

Genehmigung

eines

Landeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz)

mit der Bezeichnung

Hubschrauber-Sonderlandeplatz Deutsches Herzzentrum der Charité Berlin (DHZC Berlin)

-Az.: 50.114.10/2024

vom 13. Februar 2024

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.....	7
VII. Befeuern.....	7
VIII. Markierung.....	7
IX. Optische Hilfen.....	8
X. Beschränkter Bauschutzbereich.....	8
B. Nebenbestimmungen.....	8
I. Allgemeine Auflagen.....	8
II. Auflagen zur Vermeidung und Minderung von Fluglärm.....	11
III. Auflagenvorbehalt.....	11
C. Hinweise.....	12
D. Anordnung der sofortigen Vollziehung.....	12
E. Kostenentscheidung.....	12
F. Begründung.....	13
I. Verfahrensablauf.....	13
1. Genehmigungsantrag.....	13
2. Beteiligung der Öffentlichkeit.....	13
2.1 Auslegung.....	13
2.2 Einwendungen.....	14
2.3 Erörterung.....	14
3. Beteiligung der in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden und anerkannten Verbände.....	14
4. UVP-Vorprüfung.....	15
II. Rechtliche Würdigung.....	15
1. Planrechtfertigung.....	16
2. Standort- und Konfigurationsalternativen.....	17
3. Raumordnung und Städtebau.....	19
4. Naturschutz und Landschaftspflege.....	20
5. Schutz vor Fluglärm.....	22
5.1 Allgemeines.....	22
5.2 Berechnungsgrundlagen und Berechnungsergebnisse.....	24

5.3	Bewertung der Fluglärmbelastung.....	26
6.	Geeignetheit des Geländes/Öffentliche Sicherheit und Ordnung.....	28
7.	Belange der Antragstellerin.....	30
8.	Weitere Belange der Öffentlichkeit.....	30
9.	Private Belange Dritter.....	31
III.	Stellungnahmen der Behörden, Gebietskörperschaften, privatrechtlich organisierten Trägern der Daseinsvorsorge und anerkannten Verbänden (Träger Öffentlicher Belange) im Einzelnen.....	31
1.	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenSBW).....	31
2.	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU).....	32
3.	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg	34
4.	Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V.....	34
5.	Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin.....	35
6.	DFS Deutsche Flugsicherung.....	36
IV.	Begründung der Nebenbestimmungen.....	36
V.	Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung.....	37
VI.	Begründung der Kostenentscheidung.....	37
G.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	37

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. EntscheidungenI. Umfang der Genehmigung

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

**Charité Universitätsmedizin Berlin
Charitéplatz 1
10117 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 – Lageplan Topographie/Übersicht, Maßstab 1 : 15.000, vom 10.02.2023; Anlage 2 – Lageplan Übersicht, Maßstab 1 : 2.500, vom 10.02.2023) mit Sichtvermerk der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) vom 13.02.2024, die Bestandteil dieser Genehmigung sind.

II. Beschreibung des Landeplatzes

- | | | | |
|----|-----------------------------------|--|---|
| 1. | Bezeichnung | Hubschrauber-Sonderlandeplatz Deutsches Herzzentrum der Charité Berlin (DHZC Berlin)
(Dachlandeplatz) | |
| 2. | Lage/Anschrift | auf dem Gelände des Campus Virchow-Klinikum der Charité Berlin, Augustenburger Platz 1, 13353 Berlin | |
| 3. | Hubschrauberflugplatz-Bezugspunkt | | |
| | a) | geographische Koordinaten | N 52 ° 32 ' 23.4 "
E 13 ° 20 ' 33.8 " (WGS 84) |
| | b) | Höhe über NHN
Höhe über Grund | 111,23 m (365 ft)
75 m (246 ft) |

4. Betriebsflächen

- a) Gesamtabmessung, tragfähig 29 m x 29 m im Quadrat
- b) Endanflug-und Startfläche FATO (final approach and take-off area) zugleich Aufsetz- und Abhebefläche TLOF (touchdown and lift-off area) 21 m x 21 m im Quadrat
Neigung < 2 % in jede Richtung
- c) Sicherheitsfläche (safety area) 4 m allseitig um die FATO
Neigung 1,5 % nach innen gerichtet
- d) Oberfläche tragfähiger Baustoff,
Bodeneffekt gewährleistet

5. Tragfähigkeit 6.000 kg Höchstabflugmasse (MTOM)

6. An- und Abflugrichtungen

- a) Anflug 071° rwN mit Rechtskurve ca. 830 m vor Landefläche auf 084°
280° rwN
- b) Abflug 100° rwN
264° rwN, nach 830 m Linkskurve auf 051°

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
26	264	25 m	21 m
10	100	25 m	21 m

b) Verfügbare Strecken – Landung

Bezeichnung Anflug	Rechtweisende Richtung in °	LDAH Landing distance available (Helicopter): verfügbare Landestrecke
28	280	25 m
08	084	25 m

8. Hindernisfreiheit

Die An- und Abflugflächen sind hindernisfrei.

