



**Baden-Württemberg**  
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur  
Postfach 103452 • 70029 Stuttgart

Flughafen Friedrichshafen GmbH  
Am Flugplatz 64  
88046 Friedrichshafen

Stuttgart 03.06.2015

nachrichtlich:

Regierungspräsidium Tübingen  
Referat 46  
Konrad-Adenauer-Str. 20  
72072 Tübingen

**Entwurf**

(Stand:03.06.2015)

**Änderung der luftrechtlichen Genehmigung**  
**für den Verkehrsflughafen**  
**Friedrichshafen**

## Entscheidung

Die luftrechtliche Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrsflughafens Friedrichshafen vom 24.08.1994, zuletzt geändert durch Entscheidung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg vom 12.07.2012 (Az.: 3-3847.7 FN/45), wird wie folgt geändert:

- I. In Ziffer Nr. 1.4 wird die Bezeichnung „Kategorie 3“ durch die Bezeichnung „Kategorie 4“ ersetzt.
- II. In Ziffer 2.1 werden nach der Bezeichnung „Kapitel 3“ die Worte „oder Kapitel 4“ eingefügt.
- III. Nr. 3.5.2 a) wird wie folgt neu gefasst:

„Starts und Landungen von Luftfahrzeugen

- bei Benutzung des Flughafens als Not- oder Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen,
- im Einsatz für den Katastrophenschutz,
- im besonderen öffentlichen Interesse,
- die aus medizinischen Gründen notwendig sind;

- IV. Nr. 3.6.3 b) wird wie folgt neu gefasst:

„Flugbewegungen im Einsatz für den Katastrophenschutz, im besonderen öffentlichen Interesse oder solche, die aus medizinischen Gründen notwendig sind.“

V. In Nr. 5.1.1 werden die Worte „von  $L_{eq}$  62 dB (A)“ durch die Worte „nach Ziffer 3.1“ ersetzt.

VI. Nr. 5.3.1 wird wie folgt geändert:

1. Die Anlagen 2 und 3 zur Genehmigung vom 01.03.1996 werden durch die diesem Bescheid beigefügten Anlagen 2 und 3 ersetzt.

2. Nr. 5.3.1 erhält folgende Fassung:

„Die FFG hat auf Antrag den Grundstückseigentümern, die innerhalb der in den Anlagen 2 und 3 dargestellten Gebiete an Dachteilen eines Gebäudes, das vor dem 01.03.1996 errichtet oder bauaufsichtlich genehmigt wurde, Schneefanggitter über Verkehrsflächen anbringen lassen, die hierfür angemessenen Aufwendungen unter folgenden Bedingungen zu erstatten:

- a) Die Maßnahme wird durch ein von der FFG anerkanntes Fachunternehmen durchgeführt;
- b) der Eigentümer gestattet der FFG oder einem von ihr beauftragten Dritten vor Durchführung der Maßnahme den Zustand der Dacheindeckung zu überprüfen.

Als Verkehrsflächen gelten insbesondere Gehwege, Eingänge, Terrassen und Spielflächen für Kinder.

Lässt ein Eigentümer eine Verklammerung von Dachziegeln vornehmen, so hat die FFG auf Antrag unter den in Satz 1 genannten Voraussetzungen und Bedingungen diejenigen angemessenen Aufwendungen zu erstatten, die bei einer Neueindeckung zusätzlich dadurch entstehen oder entstehen würden, dass eine Verklammerung der Dachziegel vorgesehen ist.

Die Erstattungspflicht besteht nicht, wenn die FFG gegenüber dem Eigentümer nachweist, dass zum Zeitpunkt der Stellung des Erstattungsantrags die Dacheindeckung des Gebäudes den zum Zeitpunkt der Gebäudeerrichtung

geltenden bauordnungsrechtlichen Vorgaben hinsichtlich der Windlast, mindestens jedoch der DIN Norm 1055-4 in der Fassung von 1938, nicht genügt.“

