



Gemeinsame  
Obere Luftfahrtbehörde  
Berlin-Brandenburg

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg • Mittelsiraße 9 • 12529 Schönefeld

HELIOS Klinikum Bad Saarow GmbH  
Geschäftsführerin  
Frau Julia Christodulow  
Pieskower Str. 33  
15526 Bad Saarow



Bearb.: Frau Holz  
Gesch.-Z.: 4113-50113.10/2015  
Telefon: 03342 4266 4103  
Fax: 03342 4266 7613  
Internet: [www.LBV.Brandenburg.de](http://www.LBV.Brandenburg.de)  
[Regina.Holz@LBV.Brandenburg.de](mailto:Regina.Holz@LBV.Brandenburg.de)

Schönefeld, 04.02.2016

## Änderung der Neufassung der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes HELIOS Klinikum Bad Saarow vom 06.06.2013

Antrag vom 08.04.2015

### Anlagen

- 1 - Neufassung Genehmigungsurkunde
- 2 – Lageplan mit Rückwärtsstartflächen, M 1:1.000, vom 13.02.2015
- 3 - Zahlungsaufforderung

Sehr geehrte Frau Christodulow,

auf Ihren oben genannten Antrag auf Änderung der Neufassung der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes HELIOS Klinikum Bad Saarow vom 06.06.2013 ergeht folgender

## Bescheid:

### A Entscheidungen

1. Die von Ihnen beantragten Änderungen des Betriebs des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes stellen keine wesentlichen Änderungen der Anlage und/oder des Betriebs eines Landeplatzes im Sinne des § 6 Abs. 4 Satz 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) dar. Gegen ihre Umsetzung bestehen keine Bedenken.

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg • Außenstelle Schönefeld des LBV • Mittelstraße 9 • 12529 Schönefeld  
Tel.: 03342 4266-4001 • Fax: 03342 4266-7612  
Öffentliche Verkehrsmittel: S-Bahnlinie S 9 oder Regionalexpress RE 7 oder Regionalbahn RB 14 bis Bhf. Flughafen Berlin-Schönefeld

Landesamt für Bauen und Verkehr • Lindenallee 51 • 15366 Hoppegarten • Tel.: 03342 4266-0 • Fax: 03342 4266-7601

Bankverbindung: Landeshauptkasse Potsdam • Landesbank Hessen-Thüringen (Helaba)  
IBAN: DE02 3005 0000 7110 4015 15 • BIC-Swift: WELADEDXXX

2. Abschnitt II. Nr. 8 der Genehmigung vom 06.06.2013 wird neu gefasst:

8. *Hindernissituation*

*Die in der AVV geforderten hindernisfreien Neigungsverhältnisse von 4,5 % für den Start und 8 % für die Landung können am Landeplatz nicht vollständig gewährleistet werden. Starts und Landungen sind daher im Steilstart- und –landeverfahren (VTOL–Vertical Take-Off and Landing) gemäß den Vorgaben des jeweiligen Flughandbuchs unter Kategorie-A-Bedingungen durchzuführen.*

3. Abschnitt III der Genehmigung vom 06.06.2013 wird neu gefasst:

III. Zulässige Luftfahrzeugarten

*Der Landeplatz ist zugelassen für mehrmotorige Drehflügler*

- *Bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von maximal 6 t und*
- *bis zu einer Länge (über Alles) von maximal 14,9 m und*
- *die nach Flugleistungsstufe 1 betrieben werden.*

4. Die Abschnitte VII und VIII der Genehmigung vom 06.06.2013 werden neu gefasst:

VII. Befeuern des Landeplatzes

*Die Befeuern des Landeplatzes erfolgt gemäß Nr. 5.3 der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“ (AVV).*

VIII. Markierung des Landeplatzes

*Die Markierung des Landeplatzes erfolgt gemäß Nr. 5.2 der AVV.*

5. Die Auflage-Nr. 12 der Genehmigung vom 06.06.2013 wird gestrichen und ersetzt durch eine neue Auflage-Nr. 12. Diese lautet wie folgt:

12. *Die Hindernisfreiheit für beide An- und Abflugflächen ist innerhalb der so genannten Rückwärtsstartflächen (bis 165 m Entfernung von der Mitte der FATO, siehe auch Anlage 1) herzustellen und zu überwachen.*

*Bei veränderlichen Hindernissen, wie z. B. Bäumen, ist sicherzustellen, dass die Bewuchshöhen überwacht und entsprechende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der für den sicheren Flugbetrieb notwendigen Hindernisfreiheit ergriffen werden. Neue und/oder*