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 6.000 kg und einer Gesamtgröße bei drehendem Motor bis ausschließlich 15 m.

IV. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient als Sonderlandeplatz ausschließlich dem Einsatz von Hubschraubern für medizinische Hubschraubereinsätze (Helicopter Emergency Medical Service - HEMS) und für Krankentransporte sowie die damit in Zusammenhang stehenden Flüge, wie Transport von medizinischem Personal und Gerät, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten.

V. Betriebszeit/Betriebspflicht

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

VI. Einfriedung

Die Genehmigungsinhaberin ist gemäß § 53 Abs. 2 i. V. m. § 46 Abs. 2 LuftVZO von der Verpflichtung, den Sonderlandeplatz vollständig einzufrieden, befreit. Der Landeplatz liegt außerhalb des allgemein zugänglichen Bereiches des Krankenhauses auf dem Dach. Über ein Schließsystem wird die Zugänglichkeit ausschließlich für berechtigtes Personal sichergestellt. Zusätzlich sind an den Ausgängen Verbotsschilder nach § 46 Abs. 2 LuftVZO mit folgender Aufschrift anzubringen:

„Flugplatz
Betreten durch Unbefugte verboten“

VII. Befuerung

Die Befuerung 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. Eine Befuerung von Hindernissen ist nicht erforderlich.

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 Doppelhindernisseuer an der Mastspitze, rundabstrahlend rot, zu errichten, so dass jederzeit ein uneingeschränkter Blick auf einen Windrichtungsanzeiger gewährleistet ist.

X. Beschränkter Bauschutzbereich

Es wird ein 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.
2. Teil 6, Nr. 6.1 „Rettungs- und Feuerlöschwesen“ der AVV sind zu beachten. Danach sind folgende Löschmittel (Brandschutzkategorie H 1) und Rettungsgeräte vorzuhalten:

Löschmittel

- Hauptlöschmittel ist Löschaum entsprechend Mindestleistungsstufe B (Schwerschaum) mit einer Ausstoßrate von mindestens 250 l/min.
- Für die Schaumerzeugung sind mindestens 2.500 l Wasser bereitzuhalten.
- Zusatzmittel - 45 kg Trockenlöschmittel oder 90 kg Kohlendioxid, verteilt auf mehrere Feuerlöcher

Rettungsgeräte

- ein Gurttrennmesser
- eine Handblechschere
- eine Handsäge (Fuchsschwanz)
- eine Feuerwehrraxt
- eine Handmetallsäge

- ein Bolzenschneider
- ein Einreißhaken mit Stiel
- eine Anstalleiter in Alu-Ausführung (ca. 2 m)
- zwei Brandschutzhelme DIN EN 443
- zwei Handlampen
- eine Löschdecke DIN EN 1869 (mind. 1,8 m x 1,6 m)
- zwei Paar 5-Finger Schutzhandschuhe aus flammwidrigem und hitzebeständigem Gewebe
- eine Krankentrage
- eine Rettungsdecke für Verletzte, zuzüglich zwei Woldecken
- ein Verbandskasten VK DIN 14142
- ein Verbrennungsset für Brandverletzte, zuzüglich vier Rettungsfolien

Lt. N.r. 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. Diese ist mit der LBO des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Virchow Klinikum auf dem Parkdeck abzustimmen. Dabei muss der Betrieb beider Landeplätze miteinbezogen werden. Insbesondere müssen Parallelstarts oder –landungen ausgeschlossen werden. Die geänderte LBO des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Virchow Klinikum ist der Luftfahrt-/Genehmigungsbehörde ebenfalls 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. Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung mit der Mindestdeckungssumme von 2,5 Mio. € für Personen- und Sachschäden abgeschlossen sein und für die Dauer der Genehmigung aufrechterhalten werden. Der aktuelle Versicherungsvertrag oder eine Kopie davon ist in die Flugplatzakte aufzunehmen.

11. Die Nutzung des Landeplatzes ist nur durch jeweils einen Hubschrauber zulässig.
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. Die Genehmigungsinhaberin 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 Befeuierungs- und Markierungsplan zwecks Zustimmung vorzulegen.
16. Die Befeuierung 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. Planbare Sekundärflüge (Verlegungen und sonstige Transportflüge) sind ausschließlich werktags in der Zeit von 7 Uhr bis 19 Uhr durchzuführen.
2. Die Genehmigungsinhaberin 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. Die Genehmigungsinhaberin 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. Die Genehmigungsinhaberin 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. Die Genehmigungsinhaberin 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).
7. Vor der Inbetriebnahme des HSLP ist eine praktische Prüfung der Strömungsverhältnisse durch die vorhandene Gebäudestruktur angezeigt! (ggf. zweiter Windrichtungsanzeiger notwendig?)

D. Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit

Die Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Deutsches Herzzentrum der Charité Berlin ist mit allen ihren verfügbaren Regelungen (außer Kostenentscheidung) sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 Verwaltungsgerichtsordnung –VwGO).