- VII. In Nr. 5.3.5 wird die Bezeichnung „100.000 DM“ durch die Bezeichnung „51.129 €“ ersetzt.
- VIII. In Ziffer 5.5.2 werden nach den Worten „soweit nicht“ die Worte „europäische oder“ eingefügt.
- IX. In Nr. 5.5.3 Satz 2 werden die Worte „(vgl. Hinweis Nr. 5.30)“ gestrichen.
- X. In Nr. 5.5.5 Satz 1 werden die Worte „vom 24.06.1993 (NFL I – 200/93)“ durch die Worte vom „03.04.2003 (NfL I 95/03)“ ersetzt.
- XI. Die Nrn.5.5.9, 5.5.13 und 5.5.30 werden gestrichen.
- XII. In Nr. 5.5.24 (alt) wird die Bezeichnung „150 Mio. DM“ durch die Bezeichnung „76.693.782 €“ ersetzt.
- XIII. In Nr. 5.5.26 (alt) wird Satz 2 gestrichen.
- XIV. Die bisherigen Nrn. 5.5.10 bis 5.5.12 werden zu Nrn. 5.5.9 bis 5.5.11, die bisherigen 5.5.14 bis 5.5. 29 werden zu Nrn. 5.5.12 bis 5.5.27, die bisherige Nr. 5.5.31 wird zu Nr. 5.5.28.

## **Begründung**

### I.

Die Genehmigungsänderungen erfolgen von Amts wegen und dienen insbesondere dazu, den Betreiber des Flughafens Friedrichshafen, die Flughafen Friedrichshafen GmbH (FFG), zu wirksamen Maßnahmen zur Abwehr von Wirbelschleppengefahren zu verpflichten. Solche Gefahren gehen von Flugzeugen aus, die am Flughafen Friedrichshafen landen. Zusätzlich erfolgen einige redaktionelle Korrekturen.

### II.

Nach § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG führen die Länder die Aufgabe der Genehmigung von Flugplätzen im Auftrag des Bundes aus. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (im Folgenden: Genehmigungsbehörde) ist als oberste Luftfahrtbehörde nach § 39 Abs. 1 LuftVZO und § 2 Nr. 1 der Verordnung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung (Luftverkehrs-Zuständigkeitsverordnung) vom 21.09.1998 (GBl. 1998, 616) i. d. F. vom 25.01.2012 für die Genehmigungsänderung sachlich und örtlich zuständig.

Die Änderung der Auflagen zur Wirbelschleppenvorsorge in Ziffer 5.3.1 erfolgt von Amts wegen. Rechtsgrundlage für die Anordnung der Auflagen zur Wirbelschleppenvorsorge in Ziffer 5.3.1 ist § 6 Abs. 1 Satz 4 LuftVG. Diese Vorschrift ermöglicht es der Behörde, die luftrechtliche Genehmigung mit Auflagen zu versehen. Dies kann auch nachträglich geschehen (Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum Luftverkehrsgesetz/Stand: Juli 2013, § 6, Rdnr. 512). Die Änderung der Auflagen dient dazu, die Bevölkerung durch die Erweiterung der Wirbelschleppenvorsorgegebiete

wirksam vor den Gefahren, die von am Flughafen Friedrichshafen landenden Flugzeugen ausgehenden Wirbelschleppen zu schützen. Zudem können diese Änderungen auf den in Ziffer 5.28 der luftrechtlichen Genehmigung enthaltenen Auflagenvorbehalt gestützt werden. Die Änderungen sind erforderlich und geeignet, um den Schutz der Bevölkerung vor den Wirbelschleppengefahren sicherzustellen. Sie sind auch unter Berücksichtigung der Interessen der FFG und der Fluggesellschaften angemessen und somit verhältnismäßig.

