

G e n e h m i g u n g

eines

**Landeplatzes für besondere Zwecke
(Hubschrauber-Sonderlandeplatz)**

mit der Bezeichnung

**Hubschrauber-Sonderlandeplatz
Berlin, Bundeskanzleramt**

Az.: 50.114.07/2025

vom 26. Mai 2025

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Abkürzungsverzeichnis.....	4
A. Entscheidung.....	5
I. Umfang der Genehmigung.....	5
II. Beschreibung des Landeplatzes.....	5
III. Zulässige Luftfahrzeugarten.....	7
IV. Zweck des Landeplatzes.....	7
V. Betriebszeit/Betriebspflicht.....	7
VI. Einfriedung.....	8
VII. Befeuerung.....	8
VIII. Markierung.....	8
IX. Optische Hilfen.....	8
X. Beschränkter Bauschutzbereich.....	8
B. Nebenbestimmungen.....	9
I. Allgemeine Auflagen.....	9
II. Auflagen zur Vermeidung und Minderung des Fluglärms.....	11
III. Auflagenvorbehalt	11
C. Hinweise.....	12
D. Kostenentscheidung.....	12
E. Begründung.....	12
I. Verfahrensablauf.....	12
1. Genehmigungsantrag.....	12
2. Beteiligung der Öffentlichkeit.....	13
2.1 Auslegung.....	13
2.2 Einwendungen.....	13
2.3 Erörterung.....	14
3. Beteiligung der in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden und anerkannten Verbände.....	14
4. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).....	15
II. Rechtliche Würdigung.....	15
1. Planrechtfertigung.....	15
2. Standort- und Konfigurationsalternativen	16
3. Raumordnung und Städtebau.....	17
4. Naturschutz und Landschaftspflege.....	17
5. Schutz vor Fluglärm.....	19
5.1 Allgemeines.....	19
5.2 Berechnungsgrundlagen und Berechnungsergebnisse.....	21
5.3 Bewertung der Fluglärmbelastung.....	22
6. Geeignetheit des Geländes/Öffentliche Sicherheit und Ordnung.....	24

7.	Belange der Antragstellerin.....	27
8.	Weitere Belange der Öffentlichkeit.....	27
9.	Private Belange Dritter.....	27
III.	Stellungnahmen der Behörden, Gebietskörperschaften, privatrechtlich organisierten Trägern der Daseinsvorsorge und anerkannten Verbänden (Träger Öffentlicher Belange) im Einzelnen.....	27
1.	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenSBW).....	28
2.	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU).....	28
3.	Landesdenkmalamt.....	29
4.	Berliner Forsten.....	29
5.	Berliner Feuerwehr.....	30
6.	Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V.....	30
7.	Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin.....	31
8.	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin.....	31
9.	Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin.....	31
10.	DFS Deutsche Flugsicherung.....	32
11.	Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)	32
IV.	Begründung der Nebenbestimmungen.....	33
V.	Begründung der Kostenentscheidung.....	34
F.	Rechtsbehelfsbelehrung	34

Abkürzungsverzeichnis

AzB-L	Anleitung zur Berechnung der Landeplatzfluglärm-Leitlinie
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005
BauGB	Baugesetzbuch
BauOBl	Bauordnung für Berlin
bBSB	beschränkter Bauschutzbereich
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
B-Plan	Bebauungsplan
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
COVID-19	Coronavirus SARS-CoV-2
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
FATO	Endanflug- und Startfläche (Final Approach and Take-off Area)
FNP	Flächennutzungsplan
FLK	Flugleistungsklasse
HEMS	Helicopter Emergency Medical Services (Rettungshubschrauber)
HSLP	Hubschrauber-Sonderlandeplatz
ICAO	Internationale Zivilluftfahrtorganisation
ITH	Intensiv-Transporthubschrauber
LBO	Landeplatzbenutzungsordnung
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LuBB	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg
LuftBO	Betriebsordnung für Luftfahrtgerät
LuftKostV	Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVO	Luftverkehrs-Ordnung
LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
MTOM	maximale Startmasse, maximum take-off Mass
NatSchGBln	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin
NfL	Nachrichten für Luftfahrer (Veröffentlichungsblatt)
NHN	Normalhöhennull
NSG	Naturschutzgebiet
RTH	Rettungshubschrauber
rwN	rechtweisend Nord
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm, 6. VwV zum BImSchG
TLOF	Aufsetz- und Abhebefläche, touchdown and lift-off area
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeit
VFR	Sichtflug, visual flight rules
VTOL	Senkrechtstart, vertical take-off and landing
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WGS 84	word geodetic system 1984 (geodätisches Referenzsystem)

A. Entscheidungen

I. Umfang der Genehmigung

Gemäß § 6 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in Verbindung mit §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) wird dem

**Bundesrepublik Deutschland
vertreten durch
das Bundeskanzleramt
Willy-Brandt-Straße 1
10557 Berlin**

die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines

Landeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz)

für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tag und Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände/Gebäude erteilt.

Die für den Flugbetrieb im Rahmen der vorliegenden Genehmigung zugelassenen Flächen der bestehenden Landeplatzanlage (Betriebsflächen) ergeben sich aus den beiliegenden Plänen mit Gebäuden und der unmittelbaren Umgebung - Anlage 1 – Topographische Karte (Darstellung der An- und Abflugflächen), Maßstab 1 : 25.000, vom 31.05.2022; mit Sichtvermerk der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) vom 26.05.2025, - Anlage 2 – Platzdarstellungskarte (wird nach Fertigstellung des Landeplatzes erstellt, Auflage-Nr. 2) die Bestandteil dieser Genehmigung sind.

II. Beschreibung des Landeplatzes

- | | | |
|----|-----------------------------------|---|
| 1. | Bezeichnung | Hubschrauber-Sonderlandeplatz Berlin,
Bundeskanzleramt
(Dachlandeplatz) |
| 2. | Lage/Anschrift | auf dem Gelände des Kanzlerparks in Berlin-Mitte,
ca. 900 m westlich des Reichstagsgebäudes
Willy-Brandt-Straße 1, 10557 Berlin |
| 3. | Hubschrauberflugplatz-Bezugspunkt | |
| | a) geographische Koordinaten | N 52 ° 31 ' 13,36 "
E 13 ° 21 ' 48,45 " (WGS 84) |

- b) Höhe über NHN 58,5 m (192 ft)
Höhe über Grund 24 m (77 ft)

4. Betriebsflächen

- a) Gesamtabmessung 39 m im Quadrat,
davon nur ein Kreis von 34 m Durchmesser tragfähig
- b) Endanflug-und Startfläche FATO
(final approach and take-off area) 29,25 m im Quadrat, nur teilweise tragfähig
- c) Aufsetz- und Abhebefläche TLOF
(touchdown and lift-off area) 24 m im Quadrat, tragfähig
Neigung < 2 % in jede Richtung
- d) Sicherheitsfläche (safety area) 4,875 m allseitig um die FATO, nicht tragfähig
- e) Oberfläche tragfähiger Teil Aluminium, rutschfest, frei von Blendungen
Bodeneffekt gewährleistet

5. Tragfähigkeit tragfähiger Teil 13.000 kg Höchstabflugmasse (MTOM)

6. An- und Abflugrichtungen

- a) Anflug 257° rwN, 297° rwN, 030° rwN, 090° rwN
- b) Abflug 270° rwN, 077° rwN, 117° rwN, 210° rwN

7. Festgelegte Strecken

- a) Verfügbare Strecken - Start/Startabbruch

Bezeichnung Abflug	Rechtweisende Richtung in °	TODAH Take-off distance available (Helicopter): verfügbare Startstrecke	RTODAH Rejected take-off distance available (Helicopter): verfügbare Startabbruchstrecke
27	270	34 m	34 m
08	077	34 m	34 m
12	117	34 m	34 m
21	210	34 m	34 m

b) Verfügbare Strecken – Landung

Bezeichnung Anflug	Rechtweisende Richtung in °	LDAH Landing distance available (Helicopter): verfügbare Landestrecke
26	257	34 m
30	297	34 m
03	030	34 m
09	090	34 m

8. Hindernisfreiheit

Die An- und Abflugflächen sind hindernisfrei. Die in der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“ (AVV) geforderten hindernisfreien Neigungsverhältnisse von 4,5 % für den Start und 8 % für die Landung können am Landeplatz vollständig gewährleistet werden.

III. Zulässige Luftfahrzeugarten

Der Landeplatz ist zugelassen für mehrmotorige Hubschrauber (Drehflügler) der Kategorie A, die nach Flugleistungs-kategorie 1 betrieben werden können mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 13.000 kg.

IV. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient folgenden Zwecken:

- Hubschrauberflüge für Staats- und Regierungszwecke, insbesondere Flüge von Bundeswehr und Bundespolizei zur Beförderung des Bundeskanzlers oder seiner Vertreter zur Wahrnehmung von Terminen,
- Bei Kurzfristigen Beförderungseinsätzen für die genannten o.g. Personen, die ohne zeitliche Verzögerung aufgrund nationaler Gefahrenlagen (u. a. Naturkatastrophen) stattfinden müssen und
- Beförderung von Besuchern des BKAmtes, insbesondere bei Gefährdungslagen.

V. Betriebszeit/Betriebspflicht

Flugbetrieb nach Sichtflugregeln (Visual Flight Rules VFR) bei Tag und Nacht. Der Genehmigungsinhaber ist gemäß § 53 Abs. 1 i. V. m. § 45 Abs. 3 LuftVZO von der Betriebspflicht befreit.

VI. Einfriedung

Der Genehmigungsinhaber ist gemäß § 53 Abs. 2 i. V. m. § 46 Abs. 2 LuftVZO von der Verpflichtung, den Sonderlandeplatz vollständig einzufrieden, befreit. An den Zugängen sind Verbotsschilder nach § 46 Abs. 2 LuftVZO mit folgender Aufschrift anzubringen:

„Flugplatz
Betreten durch Unbefugte verboten“

VII. Befeuerung

Die Befeuerung des Landeplatzes erfolgt gemäß Nr. 5.3 der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“ (AVV) in der aktuell geltenden Fassung.

VIII. Markierung

Die Markierung des Landeplatzes erfolgt gemäß Nr. 5.2 der AVV in der aktuell geltenden Fassung.

IX. Optische Hilfen

Es ist gem. Nr. 5.1.1.5 der AVV mindestens ein Windrichtungsanzeiger von mindestens 1,2 m Länge in üblicher Beschaffenheit und Farbe (Windsack) mit Doppelhindernisleuchte an der Mastspitze, rundabstrahlend rot, zu errichten, so dass jederzeit ein uneingeschränkter Blick auf einen Windrichtungsanzeiger gewährleistet ist.

