsteller verweist auf die verkehrsrechtliche Anordnung des Ordnungsamtes der Stadt Freudenstadt.

- Der Genehmigungsbehörde liegt die verkehrsrechtliche Anordnung der Stadt Freudenstadt vor, in welcher geregelt wird, welche Wege wann und wie abzusperren sind.

(2) Es würde mit nicht zugelassenen Fahrzeugen auf den Straßen gefahren werden.

- Der Antragsteller teilt mit, dass das Windenfahrzeug, Startwagen, Traktor und Lepos nur auf den Flugbetriebsflächen fahren, welche dem öffentlichen Verkehr entzogen sind.
- Die Genehmigungsbehörde bestätigt die Aussage des Antragstellers hierzu.

(3) Jugendliche würden ohne Führerschein fahren und die Schleppleine einholen.

- Der Antragsteller teilt hierzu mit, dass dies ein normales Verfahren auf Segelfluggeländen bei Jugendlichen ab 14 Jahren sei und die Fahrzeuge einen entsprechenden Versicherungsschutz haben.
- Von Seiten der Genehmigungsbehörde kann dies bestätigt werden. Dies wird auch auf anderen Fluggeländen so gehandhabt. Die Fahrzeuge fahren nicht auf öffentlichen Straßen.

Die vorgebrachten Einwände zum Thema öffentliche Sicherheit und Ordnung stellen keine unüberwindbaren Hindernisse für die Genehmigung des Vorhabens dar.

g) Städtebauliche Belange

Die Stadt Freudenstadt erhebt als Gemarkungsgemeinde im Anhörungsverfahren in Bezug auf städtebauliche Belange keine Bedenken.

Die Stadt Dornstetten und die Gemeinde Pfalzgrafenweiler erheben im Anhörungsverfahren keine Bedenken.

h) Sonstige geäußerte Bedenken

Zusätzlich zu den bereits genannten Bedenken wurden von privater Seite noch folgende Bedenken geäußert:

- (1) Es wurde die Frage aufgeworfen, ob der Landeplatz nicht eingezäunt sein müsse?
 - Der Antragsteller verweist auf die aktuelle Genehmigung, laut der es keine Pflicht zur Einfriedung besteht.
 - Dies kann von Seiten der Genehmigungsbehörde bestätigt werden. Auch in der Genehmigung für den Sonderlandeplatz wird von der Pflicht zur Einfriedung befreit. Siehe Teil B Nr. 22.
- (2) Der Musbacher Ortschaftsrat habe keine Informationen bezüglich des Sonderlandeplatzes bekommen.
 - Der Antragsteller verweist auf die Stellungnahme der Stadt Freudenstadt in welcher die Stadt Freudenstadt mitteilt, dass sich der Ortschaftsrat Musbach am 26.09.2022 und der Gemeinderat Freudenstadt am 27.09.2022 öffentlich mit dem Thema Sonderlandeplatz befasst haben.
 - Der Genehmigungsbehörde liegt die Stellungnahme der Stadt Freudenstadt vor und kann dies bestätigen. Eine Pflicht zur direkten Beteiligung des Ortschaftsrats durch die Genehmigungsbehörde besteht nicht.
- (3) Musbacher Bürger sollten wegen der Sondergenehmigung befragt werden.
 - Der Antragsteller verweist hier auch wieder auf die Stellungnahme der Stadt Freudenstadt.
 - Zusätzlich zur öffentlichen Gemeinderatssitzung der Stadt Freudenstadt zu dem Thema, verweist die Genehmigungsbehörde auf die öffentliche Auslage der Antragsunterlagen im technischen Rathaus der Stadt Freudenstadt im Zeitraum vom 25.07.2022 bis zum 25.08.2022. Auf die Offenlage wurde im FreudenstadtBlatt vom 23.07.2022 und auf der Homepage des Regierungspräsidiums

hingewiesen. Im Zuge dieser öffentlichen Auslage war es den Betroffenen möglich, sich zu dem Antrag auf Genehmigung eines Sonderlandeplatzes zu äußern.