Bei diesen Änderungen handelt es sich um keine wesentlichen Änderungen im Sinne von § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG. Eine wesentliche Änderung liegt dann vor, wenn die Anlage oder der Betrieb des Flugplatzes wesentlich erweitert oder geändert werden soll. Eine Erweiterung oder Änderung von Anlage oder Betrieb des Flugplatzes umfasst begrifflich jede Abweichung vom genehmigungsrechtlich festgelegten Anlagenbestand und Betriebsumfang. Die Wesentlichkeit wird vor allem durch die luftseitig genehmigte technische Maximalkapazität bestimmt, zu der als Komponenten die Start- und Landebahnen, die Rollbahnen und die Vorfelder gehören. Die Erweiterung der Wirbelschleppenvorsorgegebiete hat keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb am Flughafen Friedrichshafen. Auch nach der Erweiterung der Wirbelschleppenvorsorgegebiete wird der Flugbetrieb am Flughafen Friedrichshafen in gleicher Weise wie zuvor zulässig sein. Mit der Erweiterung der Wirbelschleppenvorsorgegebiete ist auch keine Veränderung der Anlage des Flughafens verbunden. Die Rechtswirkungen der Erweiterung der Wirbelschleppenvorsorgegebiete erstrecken sich ausschließlich auf Gebiete außerhalb der Flughafenanlage. Als Folge der Erweiterung der Wirbelschleppenvorsorgegebiete ist auch keine faktische Änderung des Flugbetriebes zu erwarten. Insbesondere werden die zu erwartenden finanziellen Lasten die FFG zu keiner Betriebseinstellung oder Betriebseinschränkung zwingen. Sonstige Gründe für eine wesentliche Änderung sind nicht ersichtlich. Daher handelt es sich um keine wesentliche Änderung.

Zusätzlich werden einige redaktionelle Korrekturen vorgenommen.

Zu den Änderungen im Einzelnen:

**I)**

Bisher klassifiziert die luftrechtliche Genehmigung den Flughafen Friedrichshafen als Flugplatz nach Kategorie 3 des Anhangs 14 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen). Tatsächlich ist er in die Kategorie 4 einzuordnen, da er über eine 45m breite Start- und Landebahn von über 1800m Länge verfügt. Dies entspricht auch den EASA-Zulassungsspezifikationen in Kapitel A – Flugplatzbezugscode. Auswirkungen auf den Betrieb des Flugplatzes sind damit nicht verbunden.

**II)**

Ziffer 2.1 der luftrechtlichen Genehmigung enthält bisher die Regelung, dass Flugzeuge über 14.000 kg MTOM und Strahlflugzeuge den Flughafen Friedrichshafen nur nutzen dürfen, soweit sie den Bestimmungen des ICAO-Anhangs 16, Kapitel 3, entsprechen. In der bislang neusten Fassung des ICAO-Anhangs 16 vom Juli 2011 gibt es mit dem Kapitel 4 eine weitere Kategorie von Strahl- und Propellerflugzeugen über 8618 kg MTOM, für welche die Typzulassung nach dem 01.01.2006 erteilt wurde. Diese Flugzeuge erfüllen strengere Lärmgrenzwerte als die sog. Kapitel 3 Flugzeuge. Mit der Änderung wird klargestellt, dass auch die neueren und leiseren sog. Kapitel 4 Flugzeuge am Flughafen Friedrichshafen verkehren dürfen.

**III)**

In der bisherigen Fassung des Genehmigungstextes sind die Voraussetzungen für Ausnahmen von den Nachtflugbeschränkungen in Ziffer 3.5.2 a) erster Spiegelstrich (Not- und Ausweichflughafen) kumulativ formuliert. Tatsächlich stehen die beiden Tatbestandsmerkmale Notlandung und Ausweichlandung jedoch in einem Alternativverhältnis (Not- oder Ausweichflughafen). Daher wird die Formulierung klargestellt. Außerdem wird klargestellt, dass Flüge für medizinische Hilfeleistungen während der Nachtflugbeschränkungszeit nur zulässig sind, wenn sie aus medizinischen Gründen notwendig sind.

**IV)**

Auf die Begründung zu Nr. III wird verwiesen.

**V)**

Nach der Genehmigungsänderung vom 12.06.2012 sind die zulässigen äquivalenten Dauerschallpegel in Ziffer 3.1 der Genehmigung für den Tag- und den Nachtzeitraum differenziert geregelt. Daher muss Ziffer 5.1.1 auf Ziffer 3.1 verweisen.