*vorübergehende Hindernisse sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen und auf deren Verlangen nach Lage und Höhe zu vermessen.*

6. Die Auflage-Nr. 13 der Genehmigung vom 06.06.2013 wird gestrichen und ersetzt durch eine neue Auflage-Nr. 13. Diese lautet wie folgt:
  13. *Der Landeplatzhalter hat der Genehmigungsbehörde einen Verantwortlichen zu benennen. Der Verantwortliche dient der Genehmigungsbehörde als unmittelbarer Ansprechpartner in allen Belangen, die den Flugbetrieb auf dem Landeplatz sowie den Landeplatz an sich betreffen, insbesondere jedoch für die aufgeführten Nebenbestimmungen in der Genehmigung. Eine personelle Veränderung ist der Genehmigungsbehörde rechtzeitig anzuzeigen.*
7. Die Auflage-Nr. 14 der Genehmigung vom 06.06.2013 wird gestrichen und durch die bisherige Auflage-Nr. 15 der Genehmigung vom 06.06.2013 ersetzt.
8. Im Übrigen gilt die Genehmigung vom 06.06.2013 unverändert weiter.
9. Für diesen Bescheid werden Kosten in Höhe von 500,- € festgesetzt.

## **B Begründung**

### I. Sachverhalt

Mit Bescheid vom 26.08.1994 wurde erstmals eine Genehmigung gemäß § 6 LuftVG für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Bad Saarow erteilt. Diese Genehmigung wurde mit Bescheid vom 06.06.2013 vollständig an die Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (AVV) angepasst. Um den Anforderungen der AVV gerecht zu werden, wurden im Wesentlichen die Flugbetriebsflächen neu definiert, markiert und befeuert sowie zur Optimierung der Hindernissituation die An- und Abflugflächen geringfügig verschwenkt. Weiterhin wurde in der Genehmigung angeordnet, dass die An- und Abflugflächen entsprechend den Vorgaben in der AVV hindernisfrei zu gestalten sind.

Gegen die am 06.06.2013 erteilte Genehmigung gingen mehrere Widersprüche ein, die sich insbesondere gegen das Einkürzen bzw. das Fällen von Bäumen auf Privatgrundstücken richten. Die Genehmigungsbehörde forderte die Genehmigungsinhaberin daraufhin mit Schreiben vom 27.01.2015 auf, durch eine gutachterliche Beurteilung prüfen zu lassen, ob es möglich wäre, durch die Anwendung des Rückwärtsstartverfahrens und erhöhter Startentscheidungspunkte beim Start bzw. unter Anwendung erhöhter

Landeentscheidungspunkte bei der Landung sicheren Flugbetrieb trotz eingeschränkter Hindernisfreiheit durchzuführen.

Die HELIOS Klinikum Bad Saarow GmbH beauftragte daraufhin das Planungsbüro Infrastruktur-Consult Mathias M. Lehmann mit dieser Untersuchung. Der Sachverständige kam zu folgendem Ergebnis:

*„Bei Berücksichtigung der Massenbegrenzungen für den Flugbetrieb nach Kategorie A und entsprechender Flugleistungsberechnungen ist ein sicherer Flugbetrieb mit den dieser Betrachtung zu Grunde liegenden Hubschraubermustern auch mit einer von den Anforderungen der AVV abweichenden Hindernisfreiheit ohne Einbußen bei der Flugsicherheit am Hubschrauber-Sonderlandeplatz HELIOS-Klinikum Bad Saarow möglich und zulässig.“*

Mit Schreiben vom 08.04.2015 beantragte die HELIOS Klinikum Bad Saarow GmbH die Genehmigung erneut zu ändern. Es wurde beantragt, dass Starts und Landungen am Landeplatz nur noch im VTOL-Verfahren durchgeführt werden dürfen. Dadurch würden sich die Anforderungen an die Neigung der An- und Abflugflächen verringern. Außerhalb des Klinikgeländes müssten dann voraussichtlich keine Hindernisse (Bäume) mehr eingekürzt werden. Dies stellt allerdings eine Abweichung von der AVV dar.

## II. Rechtliche Würdigung

Die Genehmigungsbehörde stimmt den beantragten Änderungen zu. Starts und Landungen sind am Landeplatz nur noch im Steilstart- und -landeverfahren (VTOL–Vertical Take-Off and Landing) unter Kategorie-A-Bedingungen durchzuführen. Den Anforderungen an die Hindernisfreiheit kann die Genehmigungsinhaberin bei Anwendung dieses Verfahrens und bei Beachtung der Auflagen am Hubschrauberlandeplatz in Bad Saarow vollständig gerecht werden.