- (4) Die Segelflieger würden über Grundstücken Flüssigkeit ablassen. Wenn man draußen sitze würde man benässt werden.
- Der Antragsteller teilt zu diesem Punkt mit, dass der Einwender in der Segelflugplatzrunde wohnt und es möglich ist, dass aus den Flügeltanks der Segelflugzeuge, nach der Rückkehr vom Streckenflug noch Restwasser entweicht. Die Streckenpiloten wurden angewiesen, die Tanks früher zu öffnen und ggf. die Motorplatzrunde im Osten zu verwenden da diese nicht über bebauten Gebiet führt. Bisher gab es keinen Hinweis der Bevölkerung auf dieses Problem.
 - Die Genehmigungsbehörde teilt hierzu mit, dass das geschilderte Problem nicht im Zusammenhang mit der beantragten Genehmigung steht, da selbst bei einer „Nicht-Genehmigung“ des Antrages der Segelflugbetrieb wie bisher weitergeführt werden dürfte.
- (5) Sind Rundflüge erlaubt? Nach Meinung des Einwenders werden diese durchgeführt.
- Laut Antragsteller werden nur Selbstkostenflüge von kurzer Dauer mit EASA Flugzeugen durchgeführt.
 - Von Seiten der Genehmigungsbehörde spricht nichts gegen die Durchführung von Selbstkostenflügen, da diese im Gegensatz zu kommerziellen Rundflügen keine gesonderte Genehmigung benötigen bzw. von der Genehmigung abgedeckt sind.
- (6) Im Eingliederungsvertrag der Gemeinde Untermusbach und der Stadt Freudenstadt stehe im Paragraph 17/5 geschrieben: Das Fluggelände im Stadtteil Musbach darf nicht als Verkehrsflugplatz ausgebaut werden. Vor Entscheidungen, die das Fluggelände betreffen, ist der Ortschaftsrat zu hören.

- Auch hier verweist der Antragsteller auf die Stellungnahme der Stadt Freudenstadt und der darin erwähnten Anhörung des Ortschaftsrates Musbach. Zusätzlich weist der Antragsteller daraufhin, dass Musbach kein Verkehrslandeplatz wird.
- Dies kann von Seiten der Genehmigungsbehörde bestätigt werden. Der Ortschaftsrat hat sich, laut Aussage der Stadt Freudenstadt, am 26.09.2022 mit dem Thema befasst. Gemäß dem Antrag der Fliegergruppe Freudenstadt e.V. handelt es sich hierbei um einen Sonderlandeplatz und nicht um einen Verkehrslandeplatz.

(7) Spaziergänger, Wanderer, Fahrradfahrer und vor allem die Landwirtschaft würden durch die Sperrung aller 3 Feldwege, die in West-Ost Richtung das Flugfeld queren, behindert werden. Dies sei nicht mehr hinnehmbar.

- Gemäß der Aussage des Antragstellers werden die Wege bei Flugbetrieb seit 1957 gesperrt, gemäß den Auflagen in der jeweils gültigen Platzgenehmigung, wobei der Zeitraum so kurz wie möglich gehalten wird. 3 bzw. 4 Wege müssen aktuell nur bei Windenbetrieb gesperrt werden, der 4. Weg nur bei Starts in Richtung 35(34 neu). Die Sperrung des 4. Weg entfällt bei der Neufassung der Genehmigung.

In Q4/2022 wurde eine Flurbereinigung auch im Bereich des Flugplatzes angeordnet, die das Ziel hat, das Konfliktpotential der kreuzenden Wege aufzulösen, durch einen Umgehungsweg.

- Im Zuge der Anhörung der Träger öffentlicher Belange hat das Amt für Vermessung und Flurneuordnung des Landratsamtes Freudenstadt der Genehmigungsbehörde mitgeteilt, dass das Segelfluggelände sich im geplanten Verfahrensgebiet der noch anzuordnenden Flurneuordnung Freudenstadt-Musbach

befindet. Die Absperrung der Wege erfolgt gemäß der verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Freudenstadt.