**VI)**

In den beiden Einflugschneisen des Flughafens werden gelegentlich durch Wirbelschleppen anfliegender Flugzeuge Dachziegel von Gebäuden gelockert oder herausgelöst. Mit der Änderung der luftrechtlichen Genehmigung vom 01.03.1996 wurden deshalb für beide Anflugrichtungen Wirbelschleppenvorsorgegebiete festgelegt, in denen der Flughafenbetreiber unter bestimmten Voraussetzungen u.a. Kosten für die Verklammerung von Dachziegeln zu erstatten hat. Beim Großteil der in den Wirbelschleppenvorsorgegebieten gelegenen Gebäude wurde die Verklammerung der Dachziegel durchgeführt. Dennoch sind seit 1996 insgesamt 45 mutmaßlich wirbelschleppenbedingte Schäden eingetreten; hiervon 22 Schäden außerhalb der festgelegten Wirbelschleppenvorsorgegebiete. Daher hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur der Flughafen Friedrichshafen GmbH mit Bescheid vom 21.12.2012 aufgegeben, ein Gutachten zur Abklärung möglicher negativer Auswirkungen von Wirbelschleppen anfliegender Luftfahrzeuge auf Sachen und Personen im Nahbereich des Flughafens Friedrichshafen beizubringen. Das Gutachten soll u.a. einen Vorschlag für die konkrete straßenbezogene Festsetzung von Wirbelschleppenvorsorgegebieten unterbreiten.

Das Gutachten wurde durch die Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH im Februar 2015 vorgelegt. Es kommt zum Ergebnis, dass die derzeit festgelegten Wirbelschleppenvorsorgegebiete zu klein dimensioniert sind, da vermehrt Wirbel-



schleppenvorfälle außerhalb dieser Gebiete zu verzeichnen waren. Daher wird eine Vergrößerung der Wirbelschleppenvorsorgegebiete auf die in den Anlagen 2 und 3 dargestellten Gebiete empfohlen.

Die Genehmigungsbehörde folgt dieser gutachterlichen Empfehlung. Das Gutachten kommt auf Grundlage des vorliegenden Sachverhaltes zu einem nachvollziehbaren und schlüssigen Ergebnis. Die Gutachter haben nach dem aktuellen Stand der wissenschaftlichen Forschung die von am Flughafen Friedrichshafen landenden Flugzeugen ausgehenden Wirbelschleppengefahren untersucht. Das Gutachten berechnet die Schadenseintrittswahrscheinlichkeit bei angenommenen 10.000 Landungen pro Jahr. Dies entspricht sowohl den aktuellen Verkehrszahlen als auch den Prognosen für das Jahr 2020. Bei diesen 10.000 Landungen wird neben der aktuellen Zusammensetzung der verschiedenen Flugzeugtypen auch die Häufigkeit der beiden Betriebsrichtungen 06 und 24 berücksichtigt. Als Grenzwert, ab dessen Erreichen mit dem Eintritt von Gebäudeschäden zu rechnen ist, wurde der DIN Wert für Windlasten von  $0,17 \text{ kN/m}^2$  in 25 m Höhe festgelegt. Das Gutachten schlägt vor, sämtliche Gebiete, in denen in einer Höhe von 25 m über dem Flughafenbezugspunkt eine Schadenseintrittswahrscheinlichkeit von mindestens einem Schaden pro 100 Jahre vorliegt, zu Wirbelschleppenvorsorgegebieten zu erklären. Die vorgeschlagenen Wirbelschleppenvorsorgegebiete erfassen alle Wirbelschleppenvorfälle der letzten fünf Jahre. Lediglich zwei länger als 5 Jahre zurückliegende Wirbelschleppenverdachtsfälle, die sehr weit außerhalb des Gebietes, in dem die übrigen Wirbelschleppenschadensfälle eingetreten sind, liegen und bei denen eher zweifelhaft ist, ob die Schäden tatsächlich auf Wirbelschleppen zurückzuführen sind, liegen außerhalb der vorgeschlagenen Wirbelschleppenvorsorgegebiete.

Die Empfehlungen des Gutachtens sind nachvollziehbar und schlüssig. Es legt bei seinen Untersuchungen den zutreffenden Sachverhalt zu Grunde. Der Untersuchungsgang ist nachvollziehbar. Insbesondere sind die Annahmen des Gutachtens zur Schadenseintrittswahrscheinlichkeit und zur Windlast, welche die Dachziegel aushalten müssen, nachvollziehbar. Die Schlussfolgerung der Gutachter, die Wirbelschleppenvorsorgegebiete seien so zu erweitern, dass alle Gebiete, in denen in

einer Höhe von 25 m über dem Flughafenbezugspunkt eine Schadenseintrittswahrscheinlichkeit von mindestens einem Schaden pro 100 Jahre vorliegt, ist schlüssig.