E. Kostenentscheidung

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

F. Begründung

I. Verfahrensablauf

1. Genehmigungsantrag

Die Charité - Universitätsmedizin Berlin (im Folgenden Antragstellerin) hat mit Schreiben vom 12.07.2022 bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg die Genehmigung für die Anlage und den Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Dach des Neubaus des Deutschen Herzzentrums der Charité (DHZC) Berlin auf dem Gelände des Campus Virchow Klinikum beantragt.

Der Landeplatz soll für medizinische Hubschraubereinsätze (HEMS) und für Krankentransporte sowie die damit im Zusammenhang stehenden Flüge, wie Transport von medizinischem Personal und Geräten, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten nach Sichtflugregeln am Tag und in der Nacht genutzt werden.

Auf dem Campus Virchow Klinikum befindet sich bereits ein mit Bescheid der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde vom 30.10.2009, geändert mit Bescheid vom 14.07.2010, nach § 6 LuftVG genehmigter Hubschrauberlandeplatz mit der Zweckbestimmung medizinische Hubschraubereinsätze (HEMS) und Krankentransporte sowie die damit in Zusammenhang stehenden Flüge. Dieser wurde auf dem obersten Parkdeck des Parkhauses an der Seestraße angelegt und ist seit dem 08.10.2010 in Betrieb. Der Landeplatz ist an keines der Krankenhäuser auf dem Campus direkt angebunden. Im Hinblick auf eine deutliche Verbesserung des Patiententransports soll nun ein Hubschrauberlandeplatz auf dem Neubau des DHZC errichtet werden, von dem die Patienten direkt in die entsprechenden Notaufnahmen befördert werden können. Im Neubau des DHZC sollen alle Notaufnahmen des Campus Virchow untergebracht werden.

Der bestehende Hubschrauber-Sonderlandeplatz soll weiterhin als Redundanz in Betrieb bleiben und nur noch angefliegen werden, wenn der Landeplatz auf dem DHZC belegt ist bzw. zwei Anflüge gleichzeitig erfolgen.

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 17. 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, und im Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Fachbereich Stadtplanung, Dienstgebäude Hohenzollerndamm 174 - 177, 10713

Berlin, während der Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Auf die Auslegung wurde im Amtsblatt Berlin Nr. 15, Seite 1643, vom 31.03.2023 sowie ab dem 21.03.2023 auf der Internetseite der Genehmigungsbehörde hingewiesen.

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 15.03.2023 (Bezirksämter) und 01.04.2023 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 Inneres und Sport (SenInnS)
- 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

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.

Die SenInnS, die Berliner Feuerwehr, das LAVG sowie das Bezirksamt Mitte von Berlin gaben keine schriftliche Stellungnahme zum Vorhaben ab. Keine Bedenken gegen das Vorhaben äußerten die SenSBW, die GL, das Landesdenkmalamt Berlin sowie das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf.

Die SenMVKU bat um Anpassung des Prognosehorizontes (bisher Jahr 2031) bei der Berechnung der Lärmbelastung und hatte Fragen zur Lärmberechnung. Außerdem wurde auf Schornsteine hingewiesen, die entgegen den Darstellungen auf den Plänen über keine Hindernisbefeuerng verfügen. Die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. lehnt das Vorhaben ab, da bereits ein Hubschrauberlandeplatz auf dem Campus Virchow Klinikum in Betrieb sei. Man sehe keinen Bedarf, wendet sich gegen die 117 Baumfällungen wegen dem Bau des Herzzentrums, befürchtet Verschmutzungen durch Löschschaum, Treibstoff oder kontaminiertes Wasser im Brandfall und befürchtet Abstürze von Menschen von der Plattform. Durch den Winddruck der Hubschrauber und durch die Blendwirkung könnten Tiere beeinträchtigt werden. Zudem könnte der Überflug von Zugvögeln gestört werden. Die Deutsche Flugsicherung bat um Ausrichtung des Flächensystems an die Endanflugrichtungen 280° und 264° (siehe Teil F, Abschnitt III. „Stellungnahmen der Behörden, Gebietskörperschaften und anerkannten Verbände“).

Auf eine Erörterung/Online-Konsultation mit den beteiligten Behörden und Verbänden wurde verzichtet. Die SenMVKU und die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. erhielten per Mail vom 20.06.2023 von der Antragstellerin über die Genehmigungsbehörde eine schriftliche Erwiderung zu ihren Stellungnahmen und wurden gebeten, bis zum 31.08.2023 eine erneute Stellungnahme abzugeben, sofern ihre Bedenken nicht ausgeräumt werden konnten. Eine erneute Stellungnahme wurde nur von SenMVKU abgegeben (siehe Teil F, Abschnitt III „Stellungnahmen der Behörden, Gebietskörperschaften, privatrechtlich organisierten Trägern der Daseinsvorsorge und anerkannten Verbänden“ ab S. 31).