- (8) Alle 3 Feldwege seien in den 60iger Jahren mit Mittel aus dem „Grünen Plan,“ also mit Mitteln aus dem Agraretat gebaut worden. Der Gesetzestext lautete: zur ausschließlichen Nutzung durch die Land- und Forstwirtschaft. Die Nutzungserweiterung durch Fahrradfahrer erfolgte in den 70iger Jahren. Eine Vollsperrung mit Umleitung über Hallwangen sei eine Frechheit. Diese Umleitung in die östliche Musbacher Gemarkung sowie die westliche Gemarkung von Hallwangen verlange Wege von über 6 km. Diese Flächen werden ausschließlich von Musbacher Landwirten bewirtschaftet.
- Der Antragsteller teilt mit, dies stimme so nicht, der betreffende Landwirt kann die Wege immer kreuzen, d.h. Landwirtschaft hat seit 1957 Vorrang. In der Erntezeit wird geschaut, dass die Fahrzeuge möglichst ungebremsst die Bahn kreuzen können, ggf. werden auch mal Posten an die Wege gestellt. Dies war auch der Fall am jährlichen Mai-Wandertag, wenn zahlreiche Wandergruppen die Bahn am 2. Weg von Norden kreuzen.
 - Die Genehmigungsbehörde verweist auf die verkehrsrechtliche Anordnung der Stadt Freudenstadt, in welcher geregelt ist, ob und wenn ja wie die kreuzenden Wege zu Kennzeichen und / oder abzusperren sind.
- (9) Ein Einwender trägt vor: „Ein weiterer Punkt des Antrags, Pläne lagen zur Einsicht aus, ist die Erweiterung des Flugbereichs Richtung Süden um 108m. Die Verlängerung des Rollfeldes ist nicht möglich, da sich diese Fläche in unserem Eigentum befindet und für unseren landw. Betrieb lebensnotwendig ist. Sollte auf den Umweg der Flurneuordnung durch die Hintertür eine Änderung der Eigentumsfläche herbeigeführt werden, ist dies nicht möglich. Die Grundstücksgröße beträgt über 2ha und

liegt außerhalb der zugestimmten Teilneuordnung. Diese beginnt nördlich des Wasenweg.“

- Laut Antragsteller wurde dem Einwender in einem persönlichen Gespräch die Lage der Startbahn erklärt. Er hat die Pläne nicht richtig gelesen bzw. angenommen, dass die Verlängerung von 108m, beim Verlust der 3 Eschen im Süden, vom Ende der Segelflughahn aus gerechnet werden und damit die Startbahn auf seinem Grundstück, welches nach dem südlichsten Weg beginnt, liegen würde.

Die Verlängerung von 108m ist aber vom südlichen Ende der möglichen Motorbahn aus zu rechnen.

Der Einwender hat daraufhin seinen („Betrachtungs“-) Fehler eingesehen.

- Aus Sicht der Genehmigungsbehörde kann hierzu mitgeteilt werden, dass der Antragsteller für alle benötigten Grundstücke entweder Pachtverträge oder Eigentumsurkunden vorgelegt hat. Es werden also keine Grundstücke in Anspruch genommen, bei denen keine Verfügungsberechtigung gegeben ist.

3. Genehmigungsfähigkeit

Die Prüfung des Vorhabens ergab damit, dass das Segelfluggelände in Musbach als Sonderlandeplatz geeignet ist, die Lärmrichtwerte eingehalten werden und im Hinblick auf Naturschutz und Landschaftspflege, Raumordnung, öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie städtebauliche Belange keine unüberwindbaren Einwände seitens der Fachbehörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange bestehen. Demnach ist das Vorhaben genehmigungsfähig.

IV. Zusammenfassende rechtliche Würdigung

Die Genehmigung des Geländes als Sonderlandeplatz entspricht den geltenden Rechtsvorschriften. Dem Vorhaben stehen keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen, welche die Versagung des Antrags rechtfertigen würden. Des Weiteren wurde der Bescheid unter B. mit Inhalts- und Nebenbestimmungen versehen, welche die Sicherheit des Flugverkehrs zusätzlich gewährleisten und den seitens der Träger öffentlicher Belange vorgebrachten Anregungen Rechnung tragen.

Nach Abwägung der unterschiedlichen Interessen unter Einbeziehung des vorliegenden Geländegutachtens zum Antrag auf Erteilung der Genehmigung eines Landeplatzes für besondere Zwecke und des Lärmgutachtens war dem Antrag zur Genehmigung des Sonderlandeplatzes Musbach im beantragten Umfang unter Aufnahme der vom Antragsteller gegenüber den Einwendern zugesicherten Einschränkungen stattzugeben.

Die Nebenbestimmungen ergehen nach pflichtgemäßer Ausübung des Ermessens.

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

F. Gebührenfestsetzung

Gebühren werden in einem gesonderten Bescheid erhoben.

G. Rechtsbehelfsbelehrung

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

H. Hinweis

Gemäß § 74 Abs. 4 S. 2 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) wird hiermit auf die Inhalte des § 69 Abs. 2 S. 4 LVwVfG hingewiesen.

Regierungspräsidium Stuttgart

Stuttgart, den 19.11.2025

gez.

Hammerle

Datenschutzhinweise

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten, welche die Regierungspräsidien Baden-Württemberg verarbeiten, erhalten Sie im Internet unter:

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/datenschutzerklaerungen-der-regierungspraesidien-b-w/>
oder postalisch auf Anfrage.