Bei den beantragten Änderungen handelt es sich um keine wesentlichen Änderungen der Anlage und des Betriebs eines Landeplatzes im Sinne des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG. Das Konzept des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes bleibt unverändert, insbesondere wird sich die Anzahl der Flugbewegungen durch diese Änderungen nicht erhöhen. Ob eine Erweiterung oder Änderung der Anlage oder des Betriebs eines Flugplatzes „wesentlich“ i. S. des § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG ist, kann nicht generell beurteilt werden, sondern setzt die Würdigung aller Umstände des Einzelfalls voraus. Zu vergleichen ist der bisherige mit dem geplanten Zustand hinsichtlich quantitativer und qualitativer Veränderungen erstens des Flugplatzunternehmens selbst und zweitens seiner künftigen Auswirkungen auf die in seiner Nachbarschaft vorhandenen rechtlich geschützten Interessen. Generell kann die „Wesentlichkeit“ von Maßnahmen, die nur der Sicherheit des Luftverkehrs dienen und mit keiner Kapazitätserweiterung verbunden sind, verneint werden (Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. z. LuftVG, § 6 Rn. 62 f.).

Die beantragten und genehmigten Änderungen der Genehmigung stellen Abweichungen von den Anforderungen der AVV dar. Abweichungen können gemäß Nr. 1.1.2 der AVV auf der Grundlage eines

Sachverständigengutachtens, in dem auch eine flugbetriebliche Beurteilung auf der Grundlage der Bestimmungen über die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Hubschraubern (JAR OPS 3 deutsch vom 28.01.2008) enthalten ist, durch die zuständige Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zugelassen werden. JAR-OPS 3 wurde mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates abgelöst. Deutschland wendet diese Regelung ab dem 28.10.2014 an. Die flugbetriebliche Beurteilung war daher auf der Grundlage dieser EU-Verordnung durchzuführen. In der Verordnung werden unter anderem die Bestimmungen für den Flugbetrieb geregelt. Der Betrieb von Hubschraubern wird in sogenannte Flugleistungsklassen eingeteilt, von FLK 1 bis 3. Diese Leistungsklassen richten sich letztendlich danach, wie viel Triebwerksleistung bezogen auf Gewicht und atmosphärische Bedingungen dem Hubschrauber zur Verfügung stehen und ob er in der Lage ist, in jeder Phase des Fluges entweder sicher zu landen oder den Flug fortzusetzen (FLK 1) oder ob es bestimmte Phasen des Fluges gibt in denen weder eine sichere Notlandung noch ein Fortsetzen des Fluges möglich ist (FLK 2). FLK 3 sind Hubschrauber mit nur einem Triebwerk oder sehr geringer Leistung mit noch weitergehenden Einschränkungen.

Das lt. AVV bei Abweichungen geforderte Einvernehmen mit dem BMVI konnte hergestellt werden. Seitens des BMVI bestehen keine Bedenken gegen die beantragten Abweichungen von der AVV (Schreiben des BMVI vom 05.08.2015).

Alle vom Sachverständigen geforderten Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs trotz lt. AVV eingeschränkter Hindernisfreiheit werden am HELIOS-Klinikum nach Umsetzung der Genehmigung einschließlich der hier genehmigten Änderungen erfüllt. Starts und Landungen sind am Landeplatz nur noch im Steilstart- und -landeverfahren (VTOL-Vertical Take-Off and Landing) unter Kategorie-A-Bedingungen durchzuführen. Am Landeplatz dürfen zukünftig nur noch Hubschrauber verkehren, die nach FLK 1 betrieben werden und es wird eine TLOF- und Anflugbefehrerung geben, um den Piloten verbesserte Informationen beim Rückwärtsstart zu liefern. Die Hindernissituation am Landeplatz wird im Lufthandbuch veröffentlicht. Die Hubschrauber müssen zukünftig den ersten Teil ihrer Startflughahn im Rückwärtsflug absolvieren. Der Startentscheidungspunkt wird überhöht, je nach Hubschraubertyp und Startrichtung auf bis zu 180 ft. Gleichzeitig wird die aktuelle Flugmasse entsprechend den Vorgaben im Flughandbuch beschränkt.