Die Aufzugsüberfahrt nördlich des Dienstraums im Westen des Landeplatzes, erhält beidseits an den südlichen Ecken retroreflektierende Markierungen an der Oberkante (umlaufendes Band Orange-Weiß-Orange, Segmentbreite und Höhe mind. 0,3 m oder quadratische Tafeln mit je 3 Feldern pro Seite Abmessung, Seitenlänge mind. 0,9 m) sowie an der südöstlichen Ecke ein Hindernisleuchte.

Der Aufzug im Norden der Plattform, der bei Flugbetrieb bündig mit der Plattform eingefahren ist, wird analog markiert. Dieser Aufzug erhält ein Hindernisleuchte (Farbe Rot) und ein gelbes Blinklicht, das bei Aktivierung des Aufzugs geschaltet wird.

Die drei Netzersatzkamine im Westen und Westsüdwesten des Landeplatzes erhalten Tagesmarkierungen. Zusätzlich werden drei aufgeständerte Mittleistungsgefahrleuchte (rotes Blinklicht, max. 1,5 m unter der Kaminoberkante) installiert, die bei Betrieb der Netzersatzanlage automatisch aktiviert werden.

X. Beschränkter Bauschutzbereich

Es wird kein beschränkter Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG festgesetzt.

B. Nebenbestimmungen

Die Genehmigung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

I. Allgemeine Auflagen:

1. Die Betriebsflächen sind unter Beachtung der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“ (AVV) des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19. Dezember 2005 anzulegen und zu kennzeichnen. Sie dürfen nicht abweichend von den Darstellungen auf der Platzdarstellungskarte angelegt werden. Diese ist der Genehmigungsbehörde nach Fertigstellung der Anlage und vor Inbetriebnahme nachzureichen und wird Bestandteil dieser Genehmigung (Anlage 2).

2. Teil 6, Nr. 6.1 „Rettungs- und Feuerlöschwesen“ der AVV sind zu beachten. Danach sind die für die Brandschutzkategorie H 3 geforderten Löschmittel und Rettungsgeräte vorzuhalten.

Lt. Nr. 6.1.5.3 der AVV soll an einem erhöhten Hubschrauberflugplatz der Rettungs- und Feuerlöschdienst sofort auf dem Hubschrauberflugplatz oder in dessen Nähe verfügbar sein, wenn Hubschrauberbewegungen stattfinden.

Vor Inbetriebnahme des Landeplatzes ist der örtlichen Feuerwehr die Möglichkeit einer Objektbesichtigung zu geben. Darüber ist ein Vermerk zu erstellen und der Genehmigungsbehörde bei der Abnahmeprüfung zu übergeben.

3. Flugbetrieb ist nur im Beisein einer sachkundigen Person zulässig. Eine „sachkundige Person“ ist, wer in die örtlichen Gegebenheiten eingewiesen ist, eine Erste-Hilfe-Ausbildung hat und eine praktische Handhabung im Gebrauch der Sicherheits- und Rettungsausrüstung nachweisen kann. Eine Liste der sachkundigen Personen ist der Genehmigungsbehörde zu übergeben und bei Änderungen zu aktualisieren.

4. Vor Betriebsaufnahme ist der Genehmigungsbehörde eine Landeplatzbenutzungsordnung (LBO) zur Genehmigung gemäß §§ 53 Abs. 1 und 43 Abs. 1 LuftVZO vorzulegen. Die LBO einschließlich Alarmplan (Anlage zur LBO) ist den sachkundigen Personen nachweislich bekannt zu geben und zusammen mit der Genehmigungsurkunde für alle Benutzer des Landeplatzes zugänglich zu hinterlegen.

Spätere Änderungen der Landeplatzbenutzungsordnung sind der Luftfahrtbehörde immer vorab zur Genehmigung vorzulegen.

5. Der Landeplatz muss über eine geeignete Fernsprechverbindung verfügen, auch mobil, über die alle auf dem Alarmplan aufgeführten Fernsprechnummern erreicht werden können.

- a) Am Landeplatz sind gut sichtbar auszuhängen die Fernsprechnummern und Anschriften:
 - der nächsten Polizeiwache
 - der nächsten Feuerwache
 - der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung
 - der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin – Brandenburg, Rufnummer der Rufbereitschaft der überörtlichen Luftaufsicht
 - der Deutschen Flugsicherung GmbH, Kontrollzentrale Bremen
 - der Flugwetterwarte Berlin
 - b) An allgemein zugänglicher Stelle sind auszuhängen:
 - Landeplatzbenutzungsordnung
 - Alarmplan
6. Für den Sonderlandeplatz ist ein Hauptflugbuch zu führen, in dem die Starts und Landungen aller Luftfahrzeuge mit folgenden Eintragungen nachzuweisen sind:
- Tag und Uhrzeit
 - Luftfahrzeugmuster
 - Amtl. Kennzeichen des Luftfahrzeuges
 - Anzahl der Besatzungsmitglieder
 - Anzahl der Passagiere
 - Art des Fluges
 - Start- und Zielflugplatz
7. Diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen und auf den Sonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde sind gesammelt aufzubewahren (Flugplatzakte) und bei jeder Luftaufsichtskontrolle vorzuhalten.
8. Der Nachweis der Tragfähigkeit für die Flugbetriebsflächen ist der Genehmigungsbehörde spätestens zur Abnahmeprüfung vorzulegen.
9. Der Flugplatzbezugspunkt ist im Zuge einer amtlichen Vermessung, spätestens bis zur Abnahme des Landeplatzes, bodengleich zu vermarken.
10. Die Nutzung des Landeplatzes ist nur durch jeweils einen Hubschrauber zulässig.
11. Es ist dauerhaft zu gewährleisten, dass die Abflugflächen des Hubschrauberlandeplatzes nicht von Hindernissen durchdrungen werden. Vor Inbetriebnahme ist eine erneute Vermessung der umliegenden Bäume vorzunehmen.

12. Veränderungen des Landeplatzes und seiner Umgebung, die den Flugbetrieb gefährden können, auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt, sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.
13. Der Landeplatz ist so anzulegen, dass im Havariefall der aus einem Hubschrauber auslaufende Treibstoff im vorgesehenen Koaleszenzabscheider aufgefangen wird.
14. Der Genehmigungsinhaber hat der Genehmigungsbehörde einen Verantwortlichen zu benennen. Dieser 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.
15. Vor Baubeginn ist der Genehmigungsbehörde ein Befeuerungs- und Markierungsplan für den Landeplatz an sich und für die Hindernisse in der Umgebung zwecks Zustimmung vorzulegen.
16. Die Befeuerung des Landeplatzes muss für den Fall des Stromausfalles mit einer Ersatzenergieversorgung ausgerüstet werden (NfL I 95/03).

II. Auflagen zur Vermeidung und Minderung des Fluglärms

1. Der Genehmigungsinhaber hat der Genehmigungsbehörde jeweils zum 1. Februar eines jeden Jahres die Flugbewegungszahlen des vorangegangenen Kalenderjahres mitzuteilen.

III. Auflagenvorbehalt

1. Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie der Sicherheit des Luftverkehrs bleiben vorbehalten.
2. Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm inkl. der Anordnung passiven Schallschutzes bleibt vorbehalten.
3. Werden während der Gültigkeitsdauer dieser Genehmigung für den Landeplatz anzuwendende luftrechtliche Bestimmungen geändert oder neugefasst, so bleibt eine Anpassung dieser Genehmigung an die neuen Bestimmungen vorbehalten.

C. Hinweise

1. Zuwiderhandlungen gegen den Inhalt der Genehmigung können gemäß § 58 Abs. 1 Nr. 3 und § 11 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet werden. Ferner wird auf die Vorschriften des § 108 Abs. 1 Nr. 7 LuftVZO i. V. m. § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG hingewiesen.
2. Die Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse (keine Konzentrationswirkung).
3. Der Genehmigungsinhaber hat:
 - a) Vorkommnisse, die den Flugbetrieb wesentlich beeinträchtigen (§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 45 Abs. 1 S. 2 LuftVZO), unverzüglich und
 - b) beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen bzw. Änderungen auf dem Flugplatzgelände (§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 45 Abs. 2 LuftVZO) rechtzeitig zuvor der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.
4. Der Genehmigungsinhaber sorgt in eigener Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Sonderlandeplatzes, die sichere Durchführung des Flugbetriebes unter Beachtung der für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen.
5. Der Genehmigungsinhaber hat die Erfüllung der Auflagen der Genehmigungsbehörde nachzuweisen.
6. Der Landeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn dies aufgrund einer Abnahmeprüfung durch die Genehmigungsbehörde gestattet wird (§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 1 LuftVZO).

D. Kostenentscheidung

Gebühren werden gem. § 8 Abs. 1 Nr. 2 Verwaltungskostengesetz (VwKostG) nicht erhoben.

E. Begründung

I. Verfahrensablauf

1. Genehmigungsantrag

Das Bundeskanzleramt, vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, hat mit Schreiben vom 14.07.2022 bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg die Genehmigung gemäß

§ 6 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz für die Anlage und den Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Berlin, Bundeskanzleramt, beantragt. Es ist geplant, den Landeplatz auf dem Dach des Erweiterungsbaus im Kanzlerpark westlich des Spreebogens in Berlin-Mitte zu errichten. Er soll für Staats- und Regierungszwecke genutzt werden, insbesondere zur Beförderung des Bundeskanzlers oder eines Vertreters zur Wahrnehmung von Terminen, aber auch zur Beförderung von Besuchern bei Gefährdungslagen.

Auf Grund von geplanten Abweichungen von der AVV musste gemäß Teil 1 Nr. 1.1.2 der AVV das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hergestellt werden. Da das Einvernehmen mit den vorgelegten Antragsunterlagen nicht hergestellt werden konnte, mussten die Planunterlagen geringfügig geändert werden. Die geänderten Planunterlagen wurden bei der Genehmigungsbehörde am 04.03.2024 und 27.05.2024 eingereicht. Das Einvernehmen mit dem BMDV konnte daraufhin hergestellt werden (Schreiben des BMDV vom 19.07.2024).

2. Beteiligung der Öffentlichkeit

2.1 Auslegung

Die Antragsunterlagen wurden gemäß § 2 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Plansicherstellungsgesetz – PlanSiG) auf den Internetseiten der Genehmigungsbehörde seit dem 14. April 2023 zur Einsicht veröffentlicht und werden dort bis zur Bestandskraft der Genehmigung einsehbar bleiben. Darüber hinaus wurden die Antragsunterlagen im Bezirksamt Mitte von Berlin, Stadtentwicklungsamt, Müllerstraße 146, 13353 Berlin, im Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Fachbereich Stadtplanung, Dienstgebäude Hohenzollerndamm 174 - 177, 10713 Berlin, im Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin, John-F.-Kennedy-Platz, 10820 Berlin, sowie im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Ortsteil Kreuzberg, 10965 Berlin, Yorckstraße 4-11, während der Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Auf die Auslegung wurde im Amtsblatt Berlin Nr. 15, Seite 1642, vom 31.03.2023 sowie ab dem 21.03.2023 auf der Internetseite der Genehmigungsbehörde hingewiesen.