4. UVP-Vorprüfung

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurde für das Vorhaben eine UVP-Vorprüfung gem. § 7 UVPG durchgeführt. Anhaltspunkte, die auf das Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung hindeuten, waren nicht ersichtlich. Im Ergebnis der Vorprüfung wurde am 24.01.2023 festgestellt, dass für das genannte Vorhaben keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Die Bekanntgabe des Unterbleibens der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte gem. § 5 Abs. 2 UVPG am 31.01.2023 auf den Seiten des UVP-Portals der Länder Berlin, Brandenburg u. a.

II. **Rechtliche Würdigung**

Die beantragte Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Deutsches Herzzentrum der Charité Berlin 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. Grabherr/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. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 112 EL18).

Die Charité – Universitätsmedizin Berlin ist eine der größten Kliniken Europas mit über 3.000 Betten. In den drei bettenführenden Standorten, verteilt über das Stadtgebiet Berlins, werden jährlich rund 850.000 ambulante und stationäre Fälle versorgt (Campus Charité Mitte, Campus Virchow-Klinikum in Berlin-Wedding, Campus Benjamin Franklin in Berlin-Steglitz). Das Deutsche Herzzentrum Berlin (DHZB), Betriebsaufnahme im Jahr 1986, ist eine überregionale Spezialklinik für Herz-Kreislauf-Erkrankungen auf dem Campus Virchow Klinikum. Es verfügt innerhalb des Hauses über fünf Kliniken und 196 Betten, davon 71 für Intensivbehandlung. Seit dem 1. Januar 2023 bilden die herzmedizinischen Einrichtungen des Deutschen Herzzentrums Berlin (DHZB) und der Charité – Universitätsmedizin Berlin das Deutsche Herzzentrum der Charité (DHZC).

Durch den Neubau des DHZC werden alle Räumlichkeiten der Zentralen Notaufnahme des Virchow Klinikums sowie des DHZC in einem Gebäude zusammengelegt. Darüber hinaus wird eine direkte Verbindung mit zwei Notfallaufzügen zum beantragten Hubschrauberlandeplatz hergestellt. Das Gebäude ist über eine Brücke im 1. OG an die Südschiene/an die Gebäude des Campus Virchow Klinikum angeschlossen. Darüber hinaus besteht eine unterirdische Verbindung an das Tunnelsystem des Gesamtcampus. Der Neubau ermöglicht, dass ein Notfallpatient vom Hubschrauber über den Aufzug direkt in den Schockraum gebracht werden kann. Dadurch gelangt der Patient schneller und direkter in die zentrale Notaufnahme oder in das Herzzentrum. Der Zwischentransport des Patienten mit dem begleitenden Rettungsteam entfällt durch die direkte Verbindung. Patienten können schneller behandelt/verlegt werden und es werden deutlich weniger Ressourcen des Rettungsdienstes gebunden. Patienten, die in die Süd- oder Nordschiene des Campus verlegt werden müssen (Internistische Medizin, Kinderintensivmedizin) können über die Tunnel-Brückenbindung in die entsprechenden Kliniken transportiert werden.

Aktuell befinden sich die Räumlichkeiten der Zentralen Notaufnahme in der Nordschiene sowie Südschiene des Campus und sind über ein Tunnelsystem miteinander verbunden. Wird ein Notfallpatient mit dem Hubschrauber an die Charité gebracht, landet der Hubschrauber auf dem Dach des Parkhauses. Hier wartet ein hauseigenes Transportmittel, um den Patienten und das Rettungsteam entgegenzunehmen. Sollte es keine ausreichende Transportmittelkapazität geben, muss ein Rettungswagen der Feuerwehr alarmiert werden, was zu zeitlichen

Verzögerungen in der Versorgung führen kann. Der Patient wird dann an die entsprechende Stelle gefahren (Innerer Bereich Notaufnahme, Chirurgischer Bereich Notaufnahme, DHZC Gebäude ehemals DHZB). Dieser Vorgang ist zeitintensiv und birgt unnötige Transportgefahren für den Patienten (zum Bsp. Tubusdislokation, Verlust von Zugängen, Wegeunfälle etc.) und das Team (mangelnde Sicherheitsinfrastruktur für das gesamte Team, Verladung Material etc.).

Der Bedarf eines Hubschrauberlandeplatzes mit direkter Anbindung an die Notaufnahme ergibt sich auch aus den Anforderungen der gesetzlichen Unfallversicherungsträger nach § 34 SGB VII an Krankenhäuser zur Beteiligung am Schwerstverletzungsartenverfahren, wonach ein Hubschrauberlandeplatz im 24-Stundenbetrieb in räumlicher Nähe zum Schockraum vorhanden sein sollte.

Es besteht somit zweifelsfrei ein konkreter Bedarf an Flugbetrieb. Die Errichtung des beantragten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes stellt eine dringend erforderliche und zeitgemäße Erweiterung und Verbesserung der sicheren Transportmöglichkeiten von schwerstkranken Patienten für das DHZC sowie für die Kliniken auf dem Campus Virchow dar.

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 DHZC Berlin 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.