Die Genehmigungsbehörde folgt den Empfehlungen des Gutachtens. Ihre Umsetzung ist nach den Wirbelschleppenvorfällen der letzten Jahre erforderlich, um solche Vorfälle zukünftig effektiv zu verhindern. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind zur Verhinderung neuer Wirbelschleppenvorfälle geeignet. Es ist allgemein anerkannt, dass die Verklammerung von Dachziegeln geeignet ist, zu verhindern, dass Dachziegel, die Wirbelschleppeneinwirkungen ausgesetzt sind, sich lösen und auf Verkehrsflächen fallen können. Durch die Umsetzung der Empfehlungen des Gutachtens wird gewährleistet, dass die von den am Flughafen Friedrichshafen landenden Flugzeugen ausgehenden Wirbelschleppengefahren effektiv abgewehrt werden können. Eine weitere Ausdehnung der Wirbelschleppenvorfälle auf Gebiete, in denen eine Grenzwertüberschreitung in einem Zeitraum von mehr als 100 Jahren zu erwarten ist, wäre unverhältnismäßig. Die für die Flughafen Friedrichshafen GmbH entstehenden Kosten stünden in keinem angemessenen Verhältnis zur im Gutachten nachvollziehbar dargestellten äußerst geringen Schadenseintrittswahrscheinlichkeit.

Die Auflage ist verhältnismäßig. Sie führt insbesondere nicht zu einer unverhältnismäßigen Kostenbelastung für die FFG. Durch verschiedene, einschränkende Kriterien wird ein sachgerechter Interessenausgleich zwischen der FFG und den Grundstückseigentümern gewährleistet. Zunächst wird der Kostenerstattungsanspruch durch eine Stichtagregelung eingeschränkt. Die Erstattungspflicht besteht nach wie vor nur für vor dem 01.03.1996 errichtete Gebäude. Für nach diesem Stichtag errichtete Gebäude besteht keine Erstattungspflicht, da den Bauherren ab diesem Zeitpunkt die Tatsache, dass der Flughafen Friedrichshafen in einen durch die zivile Luftfahrt genutzten Verkehrsflughafen, an dem auch größere Flugzeuge verkehren, umgewandelt wird, bekannt war. Spätestens ab diesem Zeitpunkt hatten die Betroffenen bei Neubauten selbst für einen wirksamen Schutz vor Wirbelschleppengefahren zu sorgen.

Voraussetzung für die Erstattungspflicht der FFG ist, dass der Eigentümer die Verklammerung durch ein von der FGG autorisiertes Fachunternehmen vornehmen lässt. Durch diese Regelung wird sichergestellt, dass die Installation der Schneefanggitter und die Verklammerung der Dachziegel in der erforderlichen Qualität vorgenommen werden.

Die Erstattungspflicht besteht nicht, sofern die FFG nachweist, dass zum Zeitpunkt der Stellung des Erstattungsantrages die Dacheindeckung des Gebäudes den zum Zeitpunkt der Errichtung des Gebäudes geltenden bauordnungsrechtlichen Vorgaben hinsichtlich der Windlast nicht genügen. Diese werden durch die gem. § 3 Abs. 3 LBO-BW als technische Baubestimmungen bekanntgemachten DIN-Normen konkretisiert. Da der Eigentümer durch § 16 Abs. 2 der Landesbauordnung Baden-Württemberg verpflichtet ist, sein Gebäude in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten, hat er dafür zu sorgen, dass die Dacheindeckung den zum Zeitpunkt der Errichtung des Gebäudes geltenden DIN Vorschriften entspricht. Im Zeitraum vor dem 01.03.1996 regelte die DIN 1055-4 die von den Dacheindeckungen zu erfüllenden Windlastanforderungen. Diese Norm galt in verschiedenen Fassungen von 1938 bis 2005. Erstattungsansprüche der Grundstückseigentümer sind dann ausgeschlossen, wenn die FFG nachweist, dass die Dacheindeckungen im Zeitpunkt der Stellung des Erstattungsantrages nicht den Anforderungen der DIN 1055-4 in der jeweiligen zum der Errichtung des Gebäudes geltenden Fassung genügen. Dacheindeckungen von Gebäuden, die vor Inkrafttreten der DIN 1055-4 errichtet wurden, müssen aus bauordnungsrechtlicher Sicht nicht dieser Norm entsprechen. Dennoch müssen sie verkehrssicher sein. Unter Abwägung der Interessen der Eigentümer und der Interessen der FFG wurde die Regelung eingefügt, dass für solche Dacheindeckungen die Erstattungspflicht nur dann besteht, wenn die Dacheindeckungen mindestens den Anforderungen der DIN 1055-4 in der Fassung von 1938 genügen. Diese Einschränkung der Erstattungspflicht ist erforderlich, um zu verhindern, dass Eigentümer von in den Wirbelschleppenvorsorgegebieten gelegenen Grundstücken eine Übernahme von Verklammerungskosten erhalten, obwohl die Dächer der Gebäude zum Zeitpunkt der Antragsstellung nicht die grundlegenden Sicherheitsanforderungen erfüllen. Soweit ein Gebäude diese nicht erfüllt, ist