Auf eine Auslegung der geänderten Antragsunterlagen konnte verzichtet werden. Die Änderung betraf die Tragfähigkeit der Start- und Landefläche und nicht den Flugbetrieb. Die in § 6 Abs. 2 LuftVG aufgeführten Belange wie z. B. Naturschutz oder Schutz vor Fluglärm werden dadurch nicht berührt.

2.2 Einwendungen

Es gingen keine Einwendungsschreiben privater Dritter gegen das Vorhaben bei der Genehmigungsbehörde ein.

2.3 Erörterung

Ein Erörterungstermin ist in einem luftrechtlichen Genehmigungsverfahren gem. § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), anders als in einem Planfeststellungsverfahren gem. § 8 LuftVG, nicht zwingend vorgeschrieben. Da keine Einwendungen von privaten Dritten eingegangen sind, wurde von der Durchführung eines Erörterungstermins abgesehen.

3. Beteiligung der in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden und anerkannten Verbände

Mit Schreiben vom 10.03.2023 wurden gem. § 6 Abs. 5 i. V. m. § 10 Abs. 2 Nr. 3 LuftVG die nachfolgend genannten Behörden sowie anerkannten Naturschutzvereinigungen um Stellungnahme zu den Antragsunterlagen gebeten:

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenSBW)
- Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU)
- Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL)
- Landesdenkmalamt Berlin
- Berliner Feuerwehr
- Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheitsschutz Berlin (LAVG)
- Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V.
- Bezirksamt Mitte von Berlin
- Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
- Bezirksamt Friedrichshain - Kreuzberg
- Bezirksamt Tempelhof - Schöneberg
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

Weiterhin wurde als zu beteiligende Behörde und Fachstelle gemäß § 31 Abs. 3 LuftVG die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit Schreiben vom 01.04.2023 zur Abgabe einer gutachtlichen Stellungnahme aufgefordert.

Das Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheitsschutz Berlin sowie das Bezirksamt Mitte von Berlin gaben keine schriftliche Stellungnahme zum Vorhaben ab. Keine Bedenken gegen das Vorhaben äußerten die SenSBW, das Landesdenkmalamt, die Berliner Forsten sowie die Bezirksämter Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin und Tempelhof-Schöneberg von Berlin.

Die SenMVKU gab Hinweise zum Lärmschutz und auch die Berliner Feuerwehr hatte einige Forderungen und Hinweise. Die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. lobte die Errichtung eines Dachlandeplatzes anstelle eines Bodenlandeplatzes wegen dem Erhalt von Grünstrukturen. Ansonsten befürchtet man Verschmutzungen durch Löschschaum, Treibstoff oder kontaminiertes Wasser im Brandfall. Durch den Winddruck der Hubschrauber und durch die Blendwirkung könnten Tiere beeinträchtigt werden. Zudem könnte der Überflug

von Zugvögeln gestört werden. Die Deutsche Flugsicherung verwies auf die Herstellung des Einvernehmens mit dem BMDV. Dieses konnte nach der Änderung der Planunterlagen (Vergrößerung der FATO) hergestellt werden.

Auf eine Erörterung/Online-Konsultation mit den beteiligten Behörden und Verbänden konnte verzichtet werden.

4. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein UVP-pflichtiges Verkehrsvorhaben gemäß Nummer 14.12.2 der Anlage 1 des Umweltverträglichkeitgesetzes (UVPG) und es ist von der zuständigen Behörde eine allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen. Das Bundesamt für Bauordnung und Raumwesen (BBR) beantragte mit Schreiben vom 11.03.2021 bei der zuständigen Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) die Durchführung einer UVP bei Wegfall der Vorprüfung gem. § 7 Abs. 3 UVPG. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass das Wegfallen der Vorprüfung für das geplante Vorhaben zweckmäßig ist und eine UVP-Vollprüfung stattfinden kann. Die beantragte freiwillige UVP spart Zeit und Aufwand und vermeidet rechtliche Unsicherheiten, die im Falle eines Verfahrens ohne UVP bei einem UVP-pflichtigen Vorhaben für den Bestand der Genehmigung entstehen könnten. Der UVP-Bericht der Bosch & Partner GmbH vom 25.04.2022 war Teil der Antragsunterlage. Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Ergebnis nicht zu erwarten.

II. **Rechtliche Würdigung**

Die beantragte Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Berlin, Bundeskanzleramt, wird gem. § 6 Abs. 1 LuftVG unter Auflagen erteilt. Die für diese Entscheidung relevanten Voraussetzungen liegen vollständig vor. Alle auch über § 6 Abs. 2 Satz 1 bis 3 und Abs. 3 LuftVG hinausgehenden einzuhaltenden Rechtsnormen wurden beachtet. Nach Abwägung aller von der Planung betroffenen Belange überwiegen die für die Planung sprechenden Gründe. Zwingende Gründe für eine Ablehnung des Antrages sind nicht erkennbar.

1. Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung 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 vernünftigerweise geboten ist (vgl. Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 109 und 111 EL18).

Die Erforderlichkeit für die Errichtung und den Betrieb eines Flugplatzes ist selbst dann noch zu bejahen, wenn noch kein konkreter Bedarf für die Nutzung des Flugplatzes gegeben ist, aber in absehbarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit erwartet werden kann (vgl. Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 112 EL18).

Als Erweiterung des bestehenden Bundeskanzleramtes ist im Kanzlerpark westlich des Spreebogens ein sechsgeschossiges Bürogebäude geplant. Bisher befindet sich am Kanzleramt kein nach § 6 LuftVG genehmigter Hubschrauber-Sonderlandeplatz. Für die uneingeschränkte Aufrechterhaltung der Staats- und Regierungsfunktion ist das Vorhalten eines Hubschrauberlandeplatzes, der den heute geltenden Anforderungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), der EU und des deutschen Rechts (AVV) an einen sicheren Flugbetrieb genügt, erforderlich.

Insofern besteht ein hinreichender, der Zielsetzung des Luftverkehrsgesetzes entsprechender Bedarf für die Anlage und den Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes. Die Planrechtfertigung steht demzufolge außer Zweifel.

2. Standort- und Konfigurationsalternativen

Rechtliche Grundlage der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Berlin, Bundeskanzleramt, ist § 6 Abs. 1 LuftVG. Hierbei handelt es sich um ein Genehmigungsverfahren und nicht um ein Planfeststellungsverfahren nach § 8 LuftVG. Die Bedingungen, die ein Planfeststellungsverfahren erforderlich machen, liegen hier nicht vor. Die Prüfung des Antrages durch die Genehmigungsbehörde nach § 6 LuftVG war daher, wie z. B. auch im Baunachbarrecht, an das aus dem Antrag ersichtliche Vorhaben gebunden.

Eine isolierte luftverkehrsrechtliche Genehmigung, der kein Planfeststellungsverfahren nachfolgt, ist eine fachplanerische Entscheidung. Bei einem Landeplatz, der nicht dem öffentlichen Verkehr, sondern einem ganz besonderen Zweck dient (Sonderlandeplatz), reduziert sich die Prüfung von Alternativen gleichwohl auf den beantragten Standort.

Auch das OVG Hamburg hat in seinem Beschluss vom 15.12.2006 bestätigt, dass bei einer Genehmigung nach § 6 LuftVG anders als im Planfeststellungsrecht, eine umfassende Alternativprüfung nicht durch das Abwägungsgebot als Ausprägung des Verhältnismäßigkeitsprinzips eröffnet ist (OVG Hamburg, Beschl. v. 15.12.2006 – 3 Bs 112/06). In dem o. g. Urteil wird auch klar definiert, was unter einer wirklichen Alternative zu verstehen ist. Von einer Alternative in diesem Sinne kann nicht mehr gesprochen werden, wenn eine Variante auf ein anderes Projekt hinausläuft.

Lt. Antragsteller wurden insgesamt 13 Standorte geprüft, davon wurden sechs Varianten vertieft durch die Bundespolizei-Fliegergruppe untersucht. Ein entsprechendes Schreiben des Bundeskanzleramtes vom 30.03.2017 liegt der Genehmigungsbehörde vor. Darin sind auch die Ausschlusskriterien wie z. B. technische Realisierbarkeit, Lärmbelastung, inakzeptable protokollarische Bedingungen oder Möglichkeit des Missbrauchs des Landeplatzes für terroristische Anschläge aufgeführt. Ein Landeplatz am Boden musste wegen der zahlreichen umgebenden Luftfahrthindernisse von vornherein ausgeschlossen werden. Letztendlich wurde nur der beantragte Standort als genehmigungsfähig bewertet.

Die Suche nach Standortalternativen beinhaltet auch die Suche nach der optimalen Ausrichtung der An- und Abflugrichtungen. Ein Hubschrauberlandeplatz muss mindestens zwei voneinander getrennte und in einem Mindestabstand von 150° zueinander liegende An- und Abflugflächen aufweisen. Die Richtungen sollten möglichst den Hauptwindrichtungen (Benutzbarkeitsfaktor mind. 95 %) entsprechen und den Anforderungen an die Hindernisfreiheit nach Nr. 4.2.2 AVV gerecht werden. Zudem sollte die örtliche Bebauung wegen möglicher Lärmbelastungen berücksichtigt werden. Die Ausweisung der An- und Abflugflächen kann in rechtlicher Hinsicht zwar nicht dazu führen, dass die den Landeplatz an- und abfliegenden Luftfahrzeugführer diese Betriebsrichtungen strikt einhalten, weil solches nur durch eine Verfügung nach § 22 LuftVO bewirkt werden könnte. Gleichwohl sind diese An- und Abflugrichtungen bei der Beurteilung der vom Vorhaben ausgehenden Belastungen zugrunde zu legen und daher auch insoweit einer Alternativbetrachtung zu unterziehen.

Für den HSLP Berlin, Bundeskanzleramt, wurden nach gutachterlicher Untersuchung der vorherrschenden Hauptwindrichtungen und amtlicher Vermessung aller relevanter Hindernisse vier An- und Abflugflächen festgelegt. Als Anflugrichtungen wurden die Richtungen 257° rwN, 297° rwN, 030° rwN und 090° rwN ausgewählt. Die Abflugrichtungen sind entsprechend 270° rwN, 077° rwN, 117° rwN und 210° rwN. Die genehmigten An- und Abflugrichtungen stellen eine optimale Lösung dar, um einerseits den Anforderungen der AVV vollständig gerecht zu werden und andererseits die Bevölkerung so wenig wie möglich durch Fluglärm zu belasten.