Auf dem Gelände des Campus Virchow Klinikum errichtet die Charité ein neues Klinikgebäude (Hochhaus), in dem alle Räumlichkeiten der Zentralen Notaufnahme des Virchow Klinikums und des Deutschen Herzzentrums Berlin (DHZB) zusammengelegt werden. Es entsteht räumlich das Deutsche Herzzentrum der Charité Berlin (DHZC). Weitere Bereiche, wie z. B. das bereits bestehende Transplantationszentrum des DHZB, ziehen auch in dieses Gebäude ein.

Der zu genehmigende Landeplatz soll als Dachlandeplatz auf dem DHZC errichtet werden. Für eine effektive Notfallrettung mit möglichst hohen Überlebens- und Heilungsraten ist eine krankenhaushnahe Start- und Landemöglichkeit für Rettungshubschrauber von herausragender Bedeutung.

Optimal wäre demzufolge ein Landeplatz, der es ermöglicht, die Patienten ohne mehrmaliges Umbetten in den Schockraum oder in die jeweilige Abteilung zu befördern. Ein Bodenlandeplatz könnte diese Voraussetzungen nur schwer erfüllen. Hinzu kommt, dass ein Bodenlandeplatz auf Grund der innerstädtischen Lage des Campus und der daher ungünstigen Hindernissituation nicht genehmigungsfähig wäre.

Nur ein Landeplatz in erhöhter Position könnte den Anforderungen der AVV gerecht werden. Zudem bieten erhöhte Landeplätze (Dachlandeplätze) in Verbindung mit der vorgesehenen Infrastruktur (zwei Notfallaufzüge) die besten Bedingungen für eine schnelle Übernahme der Patienten aus dem Hubschrauber und eine zügige Weiterbehandlung im Krankenhaus.

Es gibt somit keine Alternativstandorte für die Errichtung des Landeplatzes auf dem Gebäude des DHZC. Zudem hat der beantragte Standort den Vorteil, dass es im Bereich der schon sehr belasteten Seestraße zu einer Lärminderung kommen wird, da der bereits genehmigte Landeplatz auf dem Parkdeck zukünftig sehr viel weniger angeflogen werden wird.

Die Suche nach Standortalternativen reduzierte sich daher nur auf die 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 Lärmbelastigungen 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.

Die Ausrichtungen der An- und Abflugflächen des HSLP DHZC berücksichtigen die Hauptwindrichtungen der Region Berlin, die Hindernisfreiheit und die Lärmbelastung. Durch die bereits vorhandenen An- und Abflugflächen des Landeplatzes auf dem Parkdeck war die Suche nach An- und Abflugflächen für den HSLP DHZC eingeschränkt. Grundsätzlich gilt, dass sich die An- und Abflugflächen der beiden Landeplätze nicht berühren

oder kreuzen sollten. Es kam somit nur eine Ost-West-Ausrichtung in Betracht, was den Hauptwindrichtungen entspricht. Die Hindernisfreiheit war auf Grund der Höhe des Landeplatzes ebenfalls kein Problem.

Der Abstand zwischen beiden An- und Abflugflächen beträgt am HSLP DHZC 164°. Der Verlauf der An- und Abflugrichtungen zeigt sehr deutlich, dass die Antragstellerin versucht, die Lärmbelastung durch den Landeplatz so gering wie möglich zu halten. So verläuft die westliche An- und Abflugfläche über die Stadtautobahn und den Westhafen und kurvt nach ca. 830 m in Richtung 251°. Weder Plötzensee, die Paul-Hertz-Siedlung in Charlottenburg Nord noch der Großmarkt am Westhafen werden dadurch direkt überflogen. Auch die östlichen An- und Abflugflächen meiden die Wohnbebauung im Bezirk Wedding und verlaufen vorrangig über Industriegelände.

Die genehmigten An- und Abflugrichtungen stellen somit 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, der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bezirksämter Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin geprüft.

Lt. Stellungnahme der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg vom 12.04.2023 befindet sich der angezeigte/geplante Hubschrauber-Sonderlandeplatz gemäß der Festlegungskarte des LEP HR vollständig im Gestaltungsraum „Siedlung“. Dieser ist Schwerpunkt für die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen; wobei auch Hubschrauber-Sonderlandeplätze darin zulässig sind. Darüber hinaus sind in der Festlegungskarte des LEP HR keine weiteren flächenbezogenen Festsetzungen (i. S. v. beachtenspflichtigen Zielen) für den Bereich des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes getroffen worden.

Das Vorhaben liegt weiterhin im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-113VE. Für diesen wurde am 27.08.2021 durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen ein Aufstellungsbeschluss gefasst. Der derzeitige Bebauungsplanentwurf setzt ein Sondergebiet „Klinik“ fest, einschließlich der Möglichkeit einen Hubschrauberlandeplatz auf dem Dach des geplanten Herzzentrums zu errichten. Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-113VE werden die baulichen Voraussetzungen für den Hubschrauberlandeplatz planungsrechtlich gesichert.