der Eigentümer des Grundstücks als nicht schutzwürdig anzusehen. Er wäre unabhängig von den Wirbelschleppengefahren zu einer Sanierung seines Daches verpflichtet, um den bauordnungsrechtlichen Sicherheitsanforderungen zu genügen. Diese Regelung greift nicht unverhältnismäßig in schützenswerte Rechtspositionen von Eigentümern von Grundstücken, die in den bisherigen Wirbelschleppenvorsorgegebieten liegen, ein. Zum einen sind die Grundstückseigentümer verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die auf ihren Grundstücken errichteten Gebäude stets die die grundlegenden Sicherheitsanforderungen erfüllen, zum anderen hatten diese Grundstückseigentümer seit 1996 Zeit, Verklammerungsmaßnahmen durchzuführen. Schließlich sorgt die Beweislastverteilung dafür, dass der Grundstückseigentümer nicht den Nachweis führen muss, dass das Dach ihres Gebäudes im Moment im vorschriftsmäßigen Zustand ist. Die Erstattungspflicht der FFG entfällt nur dann, wenn die FFG den Nachweis führt, dass sich das Dach nicht mehr in vorschriftsmäßigem Zustand befindet.

Weitere Voraussetzung für die Erstattungspflicht der FFG ist, dass der Grundstückseigentümer der FFG ermöglicht, den Zustand der Dacheindeckung vor Durchführung der Maßnahme zu überprüfen. Diese Regelung sorgt dafür, dass die FFG in den Fällen, in denen der Grundstückseigentümer die FFG durch ein Betretungsverbot an der Führung des Nachweises hindert, dass die Dacheindeckungen den zum Zeitpunkt der Errichtung der Gebäude geltenden bauordnungsrechtlichen Anforderungen nicht genügen, nicht zur Erstattung verpflichtet ist.

Als Rechtsgrundlage für die Anordnung der Wirbelschleppenvorsorgemaßnahmen dienen sowohl § 6 Abs. 1 Satz 4 LuftVG als auch der in Ziffer 5.28 der luftrechtlichen Genehmigung enthaltene Auflagenvorbehalt.

Bei den Regelungen zur Wirbelschleppenvorsorge handelt es sich um Auflagen im Sinne von § 36 Abs. 2 Nr.4 VwVfG.

Die Auflage ist ein mit dem Verwaltungsakt verbundenes selbstständig erzwingbares Gebot oder Verbot (BVerwG NVwZ 1982, 191; VGH Kassel NVwZ-RR 1990,

132), mit dem ein Tun, Dulden oder Unterlassen hoheitlich angeordnet wird (BVerwG NVwZ 1982, 191). Die Regelungen zur Wirbelschleppenvorsorge verpflichten die FFG, unter bestimmten Voraussetzungen die Kosten für die Verklammerung von Dachziegeln von innerhalb der Wirbelschleppenvorsorgegebiete gelegenen Gebäuden zu übernehmen. Sie sind daher Auflagen. Die in den Anlagen enthaltenen Karten dienen zur Beschreibung des Inhaltes der Auflagen und sind somit Bestandteile der Auflagen. Zudem sind die Regelungen zur Wirbelschleppenvorsorge im Genehmigungstext ausdrücklich als Auflage bezeichnet worden.