3. Raumordnung und Städtebau

Die Erfordernisse der Raumordnung und des Städtebaus gemäß § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG wurden unter Beteiligung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen von Berlin sowie der Bezirksämter Mitte von Berlin, Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Kreuzberg-Friedrichshain von Berlin und Tempelhof-Schöneberg von Berlin geprüft.

Das Vorhaben liegt im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-106 (Erweiterung des Bundeskanzleramtes), der am 18.07.2022 festgesetzt wurde. Der Bebauungsplan setzt die planungsrechtliche Möglichkeit für ein Bauwerk mit einem erhöhten Hubschrauberlandeplatz fest.

Der Landeplatz und die ausgewiesenen An- und Abfluggrundlinien sowie die sie umgebenden Sektoren beeinträchtigen keine konkreten Ziele der Raumplanung und Landesplanung. Der genehmigte Hubschrauber-Sonderlandeplatz fügt sich in die Umgebung ein. Die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere die Lärmbelastung, führen auch zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung der im Umfeld ausgewiesenen Nutzungsarten.

4. Naturschutz und Landschaftspflege

Die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß den §§ 1 und 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit den §§ 1 und 2 des Berliner Naturschutzgesetzes (NatSchGBln) werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Der genehmigte Hubschrauber-Sonderlandeplatz soll auf ein sechsgeschossiges Bürogebäude im Kanzlerpark errichtet werden. Die An- und Abflugrichtungen erstrecken sich über den Tiergarten in Richtung Südwesten bis zum Bayrischen Platz und in Richtung Südosten bis zum Moritzplatz. In Richtung Westen erstrecken sie sich in Richtung des Schloss Charlottenburg und nach Osten zum Alexanderplatz. Der Landeplatz ersetzt die bisherige ungenehmigte Landefläche auf dem Rasen im Kanzlerpark.

Für die im Rahmen des Umbaus des „Band des Bundes“ geplante Erweiterung des Bundeskanzleramtes wurde am 18.07.2022 der Bebauungsplan (B-Plan) 1-106 "Erweiterung des Bundeskanzleramtes" festgesetzt. Die Umweltprüfung zum B-Plan nach § 2 Abs. 4 BauGB befasste sich bereits mit den Umweltwirkungen des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes, insbesondere mit möglichen Lärmbeeinträchtigungen.

Der UVP-Bericht der Bosch & Partner GmbH vom 25.04.2022, auch Teil der Antragsunterlage, behandelt die gegenüber dem Umweltbericht zum B-Plan zusätzlichen und anderen Umweltauswirkungen des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes gemäß § 50 Abs. 3 UVPG. Gemäß § 2 UVPG wurden folgende Schutzgüter untersucht:

- Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit (siehe Abschnitt 5, Lärm),
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Nach dem Bundesnaturschutzgesetz geschützte Gebiete, insbesondere Natura-2000-Gebiete sowie nach § 30 BNatSchG und § 28 NatSchG Bln gesetzlich geschützte Biotope gibt es im näheren sowie im erweiterten Umfeld des Landeplatzes nicht. Lediglich ein Naturdenkmal (1-13 B-1), eine gewöhnliche Rosskastanie am ehemaligen Hauptzollamt wird in ca. 350 m Entfernung gelegentlich überflogen. Auf Grund der Höhe des Überflugs ist von keiner Beeinträchtigung der Rosskastanie auszugehen.

Bäume müssen wegen der Anlage des Hubschrauberlandeplatzes nicht gefällt werden. Einige Bäume werden aber im Rahmen der Baumaßnahme „Erweiterungsbau“ gefällt werden müssen. Sofern dann noch Bäume in die An- und Abflugflächen des Landeplatzes hineinreichen, werden diese eingekürzt. Gegenwärtig (vor Beginn der Baumaßnahme) würde das zwei Bäume betreffen (Baum-Nr. 83, Kürzung um 5,32 m sowie Baum-Nr. 128, Kürzung um 0,29 m). Vor Inbetriebnahme des Landeplatzes erfolgt eine erneute Vermessung.

Hinsichtlich der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wurden im Rahmen der UVP die vorkommenden Vögel und Fledermäuse betrachtet. Die vorkommenden Vögel und Fledermäuse sind im urbanen Raum an die bestehenden Licht- und Lärmimmissionen sowie optische Störungen durch Überflüge von Hubschraubern gewöhnt. Die zwei vorhandenen Greifvogelhorste wurden in der Schallimmissionsprognose als Immissionsorte ausgewiesen. Die äquivalenten Dauerschallpegel betragen am Horst 1 41 dB(A)/ 34 dB(A) Tag/Nacht und am Horst 2 39 dB(A)/ 33 dB(A). Bei einem Überflug können Maximalpegel von 86 dB(A) bzw. 81 dB(A) erreicht werden.

Aufgrund der weiterhin sehr geringen Anzahl von Überflügen pro Jahr im Bereich des Großen Tiergartens ist davon auszugehen, dass es keine erheblichen Auswirkungen auf die Greifvogelhorste (Habicht und Mäusebusard) oder andere Arten geben wird. Dies gilt auch für die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG, die vorhabenbedingt nicht eintreten werden.

Einträge von Schadstoffen in die angrenzende Spree sowie das Grundwasser sind nicht zu befürchten. Die Plattformoberfläche verfügt über beheizte Elemente, so dass im Winter kein Einsatz von Tausalzen vorgesehen ist. Mögliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers im Havariefall durch Löschmittel und Kerosin sollen durch Koaleszenzabscheider vermieden werden (siehe Teil B, Abschnitt I, Auflage-Nr. 13).

Bodenflächen sind nicht betroffen, da die Anlage auf einem Dach errichtet wird. Auch das Landschaftsbild ändert sich durch den Landeplatz an sich nicht. Der Kanzlerpark wird zwar erweitert, was aber nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist.

Relevante Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft sind aufgrund der hohen Vorbelastung ausgeschlossen. Die Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind von den Wirkungen des Vorhabens nicht betroffen.

Bereits die durchgeführte UVP kam zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung weder durch den Landeplatz an sich noch durch den weiteren Flugbetrieb zu erwarten sind. Dies bestätigte sich auch im weiteren Genehmigungsverfahren.

Die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden somit angemessen berücksichtigt.

5. Schutz vor Fluglärm

5.1 Allgemeines

„Für die Bewältigung von Fluglärm gelten im Rahmen eines isolierten Genehmigungsverfahrens bzw. Änderungsgenehmigungsverfahrens nach § 6 Abs. 1, Abs. 4 S. 2 LuftVG grundsätzlich die gleichen Anforderungen wie für die Planfeststellung beim Neubau oder der Änderung von Flughäfen nach § 8 Abs. 1 LuftVG. Das Interesse der Nachbarschaft, vor (vermehrten) Fluglärmimmissionen verschont zu bleiben, ist somit ein abwägungserheblicher Belang, der mit dem ihm zustehenden Gewicht in die planerische Abwägung einzustellen und mit den für das Vorhaben angeführten öffentlichen Verkehrsbelangen und den Belangen des Flugplatzbetreibers in einen Ausgleich gebracht werden muss, der zur objektiven Gewichtigkeit der einzelnen Belange nicht außer Verhältnis steht. (...) Für die Abwägung ist neben der prognostizierten absoluten Lärmbelastung von Bedeutung, welche Anzahl von Menschen und schutzbedürftigen Einrichtungen in Folge der Zulassung des Neu- oder Ausbavorhabens relevanten Lärmbelastungen ausgesetzt sein werden und welche Veränderungen gegenüber den derzeitigen Belastungen eintreten werden“ (vgl. Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 300, 18. EL).

Der Bereich der Abwägung von Fluglärmimmissionen wird einerseits durch die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle (jenseits dieser Schwelle können Fluglärmbelastungen den Betroffenen billigerweise nicht mehr zugemutet werden und müssen daher nicht ohne Schutzvorkehrungen oder Entschädigungen hingenommen werden) und andererseits durch die Geringfügigkeitsschwelle bestimmt (abwägungserheblich sind danach alle Lärmbeeinträchtigungen, soweit sie nicht lediglich geringfügig sind). Während die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle zumindest für alle größeren zivilen Flugplätze und militärischen Flugplätze über die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 Fluglärmgesetz gesetzlich definiert ist, ist die Geringfügigkeitsschwelle gesetzlich nicht fixiert. Welche Belastungen im Rahmen der Abwägung noch als Lärmbetroffenheit gewertet werden, muss unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung und allgemeiner Regelwerke über die Zumutbarkeit von Lärm einzelfallbezogen bestimmt werden (vgl. Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 304, 18. EL).

Zur Beschreibung des Fluglärms werden unterschiedliche Kriterien verwendet. Im Rahmen luftverkehrsrechtlicher Zulassungsverfahren nach den §§ 6, 8 LuftVG kommt vor allem den auch im Fluglärmgesetz (FluLärmG) angewandten Beurteilungsmaßen des äquivalenten Dauerschallpegels und der Maximalpegelhäufigkeit Bedeutung zu (vgl. Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 305, 18. EL).

Der äquivalente Dauerschallpegel (L_{Aeq}) berücksichtigt die in einem bestimmten Beurteilungszeitraum auftretenden Lärmereignisse mit der jeweiligen Schallpegelhöhe (L_{max}), Geräuschkdauer und Häufigkeit. Der L_{Aeq} ist somit keine real wahrnehmbare Größe, sondern ein zeitlicher Mittelwert der Schalldruckpegel innerhalb eines Beobachtungszeitraums. Das Fluglärmgesetz bezieht in die Berechnung des Fluglärms die sechs verkehrsreichsten Monate ein (vgl. Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 306, 18. EL). Der Dauerschallpegel hat sich in ständiger administrativer und gerichtlicher Praxis als Kriterium für die Bewertung von Fluglärm bewährt, dies insbesondere da Anzahl und Höhe der Einzelschallereignisse in den Dauerschallpegel eingehen (vgl. Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 308, 18. EL).

Das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium (Anzahl der Überschreitungen eines bestimmten Pegelwertes) wird insbesondere verwendet zur Ermittlung und Bewertung der Fluglärmbelastung durch nächtliche Flugbewegungen, weil nach der Lärmwirkungsforschung ein direkter Zusammenhang zwischen der Anzahl von Maximalpegeln bzw. sich daraus ggf. ergebender Aufwachreaktionen und der Schlafqualität besteht. Die Lärmwirkungsforschung schreibt den Maximalpegelhäufigkeiten als Begrenzungswert für die Nachtstunden die entscheidende Bedeutung zu. Bei der abwägenden Bewertung einzelner Belange unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle ist es der Genehmigungsbehörde jedoch auch zur Beurteilung der Lärmbelastung zur Tagzeit nicht verwehrt, ergänzende Kriterien, wie die Häufigkeits-Maximalpegel heranzuziehen (vgl. Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 311, 18. EL).