Im Ergebnis konnte somit festgestellt werden, dass durch den Landeplatz und die ausgewiesenen An- und Abfluggrundlinien sowie die sie umgebenden Sektoren konkrete Ziele der Raumplanung und Landesplanung nicht beeinträchtigt werden. Der nach § 6 LuftVG 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.

Für die Beurteilung möglicher Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter lagen der Genehmigungsbehörde neben den ausgelegten Antragsunterlagen noch der Umweltbericht zum Bebauungsplan 1-113 (Vorentwurf), Stand 17.11.2021, ein am 21.09.2022 nachgereichtes Dokument zur Durchführung einer Vorprüfung zur Feststellung einer UVP-Pflicht (als Ergänzung zum Umweltbericht zum vorhabenbezogenen B-Planverfahren 1-113 VE) sowie ein nachgereichtes und geändertes Eignungsgutachten vom 17.10.2022 von Herrn Peter Becker, Dipl.-Ing. (FH), vor.

Der Neubau des Herzzentrums mit dem hier genehmigten Hubschrauber-Sonderlandeplatz (Dachlandeplatz) soll auf dem Gelände der Charité – Campus Virchow-Klinikum im Bezirk Mitte/Wedding von Berlin errichtet werden. Auf dem Gelände befindet sich ein bereits nach § 6 LuftVG genehmigter Hubschrauberlandeplatz auf dem obersten Parkdeck eines Parkhauses direkt an der Seestraße in ca. 430 m Entfernung nordwestlich des geplanten Neubaus. Der Campus wird westlich begrenzt durch die Sylter Straße, nördlich durch die Seestraße, östlich durch die Amrumer Straße und südlich durch die Föhler Straße/Nordufer. Die An- und Abflugflächen verlaufen westlich in Richtung Bezirk Charlottenburg/Wilmersdorf und östlich in Richtung Bezirk Mitte. Der Landeplatz soll in ca. 75 m Höhe über Grund errichtet werden.

Der Landeplatz liegt somit mitten im Stadtgebiet von Berlin-Mitte. Der Landeplatz sowie die geplanten An- und Abflugflächen verlaufen über kein Schutzgebiet. Auch im weiteren Umfeld befinden sich keine Schutzgebiete. Lediglich zwei Naturdenkmale sind lt. Karte Geoportal Berlin „Schutzgebiete nach Naturschutzrecht (inklusive Natura 2000)“¹ in der näheren Umgebung zu finden:

- 1-27/B-1 Ahornblättrige Platane, Gelände Virchow-Klinikum, Südring 9, Infektiologie-Pneumologie
- 1-27/B-2 Gewöhnliche Rosskastanie, Gelände Virchow-Klinikum, Südstraße 2, Institutsgebäude Süd

Da der Landeplatz in einer Höhe von 75 m errichtet werden soll und die o.g. Bäume lt. Literatur maximale Wuchshöhen von 30 m erreichen, werden die Bäume 1-27/B auf dem Gelände des Campus Virchow-Klinikum somit hoch überflogen.

Sofern Bäume auf dem Gelände des Campus Virchow-Klinikum wegen des Baus des Herzzentrums gefällt werden müssen, sind diese nicht dem Landeplatz zuzuordnen. Diese Bäume würden auch ohne die Anlage und den Betrieb des Landeplatzes gefällt werden.

¹ https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showAreaSelection&mapId=nsg_lsg@senstadt&areaSelection=map

Auch den Bestimmungen des Artenschutzrechtes nach § 37 ff. BNatSchG wurde Rechnung getragen. Bei der Untersuchung von Bestandsgebäuden auf Niststätten von Gebäudebrütern oder Quartieren von Fledermäusen und auch der Untersuchung der zu fallenden Bäume auf Nestbesatz und Baumhöhlen wurden insgesamt 21 Niststätten des Haussperlings und des Mauerseglers sowie drei Fledermausquartiere auf dem Gelände des Campus entdeckt.

Die Brutvögel Haussperling und Mauersegler stehen nicht auf der Roten Liste der bedrohten Brutvögel. Sie konnten sich trotz Flugbetrieb auf dem Campus in den letzten Jahren gut entwickeln, so dass davon ausgegangen werden kann, dass maximal vier weitere Hubschraubereinsätze pro Woche auf dem Campusgelände die Lebensbedingungen der Brutvögel nicht verschlechtern werden.

Fledermäuse stehen auf der Roten Liste bedrohter Tiere. Auf dem Campusgelände wurden drei Fledermausquartiere gefunden. Der jahrelange Flugbetrieb auf dem Campusgelände führte aber auch hier bisher zu keiner Verschlechterung der Lebensbedingungen der Fledermäuse. Eine Zunahme des Flugbetriebs um maximal vier Anflüge pro Woche, davon ca. 1-2 Anflüge pro Monat in der Nacht, alles in einer Höhe > 75 m, wird auch hier die Lebensbedingungen nicht verschlechtern. Zudem wird das Campusgelände bei An- und Abflug des Rettungshubschraubers so gut wie nicht überflogen, da sich beide Landeplätze direkt am Rand des Campus befinden (Seestraße und Nordufer) und die An- und Abflugrichtungen nur wenige Meter über das Campusgelände verlaufen.