Zum Schutz vor den Wirbelschleppengefahren werden die Wirbelschleppenvorsorgegebiete erweitert. Dies stellt eine nachträgliche Erweiterung der Auflagen dar. Diese nachträgliche Erweiterung der Auflagen greift in die Bestandskraft der bestehenden luftrechtlichen Genehmigung ein. Daher ist die nachträgliche Erweiterung der Wirbelschleppenvorsorgegebiete nur unter den Voraussetzungen von § 6 Abs. 1 Satz 4 LuftVG möglich. Voraussetzung für den nachträglichen Erlass von Auflagen ist, dass nicht voraussehbare Wirkungen des Flugbetriebs erst nach der Unanfechtbarkeit der luftrechtlichen Genehmigung eintreten. Dies ist vorliegend der Fall. Bei der Änderung der luftrechtlichen Genehmigung vom 01.03.1996 war es nicht ersichtlich, dass die damals ausgewiesenen Wirbelschleppenvorsorgegebiete nicht ausreichend dimensioniert sind. Erst danach hat sich gezeigt, dass die Einschätzung des damaligen Gutachtens unzutreffend war und größere Wirbelschleppenvorsorgegebiete hätten ausgewiesen werden müssen. Zudem enthält Ziffer 5.28 der luftrechtlichen Genehmigung einen Auflagenvorbehalt, auf den die Erweiterung der Wirbelschleppenvorsorgegebiete ebenfalls gestützt werden kann.

## **VII)**

In Ziffer 5.5.3.1 wird die Versicherungssumme von DM in Euro angegeben.

## **VIII)**

Mit dem Inkrafttreten der Europäischen Verordnung VO (EG) Nr. 1108/2009 tritt neben die bisherigen nationalen Rechtsinstrumente der Flugplatzgenehmigung und der Planfeststellung für die Verkehrsflughäfen, so auch für den Flughafen Fried-

richshafen, als zusätzliches Erfordernis für die Betriebsaufnahme das „EASA-Zeugnis“. Das EASA-Zeugnis wird erteilt, wenn die Sicherheitsanforderungen an die Flughafenanlage, das Management und den Betrieb des Flugplatzes gemäß Art. 8a Abs. 1, 2 lit. a und d der VO (EG) Nr. 216/2008 gewährleistet werden. Wesentlich hierzu sind die mit der am 12.02.2014 von der EU erlassenen Durchführungsverordnung (EU) Nr. 139/2014 und das Begleitmaterial (u.a. Zulassungsspezifikationen (CS) und Nachweisverfahren (AMC). Diese schließen regelmäßige Inspektionen und Audits durch die Aufsichtsbehörden mit ein. Aus diesem Grund wurden auch die europäischen Vorgaben für den Betrieb von Flughäfen mit aufgenommen.

**IX)**

Da mittlerweile am Flughafen Friedrichshafen eine Fluglärmkommission eingerichtet wurde, kann in Ziffer 5.5.3 der Hinweis auf deren Bildung gestrichen werden.

**X)**

Da die Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und die Befahrung von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr am 03.04.2003 neu gefasst und verkündet wurden, wurde auf die Neuveröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL I 95/03) verwiesen.

**XI)**

Die in der bisherigen Ziffer 5.5.9 als Auflagen auferlegten Pflichten ergeben sich inzwischen unmittelbar aus dem Luftverkehrsrecht des Bundes oder der Europäischen Union.

Die bisher in der Ziffer 5.5.13 enthaltene Regelung zur Gewährleistung der Luftsicherheit kann gestrichen werden, da es im Bereich des Luftsicherheitsrechts inzwischen detailliertere und unmittelbar geltende Regelungen gibt.

Ziffer 5.5.30 kann gestrichen werden, da mittlerweile ein Lärmschutzbereich eingerichtet und eine Fluglärmkommission nach § 32b LuftVG gebildet wurde.

**XII)**

In Ziffer 5.5.24 wird die Versicherungssumme von DM in Euro angegeben.

**XIII)**

Da die FFG die Flughafenbenutzungsordnung des Verkehrslandeplatzes Friedrichshafen mittlerweile angepasst und der Genehmigungsbehörde zur Genehmigung vorgelegt hat, kann die Auflage in Ziffer 5.5.26 gestrichen werden.

**XIV)**

In Folge der Streichung der Ziffern 5.5.9, 5.5.13 und 30 muss die Nummerierung angepasst werden.