Verbindliche Grenzwerte für Lärmimmissionen bei der Errichtung und Änderung von solchen Flugplätzen, für die kein Lärmschutzbereich nach § 4 Abs. 1 des FluLärmG verbindlich festzulegen ist, gibt es nicht. Die im FluLärmG (in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007) aufgeführten Werte für Lärmimmissionen gelten nur für

Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr angeschlossen sind, für bestimmte Verkehrslandeplätze und für bestimmte militärische Flugplätze (§ 4 Abs. 1 FlulärmG). Auch die immissionsschutzrechtlichen Regelungen gelten im Wesentlichen nicht für Flugplätze (§ 2 Abs. 2 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz -BImSchG). So ist auch die TA Lärm, eine Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum BImSchG, nicht anwendbar für Flugplätze. Für Fluglärm können daher Vorschriften zur Bestimmung von Grenz-, Richt- oder Orientierungswerten der Immission nicht direkt herangezogen werden. Die Grenzen des Zulässigen sind deshalb für die nicht dem FlulärmG unterfallenden Flugplätze, wie dem Hubschrauber-Sonderlandeplatz Berlin, Bundeskanzleramt, in den jeweiligen luftrechtlichen Genehmigungsverfahren für den Einzelfall zu ermitteln und zu beurteilen. Die fachplanungsrechtliche und gerichtliche Praxis wird sich aber weitgehend an den Werten des § 2 Abs. 2 FlulärmG orientieren können. Wegen des stark intermittierenden Charakters des Fluglärms an Landeplätzen mit geringeren Verkehrszahlen ist jedoch zusätzlich die Beurteilung der Maximalpegelverteilung am Tage geboten. Mithin verbietet sich eine schematische Übernahme der Werte nach FlulärmG, stattdessen ist eine Würdigung der konkreten Fluglärmsituation geboten.

5.2 Berechnungsgrundlagen und Berechnungsergebnisse

In der von der Vorhabenträgerin vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Hubschrauber-Sonderlandeplatz Berlin, Bundeskanzleramt, vom 31.05.2022 (Verfasser: TÜV NORD Umweltschutz GmbH & Co. KG) wurde die Fluglärmbelastung in der Umgebung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes berechnet und dargestellt. Die Schallimmissionsprognose erweist sich aus Sicht der Genehmigungsbehörde als schlüssig und plausibel.

Die Ermittlung der Lärmbelastung im Rahmen der schalltechnischen Begutachtung erfolgte nach anerkannten Berechnungsverfahren und Methoden. Die DIN 45684-1 (Ausgabe: 2006-09, Akustik - Ermittlung von Fluggeräuschimmissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren) und die Hinweise zur Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen (Hinweise der LAI zu Fluglärm an Landeplätzen); in der von der Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) beschlossenen Fassung vom 12.03.2008 wurden richtig angewendet. Die Berechnung der Fluglärmbelastung erfolgte auf der Grundlage der 100% / 100 % - Flugbewegungsverteilung, wonach für jede Betriebsrichtung (Start- bzw. Landerichtung) ein Datenerfassungssystem für Landeplätze (DES-L) mit jeweils 100 % der Starts und Landungen zu erarbeiten war. Auch das auf erhöhten Landeplätzen praktizierte Rückwärtsstartverfahren (VTOL 1 – Vertical Take-Off) wurde bei der Fluglärmberechnung berücksichtigt. Als Referenz wurden die Schallleistungspegel der Luftfahrzeugklasse H 2.1 verwendet. Diese Referenz-Schallleistungspegel der Luftfahrzeugklasse liegen auf der sicheren Seite, da die akustischen Kennwerte der derzeit verkehrenden Hubschraubertypen unterhalb dieser Werte liegen. Ergänzend wurden zur Beurteilung auch die Maximalpegel mit herangezogen. Zuschläge für Tonhaltigkeit, Impulshaltigkeit und Zeiten erhöhter Empfindlichkeit beim äquivalenten Dauerschallpegel L_{eq} waren nicht anzusetzen (Urteil OVG Hamburg, 3E 32/98.P vom 03.09.2001). Diese Herangehensweise war insgesamt nicht zu beanstanden.

Ausschlaggebende Grundlage für die Berechnung der Lärmbelastung sind die Flugbewegungszahlen, wobei ein Einsatz bzw. ein Start und eine Landung als zwei Flugbewegungen (FB) gelten. Das Bundeskanzleramt geht

von ca. 200 Flugbewegungen pro Jahr aus. Diese Anzahl soll sich auch in den nächsten 10 Jahren nicht verändern. 10 % der Flugbewegungen könnten zur Nachtzeit erfolgen.

In der schalltechnischen Untersuchung des Landeplatzes wurden die Lärmpegel für 10 Immissionsorte im Bereich der in diesem Bescheid genehmigten An- und Abflugflächen berechnet. Die Auswahl der Immissionsorte entspricht den Orten, an denen Anwohner am ehesten belästigt werden könnten. Die Berechnungsergebnisse wurden für das gesamte Untersuchungsgebiet zusätzlich auch flächig und farbig (Iso-dB-Linien in 5 dB(A) - Stufen) dargestellt, so dass auch der Beurteilungspegel an Wohnhäusern oder auf Freiflächen, die nicht explizit als Immissionsorte ausgewählt wurden, abgelesen werden kann. Insgesamt ist die Ermittlung der Lärmbelastung seitens der Genehmigungsbehörde nicht zu beanstanden.

Äquivalenter Dauerschallpegel

An allen Immissionspunkten im Bereich der Wohnbebauung liegen die äquivalenten Dauerschallpegel unter 50 dB(A) am Tag und unter 43 dB(A) in der Nacht. Im Bereich der Büros und Gewerbeeinheiten wurden Pegel kleiner 58 dB(A) am Tag und kleiner 52 dB(A) in der Nacht berechnet.

Maximalpegel

Beim Vorbeiflug werden an allen Immissionsorten kurzzeitige Maximalpegel außen bis zu 94 dB(A) erreicht, was im Rauminnern zu einem Maximalpegel von 79 dB(A) bei Fenster in Kippstellung und von 66 dB(A) bei geschlossenem Fenster führen kann, wobei die Dämmwirkung eines geschlossenen Fensters mit 28 dB sehr konservativ angesetzt wurde. Da bis zu 10 % der Einsätze in der bürgerlichen Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) erfolgen könnten, wären das im Jahr ca. 10 Einsätze / 20 Flugbewegungen.

5.3 Bewertung der Fluglärmbelastung

Die zu erwartenden Lärmimmissionen überschreiten die Geringfügigkeitsschwelle und sind somit abwägungserheblich. Die Geringfügigkeitsschwelle ist gesetzlich nicht fixiert und muss einzelfallbezogen bestimmt werden. Das Abwägungsgebot verlangt, dass eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass in die Abwägung alles, was nach Lage der Dinge Beachtung verdient, eingestellt wird und dass weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Art und Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtung einzelner Belange außer Verhältnis steht. Dabei wurde als abwägungserheblicher Belang von der Genehmigungsbehörde nicht nur „unzumutbarer Fluglärm“, sondern jede Lärmbelästigung angesehen. Hierunter fällt auch der unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle liegende, aber nicht nur unerhebliche Fluglärm (BVerwG, Urt. V. 27.10.1998 - 11 A 1/97E 107).

Die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle wird nicht überschritten. Diese beschreibt die äußerste, mit der planerischen Abwägung nicht mehr überwindbare Grenze. Bis zur fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle können Fluglärmimmissionen in der Abwägung hinter die für das Vorhaben angeführten Belange zurückgestellt werden. Fluglärmbelastungen jenseits dieser Schwelle können den Betroffenen billigerweise nicht mehr zugemutet werden und müssen daher nicht ohne Schutzvorkehrungen oder Entschädigungen hingenommen werden.

Im Anwendungsbereich des im Jahr 2007 novellierten Fluglärmggesetzes wird die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle über die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FlulärmG nun auch mit Wirkung für Zulassungsverfahren nach den §§ 6, 8 LuftVG gesetzlich festgelegt (vgl. Reidt/Wysk, Komm. LuftVG, § 6 Rn. 301, EL 18).

Der Betrieb des Dachlandeplatzes im Kanzlerpark führt zu Lärmbelastungen bis zu 49 dB(A) am Tage (äquivalenter Dauerschallpegel), welche eine Belastung darstellt, die selbst in einem reinen Wohngebiet zulässig wäre. Auch die im Beschluss des Hamburgischen OVG vom 13.12.1994 (Az.: Bs III 376/93, zit. n. juris) angesetzte Zumutbarkeitsschwelle von einem $L_{aeq} = 55$ dB(A) außen / am Tage (a.a.O., Rn. 148) wird somit nicht überschritten.

Es ist unstrittig, dass es bei einem direkten Überflug in unmittelbarer Nähe des Landeplatzes (Maximalpegel bis zu 94 dB(A) außen bzw. 69 dB(A) innen bei gekipptem Fenster) zu Kommunikationsstörungen außen und evtl. auch innen kommen kann. Gespräche müssen unterbrochen werden und es können auch Wahrnehmungsverluste bei der Verfolgung von Fernseh- und Rundfunksendungen auftreten. Erheblich sind aber für die Bestimmung der Zumutbarkeit die Anzahl und Länge derartiger Kommunikationsunterbrechungen bzw. –verluste. Vielfach wird vertreten, dass 12 bis 16 Störungen pro Tag hinzunehmen sind, verschiedentlich wird auch eine Begrenzung auf fünf derartige Störungen verlangt (vgl. Reidt/Wysk, Komm. LuftVG, § 6 Rn. 54b, EL 10). Im Anschluss an das Urteil des OVG Brandenburg vom 09.06.2004 (Az.: 3 D 29/01.AK) werden (bei Zugrundelegung der 100 : 100 – Regel) 10 bis 11 Störungen täglich noch als zumutbar anzusehen sein.

Für den Landeplatz Berlin, Bundeskanzleramt, wurden maximal 100 Einsätze (200 Flugbewegungen) im Jahr prognostiziert, d. h. durchschnittlich weniger als zwei Einsätze bzw. vier Flugbewegungen pro Woche. Es bestehen somit zwischen den Fluglärmereignissen größere Phasen der Ruhe, in denen Lärm an- und abfliegender Luftfahrzeuge vollständig ausbleibt.

Mit Blick auf die geringen Flugbewegungszahlen (max. 10 % der Einsätze pro Jahr) in der bürgerlichen Nachtzeit (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) und den somit selten hervorgerufenen Aufwachreaktionen ist die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeit auch hier gegeben. Es ist mit weniger als einem Einsatz pro Monat in der Nacht zu rechnen.

Gesundheitsgefahren werden durch den Fluglärm nicht hervorgerufen, diese sollen nach der Lärmwirkungsforschung erst beim Auftreten von Pegel > 99 dB(A) mit einer Häufigkeit von 19 Ereignissen und mehr auftreten können (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. LuftVG, § 6 Rn. 53, EL 10, m.w.N.).