Bodenflächen sind nicht betroffen, da die Anlage auf einem Dach errichtet wird. Auch das Landschaftsbild ändert sich durch den Landeplatz an sich nicht. Der Campus wird um ein Gebäude (Hochhaus) erweitert, was nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist, auf dem ein zusätzlicher Hubschrauber-Sonderlandeplatz errichtet werden soll.

Im Vorhabenbereich sind auch keine Oberflächengewässer betroffen. Mögliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers sollen durch Koaleszenzabscheider vermieden werden (siehe Teil B, Abschnitt I, Auflage-Nr. 13).

Auch die Nutzung des Luftraums innerhalb der neuen An- und Abflugflächen stellt keinen erheblichen Eingriff dar. Im Einzelfall könnte das gelegentliche Überfliegen Scheuch- und Schreckwirkungen insbesondere gegenüber der Avifauna mit sich bringen. Aufgrund der ohnehin gegebenen Vorbelastung der hier in Rede stehenden besiedelten Bereiche in Form von Autolärm und sonstigen anthropogenen Einwirkungen und nicht zuletzt durch den bisher schon angeflogenen Landeplatz auf dem Parkdeck ist aber eine Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts auszuschließen. Zudem sind Anhaltspunkte für eine Reduzierung der biologischen Vielfalt nicht erkennbar.

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Abteilung III – Klimaschutz, Naturschutz und Stadtgrün (Oberste Naturschutzbehörde) geht bei diesem Vorhaben von keinem Eingriff in Natur und Landschaft aus, wenn die notwendige Beleuchtung des Landeplatzes auf das Nötigste minimiert wird und eine Abstrahlung in die Umgebung weitestgehend unterbunden wird (Stellungnahme vom 26.05.2023). Erfahrungen mit

anderen Dachlandeplätzen zeigen, dass durch die Unterflurfeuer und die Ausrichtung der Flutlichter auf die Mitte der FATO eine Abstrahlung auf die Umgebung vermieden wird. Die Beleuchtung wird grundsätzlich nur angeschaltet, wenn ein Hubschrauber im Anflug bzw. im Abflug ist.

Die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. befürchtet in ihrer Stellungnahme vom 16.06.2023, dass es im Havariefall zu Verschmutzungen des Abwassers durch Löschschaum, Treibstoff oder kontaminiertes Wasser kommen könnte. Durch Einsatz eines Koaleszenzabscheiders, einer Art Filter, üblich an allen Dachlandeplätzen, kann diese Befürchtung ausgeräumt werden. Die für den Bau des Herzzentrums erforderlichen Baumfällungen können dem Vorhaben nicht zugeordnet werden.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurde für das Vorhaben eine UVP-Vorprüfung gem. § 7 UVPG durchgeführt mit dem Ergebnis, dass für das genannte Vorhaben keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (Teil F, Abschnitt I, Nr. 4).

Die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden angemessen berücksichtigt.

5. Schutz vor Fluglärm

5.1 Allgemeines

Für die Bewältigung von Fluglärm gelten im Rahmen eines isolierten Genehmigungsverfahrens bzw. Änderungs-genehmigungsverfahrens 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 des Neu- oder Ausbaivorhabens relevanten Lärmbelastungen ausgesetzt sein werden und welche Veränderungen gegenüber den derzeitigen Belastungen eintreten (vgl. Grabherr/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. Grabherr/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. Grabherr/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. Grabherr/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. Grabherr/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. Grabherr/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 FluglärmG (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 FluglärmG). 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 DHZC, 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 DHZC vom 31.05.2022 (Verfasser: Wenker & Gesing Akustik und Immissionsschutz GmbH) wurde die Fluglärmbelastung in der Umgebung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes berechnet und dargestellt. Die Schallimmissionsprognose erweist sich aus Sicht der Genehmigungsbehörde als schlüssig und plausibel.

Da auf dem Campus Virchow-Klinikum bereits ein Hubschrauber-Sonderlandeplatz auf dem Parkdeck an der Seestraße in Betrieb ist und auch weiterhin betrieben werden soll, wurden die flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen durch den Betrieb der beiden Landeplätze sowohl einzeln als auch zusammen ermittelt und dargestellt.