*Die Anforderungen an die Hindernisfreiheit beschränken sich jetzt nur noch auf die Bereiche der Rückwärtsstartsegmente. Die Hindernisanforderungen bei der Landung sind unkritischer. Das Rückwärtsstartsegment Richtung 222° (Abflug in Richtung 55°) erstreckt sich vom Landeplatz bis zur Forsthausstraße. Es werden nur noch wenige Grundstücke an der Forsthausstraße tangiert und die zulässige Hindernishöhe ist jetzt rund 20 m höher als zuvor. Dadurch reduziert sich die Anzahl der Bäume auf Privatgrundstücken, die zur Herstellung der Hindernisfreiheit eingekürzt oder gefällt werden müssen, auf einen Baum.*

Das Rückwärtsstartsegment 55° (Abflug in Richtung 222°) erstreckt sich nur auf Klinikgelände. Bei Anwendung der vorgeschriebenen Start- und Landeverfahren gibt es gegenwärtig außerhalb des Klinikgeländes keine Hindernisse mehr, die entfernt werden müssen.

Lt. Handbücher der am Landeplatz verkehrenden Hubschraubermuster ist das VTOL-Verfahren für diese Luftfahrzeuge der Flugleistungsklasse 1 sicher durchführbar. Insbesondere wird es an Einsatzorten der Rettungshubschrauber im Gelände angewandt. In den Flughandbüchern der Luftfahrzeuge sind Darstellungen, Berechnungen und Fotos für dieses Verfahren veröffentlicht. Die Luftfahrzeugführer der Rettungshubschrauber sind in diesen Verfahren geschult und praktizieren es regelmäßig. Dazu kommt, dass diese Start- und Landeverfahren schon jahrelang an den meisten Kliniken praktiziert werden. Auf erhöhten Landeplätzen sind sie bereits Pflicht. In der Bekanntmachung dieser Genehmigung wird auf dieses anzuwendende Start- und Landeverfahren hingewiesen werden.

Belange der Raumordnung und Landesplanung sowie des Schutzes vor Fluglärm werden durch diese Änderungen nicht berührt. Eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit ist ebenfalls nicht zu erwarten. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden dagegen insoweit berührt, dass jetzt auf rund 50 Baumfällungen verzichtet werden kann. Aufgrund fehlender neuer Betroffenheiten war eine Beteiligung der Öffentlichkeit und auch von Behörden, Gebietskörperschaften und anderen öffentlichen Rechtsträgern im Sinne von § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) nicht erforderlich.

#### Begründung der Kostenentscheidung

Die vorstehende Entscheidung ist nach § 107 LuftVZO i. V. m. der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) kostenpflichtig. Die Kosten (Gebühren und Auslagen) hat nach § 13 Abs. 1 Nr.1 Verwaltungskostengesetz (VwKostG) in der bis zum 14.08.2013 geltenden Fassung die Antragstellerin zu tragen.

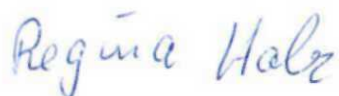
Die Höhe der Gebühren wurde gem. §§ 2 Abs. 1, 5 LuftKostV i. V. m. Abschnitt V Ziffer 7b) bestimmt. Danach ist eine Gebühr zwischen 170 EUR und 1.500 EUR festzusetzen. Die Gebühr für die Entscheidung wurde mit 500 € festgesetzt. Sind Rahmensätze vorgesehen, ist die Gebühr gem. § 9 Abs. 1 des Verwaltungskostengesetzes (VwKostG) in der bis zum 14.08.2013 geltenden Fassung unter Berücksichtigung des Verwaltungsaufwands, der Bedeutung, des wirtschaftlichen Wertes oder des sonstigen Nutzens der Amtshandlung sowie der wirtschaftlichen Verhältnisse des Antragstellers festzusetzen. In diesem Fall war mit Blick auf das besondere öffentliche Interesse die Festsetzung der Gebühr im unteren Rahmen angemessen. Auslagen nach § 3 Abs. 2 LuftKostV sind in die Gebühr einbezogen. Darüber hinausgehende Auslagen sind nicht entstanden.

## C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg, Mittelstraße 9, 12529 Schönefeld schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

Die Schriftform kann durch die elektronische Form ersetzt werden. In diesem Fall ist das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur im Sinne des Signaturgesetzes zu versehen. Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten, die im Internet unter [www.LBV.Brandenburg.de/media/QES\\_technische\\_Rahmenbedingungen.pdf](http://www.LBV.Brandenburg.de/media/QES_technische_Rahmenbedingungen.pdf) aufgeführt sind.

Im Auftrag



Regina Holz