Auch die Erholungsfunktion des Großen Tiergartens wird durch den Flugbetrieb nicht beeinträchtigt. Im Bereich der Kongresshalle werden Lärmpegel zwischen 45 dB(A) und 50 dB(A) und für den übrigen Tiergarten weniger als 45 dB(A) erwartet. Bei einem Überflug ist mit Maximalpegel zwischen 75 und 85 dB(A) zu rechnen.

Aus der Sicht des Lärmschutzes gibt es bei Einhaltung der zu Grunde gelegten Betriebsbedingungen keine Bedenken gegen den Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes. Die Fluglärmbelastung erreicht nicht das Maß der Unzumutbarkeit. Aufgrund der geringen Lärmwerte ist auch kein Anspruch der Nachbarschaft auf aktive

und/ oder passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach festzustellen. Die zu erwartende zumutbare Lärmbelastung ist vorliegend darüberhinaus auch deshalb hinzunehmen, da die Errichtung und der Betrieb des Landeplatzes im Interesse der Funktionsfähigkeit des Staates im Sinne einer reibungslosen Regierungsausübung und damit im besonderen öffentlichen Interesse erforderlich ist.

Durch die Auflagen II.1 und III.2 ist sichergestellt, dass die Genehmigungsbehörde bei Auftreten von unvorhergesehenen Lärmauswirkungen geeignete Maßnahmen zur Lärmentlastung treffen kann.

6. Geeignetheit des Geländes / Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Es bestehen keine Bedenken hinsichtlich der Geeignetheit des Geländes/Gebäudes für die Anlage und den Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes.

Der Antragsteller hat durch die HeliportDesign Carloff GmbH das Gelände selbst und die unmittelbare Umgebung auf ihre Eignung hin beurteilen lassen (Eignungsuntersuchung vom 31.05.2022, geändert und ergänzt am 27.02.2024). Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz wird den Anforderungen an einen Hubschrauberlandeplatz gemäß Allgemeiner Verwaltungsvorschrift für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (AVV) mit Ausnahmen gerecht. Dies wird auch durch die gutachtliche Stellungnahme der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH vom 12.05.2023 bestätigt. Hinsichtlich der beantragten Ausnahmen konnte das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hergestellt werden. Das BMDV teilte mit Schreiben vom 19.07.2024 mit, dass nach Prüfung der geänderten eingereichten Unterlagen seitens des BMDV keine Sicherheitsbedenken bestehen.

Für die Betriebssicherheit eines Flugplatzes ist § 45 Abs.1 Satz 1 LuftVZO i. V. m. § 53 Abs. 1 LuftVZO maßgeblich. Danach ist ein Flugplatz im betriebssicheren Zustand zu erhalten und ordnungsgemäß zu betreiben. Dies macht es erforderlich, dass der Flugplatz über die notwendigen baulichen, technischen und organisatorischen Einrichtungen verfügt, um eine reibungslose Abwicklung des Verkehrs und die Beherrschbarkeit von allgemeinen Gefahren und Notsituationen sicherzustellen. (vgl. Reidt/Wysk, Komm. LuftVG, § 6 Rn. 412, EL 18).

Die Abmessungen von Hubschrauberlandeplätzen richten sich lt. AVV, Teil 3, nach den größten dort verkehrenden Hubschraubermustern. Als Referenzhubschraubermuster wurden die Muster AIRBUS AS332 L1 und AS532 U2 bestimmt. Diese Hubschrauber werden von der Bundespolizei und der Luftwaffe vorrangig zur Beförderung von Repräsentanten der Bundesregierung genutzt.

Die genehmigte Gesamtabmessung der tragfähigen Landefläche beträgt 34 m im Durchmesser. Darauf befindet sich die quadratische Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) mit einer Seitenlänge von 24 m. Die Endanflug- und Startfläche (FATO) entspricht 1,5 D (Durchmesser) des Referenzhubschraubers und ist hindernisfrei. Sie hat eine Seitenlänge von 29,25 m und befindet sich teilweise und die Sicherheitsfläche um die FATO mit einer Streifenbreite von 4,875 m fast vollständig im Luftraum. Die beantragten Maße des Landeplatzes stellen eine Abweichung von den Vorgaben aus Nr. 3.2.1.5 sowie 3.2.2.6 der AVV dar. Danach müssen die FATO und die

Sicherheitsfläche in der Lage sein, die Hubschrauber, für die der Hubschrauberflugplatz vorgesehen ist, ohne die Gefahr einer strukturellen Beschädigung zu tragen.

Gemäß AVV, Abschnitt 1.1.2, können Abweichungen von der AVV bei Neugenehmigungen nur auf der Grundlage eines Sachverständigengutachtens durch die zuständige Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, jetzt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), zugelassen werden.

Die Genehmigungsbehörde stimmte den beantragten Abweichungen von der AVV zu. Zuvor konnte, wie erforderlich, das Einvernehmen mit dem BMDV hergestellt werden. Das BMDV teilte mit Schreiben vom 19.07.2024 mit, dass nach Prüfung der eingereichten Unterlagen seitens des BMDV keine Sicherheitsbedenken bestehen.

Grundlage der Entscheidung für die beantragten Ausnahmen war die Neufassung der ICAO Annex 14, Volume II, Heliports, internationale Standards für Hubschrauberflugplätze der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), fünfte Ausgabe 2020, wonach FATO und Sicherheitsfläche nicht mehr vollständig tragfähig sein müssen. Während in der 2. Ausgabe des Annex 14, Volume II, Heliports, vom Juli 1995, welche Grundlage für die inhaltlichen Forderungen der AVV war, die Sicherheitsfläche noch vollständig tragfähig sein sollte, wird seit der 3. Ausgabe vom Juli 2009 keine Tragfähigkeit der Sicherheitsfläche mehr gefordert. Dies gilt entsprechend für die FATO (siehe ICAO 14 II Nr. 3.1.2).

Durch die dynamisch tragbare Kreisfläche von 34 m Durchmesser ist jedoch eine tragfähige Startabbruchstrecke von 34 m in alle Richtungen verfügbar. Diese Strecke ist deutlich größer als die für den Referenzhubschrauber AS 532 U2 im Flughandbuch geforderten 24,0 m. Damit führt lt. Aussage des Sachverständigen Herrn Gunter Carloff die Abweichung von der AVV ausdrücklich nicht zu Gefahren für den Flugbetrieb.

Neben der Beschaffenheit des Landeplatzgeländes selbst war auch die Umgebung im Hinblick auf die erforderliche Hindernisfreiheit zu bewerten. Lt. AVV darf die Neigung der Anflugfläche an Landeplätzen bei Hubschraubern der Flugleistungs-kategorie 1 nicht größer sein als 8 % und bei der Abflugfläche 4,5 %. Diese Flächen sollten durch vorhandene Objekte nicht von unten durchdrungen werden. Der Abstand zwischen den An- und Abflugflächen sollte mindestens 150° betragen.

Für den Landeplatz am Kanzleramt wurden unter Beachtung der vorherrschenden Hauptwindrichtungen und nach amtlicher Vermessung aller relevanten Hindernisse vier An- und Abflugflächen ausgewiesen. Ein Durchstarten in eine hindernisfreie An- und Abflugfläche ist dadurch jederzeit gewährleistet.

Den Anforderungen an die Hindernisfreiheit wird der Landeplatz bei Inbetriebnahme vollständig gerecht werden. Die Geländer im oberen Treppenbereich werden bei Flugbetrieb von der sachkundigen Person abgeklappt. Die Bauwerke in der Nähe des Landeplatzes sind optisch bei Tag und Nacht eindeutig erkennbar und liegen unterhalb oder außerhalb der An- und Abflugflächen. Die nahegelegenen höheren Bauwerke des Bundesministeriums

des Innern sind bereits mit Hindernisfeuern ausgestattet. Vor Inbetriebnahme des Landeplatzes wird eine Neubewertung der Hindernissituation, die umliegenden Bäume betreffend, erfolgen. Viele Bäume werden im Rahmen der Baumaßnahme „Erweiterungsbau“ gefällt. Sofern dann noch Bäume in die An- und Abflugflächen hineinreichen, werden diese eingekürzt. Gegenwärtig, d. h. vor Beginn der Baumaßnahmen für den Erweiterungsbau, ragen zwei Hindernisse in die Abflugrichtungen hinein:

- Hindernis-Nr. 125 – Baum-Nr. 83, 65 m hoch (NHN), 51 m entfernt vom Landeplatzbezugspunkt (LBP), Kürzung um 5,32 m erforderlich,
- Hindernis-Nr. 105 – Baum-Nr. 128, 60 m hoch (NHN), 50 m entfernt vom LBP, Kürzung um 0,29 m erforderlich.

Im Bereich der westlichen Abflugfläche (270°) befinden sich innerhalb und außerhalb der Anflugfläche drei Kamine für Netzersatzanlagen (NEA). Diese NEA stellen auf Grund ihrer Höhe keine Hindernisse dar, jedoch können die beim Betrieb ausströmenden Rauchgase mit einer Temperatur bis 550°C bei Windstille oder schwachen Winden ohne wesentliche Durchmischung mit der Umgebungsluft bis zu 80 m Höhe aufsteigen. Der Durchflug mit einem Hubschrauber durch die Abgase könnte aerodynamisch bedingt zu einem Flugunfall führen. Deshalb werden die drei NEA mit Tagesmarkierungen und Befeuerungen versehen. Bei Betrieb der NEA wird die Anflugrichtung 090°/Abflug 270° rwn zudem gesperrt. Falls eine Aktivierung bei Flugbetrieb erforderlich wird, erfolgt diese mit einer Verzögerung von zwei Minuten. In dieser Zeit ist der An- bzw. Abflug aus dem kritischen Bereich (55 m um die NEA) abgeschlossen. Die genaue Verfahrensweise wird in der Landeplatzbenutzungsordnung (Auflage-Nr. 4) geregelt.

Die Entscheidung über die Markierung sowie Befeuerung des Landeplatzes erfolgt außerhalb des Genehmigungsverfahrens. Geeignete Pläne sind vom Genehmigungsinhaber rechtzeitig zur Zustimmung bei der Luftfahrtbehörde, Dezernat 43, einzureichen.

Da der Hubschrauberlandeplatz in einer Höhe von 24 m über Grund angelegt wird, kann die für Bundesfernstraßen vorgeschriebene und für alle anderen öffentlichen Straßen empfohlene Überflughöhe von mindestens 4,5 m über der Fahrbahnoberfläche (Lichttraumprofil) und zusätzlichen 15 m Sicherheitsabstand im Landeanflug problemlos eingehalten werden ("Richtlinie über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen" des Bundesministers für Verkehr, Az.: StB 27/38.45.90/27001 Va 82 vom 19.01.1982, veröffentlicht im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 2/1982). Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die Sicherheit des Straßenverkehrs durch den Flugbetrieb nicht gefährdet wird und umgekehrt.

Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz liegt im unkontrollierten Luftraum der Klasse G innerhalb der ED-R 146. Da der Abstand zum nächstgelegenen Hubschrauberlandeplatz am Virchow Klinikum in Berlin-Mitte rund 3 km aufweist, ist aus Sicht der Flugsicherung davon auszugehen, dass eine gegenseitige Beeinflussung des Flugbetriebs ausgeschlossen werden kann.

Aufgrund der Beachtung der AVV und damit auch der internationalen Standards für die Anlage eines Flugplatzes (ICAO Annex 14 Bd. 2) ist ein nicht hinnehmbares Flugunfallrisiko auszuschließen. Das gilt auch für das Szenario eines Ausfalls des kritischen Triebwerks („one engine out“). Zudem wird der Vermeidung weitergehender Folgen

bei einem doch eintretenden Unfall durch die Vorhaltung umfangreicher Feuerlösch- und Rettungstechnik am Hubschrauberlandeplatz Rechnung getragen. Wassergefährdende Stoffeinträge sind durch die zur Aufnahme der Löschmittel bestimmten Einrichtungen und den Koaleszenzabscheider ausgeschlossen.

Im Ergebnis ist die Genehmigungsbehörde davon überzeugt, dass auf dem Hubschrauber-Sonderlandeplatz Berlin, Bundeskanzleramt, die Voraussetzungen für einen sicheren und vorschriftenkonformen Flugbetrieb nach dem Stand der Technik gegeben sind. Es liegen auch keine Tatsachen vor und es sind keine Gesichtspunkte erkennbar, dass durch die Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes, die Sicherheit des Luftverkehrs sowie die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden könnten.

7. Belange des Antragstellers

Am Bundeskanzleramt ist für Staats- und Regierungszwecke ein Hubschrauberlandeplatz unbedingt erforderlich. Bisher wurde ohne eine luftrechtliche Genehmigung gemäß § 6 LuftVG auf dem Rasen gelandet und gestartet. Diese Möglichkeit wird es durch den geplanten Erweiterungsbau bald nicht mehr geben. Zudem soll zukünftig auf einem nach § 6 LuftVG genehmigten Landeplatz gelandet werden. Insofern wird die Genehmigung den Belangen des Bundeskanzleramtes unter Erteilung von Auflagen in angemessener Weise gerecht.

8. Weitere Belange der Öffentlichkeit

Es besteht am Betrieb des Landeplatzes aufgrund seiner Zweckbestimmung ein hohes öffentliches Interesse. Insbesondere die kurzfristige Wahrnehmung von Regierungsvertretern an Terminen ohne zeitliche Verzögerung z. B. aufgrund nationaler Gefahrenlagen, wird durch den Landeplatz gewährleistet.

9. Private Belange Dritter

Das Vorhaben steht nicht im Widerspruch zu privaten Belangen Dritter. Insbesondere ist durch die Lage des Vorhabens nicht mit unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen von Anwohnern zu rechnen.

III. Stellungnahmen der Behörden, Gebietskörperschaften, privatrechtlich organisierten Trägern der Daseinsvorsorge und anerkannten Verbänden

Alle nachfolgend genannten Behörden sowie anerkannten Naturschutzvereinigungen haben gem. § 6 Abs. 5 i. V. m. § 10 Abs. 2 Nr. 3 LuftVG eine Stellungnahme zu den Antragsunterlagen abgegeben. Die Stellungnahmen wurden dem Vorhabenträger zwecks Beantwortung der aufgeworfenen Fragen übergeben

1. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenSBW) vom 26.05.2023,

Abt. I – Stadtplanung

Gegen das Vorhaben bestehen keine Bedenken.

Abt. II – Städtebau und Projekte

Es bestehen keine Bedenken. Das Vorhaben liegt im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-106 (Erweiterung des Bundeskanzleramtes), der am 18.07.2022 festgesetzt wurde. Der Bebauungsplan setzt die planungsrechtliche Möglichkeit für ein Bauwerk eines erhöhten Hubschrauberlandeplatzes fest. Aus den Antragsunterlagen ergeben sich auch keine Widersprüche zu den Festsetzungen des Bebauungsplans 1-106. Hinsichtlich der zu erwartenden Lärmbelastung ist in Bezug auf den Verkehrslärm nicht von einer unzumutbaren Zusatzbelastung auszugehen.

Abt. III – Geoinformation, Abt. IV – Wohnungswesen, Stadterneuerung, Städtebauförderung,

Stabstelle – Wohnungsbauleitstelle

Die Belange der jeweiligen Abteilungen sind nicht berührt.

Abt. VI – Ref. VI – Bauaufsicht

Es bestehen keine bauordnungsrechtlichen Einwände.

2. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) vom 15.05.2023

Abt. I – Umweltpolitik, Kreislaufwirtschaft, Immissionsschutz

Abfallwirtschaft

Es werden keine gesonderten Anforderungen an den Bau des Hubschrauberlandeplatzes gestellt, da es sich um keinen gesonderten Bau handelt. Der Landeplatz wird im Zuge des Neubaus des Erweiterungsbaus errichtet.

Lärmschutz

„Ruhige Gebiete“ im Sinne der Lärmaktionsplanung Berlin 2019 – 2023, Anlage 10: „Ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume“ befinden sich nicht im Untersuchungsgebiet. Der Tiergarten, der als innerstädtische Grün- und Erholungsfläche ausgewiesen wurde, sollte trotzdem benannt und in der Abwägung berücksichtigt werden.

Entscheidung

Der Tiergarten wurde hinsichtlich der zu erwartenden Lärmbelastung bei der Abwägung mit einbezogen (siehe Seite 18 der Genehmigung). Zudem wurde im UVP-Bericht auf die Erholungsfunktion des großen Tiergartens auf den Seiten 14 und 32 eingegangen.

Abt. II – Integrativer Umweltschutz (Oberste Wasserbehörde)

Der Hubschrauberlandeplatz wurde bereits bei der Erarbeitung des Entwässerungskonzeptes im Rahmen des festgesetzten Bebauungsplans 1-106 „Erweiterungsbau Bundeskanzleramt“ berücksichtigt. Es ergeben sich in diesem Verfahren keine neuen Anforderungen.

Abt. III – Klimaschutz, Naturschutz und Stadtgrün (Oberste Naturschutzbehörde)

Es wird von einem Planfeststellungsverfahren ausgegangen. Im UVP-Bericht wird auf den Umweltbericht des B-Plans 1 – 106 verwiesen, der nicht Anlage zur Antragsunterlage war. Zudem könnten in einem Planfeststellungsverfahren auch Festsetzungen getroffen werden, die die Inhalte des Bebauungsplanes ändern. Die Auswirkungen können daher in diesem Planfeststellungsverfahren nicht abschließend beurteilt werden.

Entscheidung

Es handelt es sich hier um ein Genehmigungsverfahren gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG ohne Konzentrationswirkung und nicht um ein Planfeststellungsverfahren. Bebauungsplanverfahren und luftrechtliches Genehmigungsverfahren gem. § 6 LuftVG sind somit zwei eigenständige Verfahren, wobei der Bebauungsplan bereits festgesetzt ist. Folglich sind auch die Bedenken zu möglichen Änderungen der vorhandenen Regelungen des Bebauungsplans als unbegründet zurückzuweisen. Ansonsten wurde der Bebauungsplan 1-106 durch die Senatsverwaltung als Plangeber verfasst und durch das Berliner Abgeordnetenhaus im Rahmen einer Verordnung beschlossen. Die Genehmigungsbehörde geht daher davon aus, dass alle zum Bebauungsplan gehörigen Dokumente innerhalb der Verwaltung des Landes Berlins bekannt und verfügbar sind.

Abt. IV – Mobilität und Abt. VI – Verkehrsmanagement

Gegen das Vorhaben bestehen keine Bedenken.

Abt. V – Tiefbau

Es bestehen keine Bedenken und es wird darauf hingewiesen, dass die für Kampfmittel zuständige Ordnungsbehörde keine Kampfmittelfreiheitsbescheinigung erteilt.

3. Landesdenkmalamt vom 26.05.2023

Belange von Denkmalschutz und Denkmalpflege werden berührt. Im näheren Umfeld des Vorhabens befindet sich das Baudenkmal „Kongreßhalle“ mit Außenanlagen, welche als Gartendenkmal (Objekt-Nr. 09050270) unter Denkmalschutz steht. Hinsichtlich des Umgebungsschutzes bestehen aber keine Bedenken.

4. Berliner Forsten vom 26.05.2023

Belange werden nicht berührt.

5. Berliner Feuerwehr vom 26.04.2023

Die Berliner Feuerwehr fordert die Aufnahme weiterer brandschutztechnischer Anforderungen. Sie betreffen die Löschwasserleitungen/Steigleitungen zur Landeplattform sowie die Brandmeldeanlage.

Entscheidungen

Alle Forderungen und Hinweise der Berliner Feuerwehr sind an den Vorhabenträger weitergeleitet worden und sind zu beachten bzw. umzusetzen. Es wird auf die Auflage-Nr. 2 der „Allgemeinen Auflagen“ verwiesen. So ist vor Inbetriebnahme des Landeplatzes mit der örtlichen Feuerwehr eine Objektbesichtigung erforderlich. Eine Inbetriebnahme des Landeplatzes ist nur möglich, wenn auch seitens der Berliner Feuerwehr keine Bedenken mehr bestehen. Der entsprechende Vermerk ist der Genehmigungsbehörde spätestens zur Abnahmeprüfung zu übergeben.

6. Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. vom 16.06.2023

Ein Dachlandeplatz wird wegen dem Erhalt von Grünstrukturen begrüßt. Es wird die Frage gestellt, ob es ein Entwässerungssystem gibt, um mögliche Bodenkontaminationen durch über die Plattform laufende Löschmittel zu vermeiden. Bei der Entwässerung sollten Vorkehrungen getroffen werden, z. B. Rückhaltevorrichtungen, um kontaminiertes Wasser aus Betankung oder Havarien aufzufangen.

Es wird nach betriebsbedingten Wirkungen durch Winddruck von Starts und Landungen auf Vögel gefragt. Nistmöglichkeiten unterhalb der Landeplattform sollten vermieden werden. Es werden Konflikte bei einem Aufleuchten der Beleuchtung mit anfliegenden Vögelschwärmen befürchtet. Zur Vermeidung werden z. B. Flugverbotszeiten vorgeschlagen.

Weiterhin wird kritisiert, dass im UVP-Bericht auf das Bebauungsplanverfahren verwiesen wird, in dem nur auf Straßen- und Bahnlärm und nicht auf Fluglärm eingegangen wurde. Die Betrachtung des Fluglärms erfolgte im separaten luftrechtlichen Verfahren. Die BLN hatte im Jahr 2021 in einer Stellungnahme die Ausführungen zum Bebauungsplan abgelehnt wegen Licht, Lärm, Winddruck und Abwasser des Hubschrauberlandeplatzes. Die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten würden so zwischen den Behörden werden hin- und hergeschoben werden.

Entscheidungen

Die Befürchtungen des BLN können hinsichtlich einer möglichen Bodenkontamination vollständig ausgeräumt werden. Erhöhte Landeplätze werden grundsätzlich so angelegt, dass bei Starkregen oder im Havariefall das gesamte Wasser einschließlich Löschmittel oder Kraftstoff abgeleitet und zu einem Koaleszenzabscheider geleitet wird. Das erfolgt auf Grundlage exakter Berechnungen (maximal mögliche

Wassermenge, erforderliche Durchmesser der Leitungen um ein Überlaufen über die Plattform zu verhindern...). Der Landeplatz selbst muss um Ansammlungen von Wasser zu vermeiden mit einer Neigung von max. 2 % angelegt werden.

Entsprechende Wirkungen auf Vögel sind bisher bei anderen Hubschrauberlandeplätzen nicht aufgetreten. Lt. dem Ingenieurbüro Bosch & Partner (Erstellung des UVP-Berichts) wirkt der Winddruck in etwa 45 Meter nach unten und 60 Meter nach außen. Dabei weichen Vögel den langsam startenden bzw. landenden Hubschraubern aus. Fledermäuse sind oberhalb der Landeplattform aufgrund des fehlenden Nahrungsangebotes nicht zu erwarten. Nistmöglichkeiten für Vögel oder Fledermäuse werden verhindert.

Es sind bisher auch keine Anhaltspunkte für eine direkte Irritation von Zugvögeln durch die temporäre Befeuerung von erhöhten Hubschrauberlandeplätzen bekannt. Die Beleuchtung ist ausschließlich auf die Landplattform gerichtet. So verfügen die Flutlichtstrahler über Blendschutzhauben. Die Anflug- und Randbefeuerung verfügt über eine geeignete Helligkeitsregelung. Die Dauer der Beleuchtung ist gering, die gesamte Befeuerung wird nur bei Flugbetrieb geschaltet im Zeitraum von spätestens 15 Minuten vor einer angemeldeten Landung und bis 5 Minuten nach dem Start. Es gibt kein plötzliches Aufblitzen oder starke Lichtemissionen in den Himmel. Zudem sind im umliegenden Bereich nachts die Ingeborg-Drewitz-Allee und Joachim-Karnatz-Allee stark ausgeleuchtet und es befinden sich zahlreiche hell erleuchtete Bauwerke, insbesondere der Berliner Hauptbahnhof, das Haus der Kulturen der Welt, das Tipi am Kanzleramt, der Reichstag und das Brandenburger Tor in direktem Umfeld.

Das bereits erfolgte Bebauungsplanverfahren und das luftrechtliche Verfahren gem. § 6 LuftVG sind zwei selbständige isolierte Genehmigungsverfahren. Dass betriebsbedingten Auswirkungen (Licht, Lärm, Kollisionsrisiko etc.) des Betriebs des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes nicht bereits schon im Bebauungsplanverfahren betrachtet wurden, liegt nicht im Verantwortungsbereich der Luftfahrtbehörde.

7 Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin vom 17.05.2023

Die Belange des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin werden durch das Vorhaben nicht berührt.

8. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin vom 15.06.2023

Es bestehen keine Bedenken. Es wird aber auf eine mögliche erhöhte Lärmbelastung hingewiesen.

9. Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin vom 02.05.2023,

Abt. für Ordnung, Straßen, Grünflächen, Umwelt und Naturschutz

Es bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

10. DFS Deutsche Flugsicherung vom 12.05.2023

Es bestehen keine Bedenken. Es wird aber empfohlen, die Abweichungen von der AVV durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) genehmigen zu lassen. Gesichtspunkte der Hindernisfreiheit sind von der Genehmigungsbehörde in eigener Zuständigkeit zu prüfen und zu regeln. Der Landeplatz liegt im unkontrollierten Luftraum der Klasse G innerhalb der ED-R 146. Der Abstand zum nächsten Hubschrauberlandeplatz beträgt rund 3 km, so dass eine gegenseitige Beeinflussung ausgeschlossen werden kann.

Entscheidung

Den Forderungen der DFS wird vollumfänglich entsprochen. Das Einvernehmen mit dem BMDV konnte nach Änderung der Planunterlagen hergestellt werden (FATO wurde größer definiert ohne Änderung der baulichen Anlage).

11. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

Schreiben vom 06.07.2023

Das BMDV stimmte mit Schreiben vom 06.07.2023 einer Genehmigung des Hubschrauberlandeplatzes auf Grundlage der am 14.07.2022 eingereichten Antragsunterlagen nicht zu, insbesondere den Abweichungen von der AVV.

Neben der Abweichung bezüglich der Sicherheitsfläche wurden auch die Vorgaben der AVV hinsichtlich der Größe der Endanflug- und Startfläche (Final Approach and Take-Off Area – FATO) nicht eingehalten. Geplant war die FATO als Quadrat mit einer Seitenlänge von 24 m, welches genau von der tragfähigen Kreisfläche mit 34 m Durchmesser aufgenommen werden konnte. Bei Zugrundelegung des Referenzhubschraubermusters AS352 U2 Cougar mit einem D-Wert von $D=19,5$ m müsste die FATO aber ein Quadrat mit einer Seitenlänge von 29,25 m darstellen, um Flugbetrieb entsprechend Flugleistungsstufe 1 zu gewährleisten. Die tragfähige Plattform müsste also einen Durchmesser von über 41 m haben, um die FATO einzuschließen.

Grundlage für die Berechnung der Größe der FATO war das Flughandbuch des Referenzhubschraubers wonach eine tragfähige Kreisfläche mit einem Durchmesser von 24 Metern ausreichend für die sichere Durchführung von Flugbetrieb sei. Die im Flughandbuch geforderten Flächen sind allerdings nicht identisch und nur eingeschränkt vergleichbar mit den Flugbetriebsflächen gemäß AVV. Aus diesem Grund können die Maße nur bedingt als Kriterien für die Anlage eines Hubschrauberflugplatzes herangezogen werden. Dies gilt insbesondere auch deshalb, da die im Flughandbuch verorteten Angaben ausschließlich die Mindestanforderungen für die sichere Durchführung von Flugbetrieb definieren. Maßgeblich sollen aber die Anforderungen gemäß AVV angewendet werden. Abhängig von der Größe der FATO sind auch die Lage der Sicherheitsfläche und der sich daran anschließenden Hindernisbegrenzungsflächen. Unter der Annahme einer regelkonformen FATO verschieben sich

die Hindernisbegrenzungsflächen, vom Mittelpunkt der FATO aus gesehen, nach außen. Dadurch vergrößert sich der für die Hindernisbetrachtung relevante Bereich. Sofern sich Durchdringungen der Hindernisbegrenzungsflächen ergeben, müssen diese kompensiert werden, entweder durch Entfernen der Hindernisse oder durch Ergreifen flugbetrieblicher Maßnahmen, die ein sicheres Überfliegen sicherstellen. Durch die kleiner ausgelegte FATO wurden demnach Bereiche, die relevant sind, nicht auf Hindernisse untersucht. Daneben hat die Größe der FATO auch Einfluss auf die Ausgestaltung der optischen Hilfen (Markierung und Befeuerung). Es kann ebenfalls nicht ausgeschlossen werden, dass Feuerlösch und Rettungseinrichtungen überarbeitet werden müssten. Für die zukünftige Nutzbarkeit des HSLP kann eine zu klein ausgelegte FATO ein nicht unerhebliches Risiko darstellen.

Entscheidung

Dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung wurde mit Schreiben vom 07.07.2023 mitgeteilt, dass die aktuell vorliegenden Antragsunterlagen nicht genehmigungsfähig sind. Der Antrag müsse überarbeitet und geändert werden.

Die entsprechend den Forderungen des BMDV geänderten Antragsunterlagen wurden bei der Genehmigungsbehörde am 04.03.2024 eingereicht und an das BMDV zwecks Herstellung des Einvernehmens weitergeleitet.

Schreiben des BMDV vom 19.07.2024

Den geänderten Planunterlagen wurde vollumfänglich zugestimmt. Die noch bestehenden Abweichungen von der AVV (Tragfähigkeit der Sicherheitsfläche und teilweise der FATO) wurden als flugbetrieblich unbedenklich bewertet. Es bestehen seitens des BMDV keine Sicherheitsbedenken mehr. Das Einvernehmen wurde hergestellt.

IV. Begründung der Nebenbestimmungen

Die Auflagen-Nr. I.1, 11, 15, 16 dienen der Umsetzung flugbetrieblicher Vorgaben und spiegeln die anerkannten technischen Standards gemäß der in Auflage-Nr. 1 genannten Vorschrift und Grundsätze wider.

Die in Auflage-Nr. I.2 dieses Bescheides geforderten Löschmittel und Rettungsgeräte entsprechen den Mindestanforderungen der AVV, ebenso die Reaktionszeit. Bei einem Dachlandeplatz ist grundsätzlich Löschschaum vorzuhalten.

Alle weiteren allgemeinen Auflagen des Abschnitts I dienen dem sicheren Betrieb am Landeplatz.

Die Auflagen-Nr. II. 1 dient der Vorsorge für den Fall, dass aufgrund von Prognoseunsicherheiten wider Erwarten höhere Fluglärmbelastungen auftreten sollten.

Der Auflagenvorbehalt ergibt sich aus § 36 Absatz 2 Nr. 5 VwVfG. Er soll eine Anpassung der Genehmigung zur Herstellung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und zur Abwendung von Gefahren dienen, wenn sich Tatsachen unvorhergesehen ändern, was im Bereich der sich teilweise dynamisch ändernden Luftfahrt vorkommen kann.

V. Begründung der Kostenentscheidung

Die vorstehende Amtshandlung ist gebührenfrei. Gemäß § 8 Abs. 1 Nr. 1 Verwaltungskostengesetz des Bundes (VwKostG) ist die Bundesrepublik Deutschland und die bundesunmittelbaren Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts, deren Ausgaben auf Grund gesetzlicher Verpflichtung ganz oder teilweise aus dem Haushalt des Bundes getragen werden, von der Zahlung der Gebühren für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen befreit.

F Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die Genehmigung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg, Mittelstraße 5, 12529 Schönefeld, schriftlich, zur Niederschrift oder elektronisch zu erheben.

Im Auftrag

Regina Holz

Regina Holz



Anlagen:

- Anlage 1 – Topographische Karte (Darstellung der An- und Abflugflächen), Maßstab 1 : 25.000, vom 31.05.2022,
- Genehmigungsurkunde