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 Genehmigungsbehörde forderte die Berechnung der Fluglärmbelastung 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 ist. Hierbei werden - anders als bei der Realverteilung (Berlin ca. 60 % Westwind und ca. 40 % Ostwind) - die Schallimmissionen berechnet, die sich ergeben, wenn innerhalb des Betrachtungszeitraumes 100 % der Hubschrauber nach Westen hin starten und landen bzw. wenn 100 % der Hubschrauber nach Osten hin starten und landen würden. Auch das am Landeplatz vorgeschriebene VTOL 1 - Verfahren, welches in der DIN 45 684-1 in Form eines gesonderten Datenblattes für die Luftfahrzeugklasse H 1.2 beschrieben ist, wurde bei der Fluglärmrechnung berücksichtigt. 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. Dazu wurden von der Antragstellerin die Flugbewegungszahlen des bereits bestehenden Landeplatzes seit dem Jahr 2016 ermittelt und

aufgesplittet nach Flugbewegungen für das Herzzentrum bzw. für die anderen Kliniken des Campus Virchow. In den Jahren bis 2019 wurden jährlich bis ca. 500 Einsätze (ca. 1000 Flugbewegungen) registriert. Pandemiebedingt sanken die Einsatzzahlen ab dem Jahr 2020 auf bis zu 320 Einsätze im Jahr. Für die Berechnung der Lärmbelastung wurden die prognostizierten Flugbewegungszahlen von den Jahren 2021 bis 2031 verwendet, wobei für die Jahre 2021 und 2022 nicht mit den tatsächlichen Zahlen, sondern auch mit prognostizierten Zahlen gerechnet wurde. So waren z. B. im Jahr 2022 tatsächlich nur 320 Einsätze zu verzeichnen, in die Lärmberechnung gingen aber 521 Einsätze ein. Aus Sicht der Genehmigungsbehörde sind die für die Berechnung verwendeten prognostizierten Flugbewegungszahlen glaubhaft und es war auch richtig, nicht mit den pandemiebedingten niedrigeren Flugbewegungszahlen zu rechnen. Die Lärmbelastung könnte so zu niedrig ermittelt werden.

In der schalltechnischen Untersuchung des Landeplatzes wurden die Lärmpegel für 10 Immissionsorte im Bereich der in diesem Bescheid genehmigten An- und Abflugflächen sowie der An- und Abflugflächen des Landeplatzes auf dem Parkdeck 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

Würden 100% der prognostizierten Einsätze der Rettungshubschrauber im Jahr 2031 (681 Einsätze, bzw. 1362 Flugbewegungen) zum bzw. vom bereits genehmigten Landeplatz Virchow Klinikum auf dem Parkdeck erfolgen, müsste man mit äquivalenten Dauerschallpegeln zwischen 37 dB(A) (Fehmarner Straße 14, Kita Sonnenblume) und 51 dB(A) (Wohnheim Nordufer 24-25) am Tage rechnen. Nachts werden für das Nordufer 24-25 und die Amrumer Straße 36 äquivalente Dauerschallpegel bis zu 44 dB(A) berechnet.

Würden 100% der prognostizierten Einsätze der Rettungshubschrauber im Jahr 2031 (681 Einsätze) auf dem neu genehmigten Landeplatz DHZC erfolgen, müsste man mit äquivalenten Dauerschallpegeln zwischen 35 dB(A) (Seestraße 112) und 49 dB(A) (Südring 1, Palliativstation) am Tage rechnen. Nachts werden für den Südring 1 äquivalente Dauerschallpegel bis zu 42 dB(A) berechnet.

Geplant ist ab Betriebsaufnahme des Landeplatzes DHZC jedoch eine vorrangige Nutzung des Landeplatzes DHZC, aber auch eine weitere Nutzung des Landeplatzes auf dem Parkdeck. Bei Nutzung beider Landeplätze sind äquivalente Dauerschallpegel bis zu 51 dB(A) am Nordufer 24-25 und an der Amrumer Straße 36 am Tage zu erwarten und in der Nacht bis zu 44 dB(A) am Nordufer 24-25 und an der Amrumer Straße 36.

Alle Werte ergeben sich aus der Annahme, dass alle 1362 prognostizierten Flugbewegungen immer in nur eine Richtung erfolgen (100%/100%- Regelung).

Maximalpegel

Beim Vorbeiflug werden am Nordufer 24-25 und an der Amrumer Straße 36 Maximalpegel außen bis zu 91 dB(A) erreicht, was im Rauminnen zu einem Maximalpegel von 76 dB(A) bei Fenster in Kippstellung und von 63 dB(A) bei geschlossenem Fenster führen kann, wobei die Dämmwirkung eines geschlossenen Fensters mit 28 dB sehr konservativ angesetzt wurde. Erfahrungswerte aus vergleichbaren Landeplätzen zeigen, dass bis zu 10 % der Einsätze in der bürgerlichen Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) erfolgen können, das wären im Jahr 2031 ca. 68 Einsätze im Jahr und durchschnittlich 1,2 Einsätze pro Woche.

5.3 Bewertung der Fluglärmbelastung

Die Bewertung der Fluglärmbelastung erfolgt für beide Hubschrauber-Sonderlandeplätze auf dem Campusgelände.

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 Lärmbelastung 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 Fluglärmgesetzes wird die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle über die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG nun auch mit Wirkung für Zulassungsverfahren nach den §§ 6, 8 LuftVG gesetzlich festgelegt (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. LuftVG, § 6 Rn. 301, EL 18).

Der Orientierungswert der DIN 18 005 für allgemeine Wohngebiete (55 dB(A)) und auch die im Beschluss des Hamburgischen OVG vom 13.12.1994 (Az.: Bs III 376/93, zit. n. juris) angesetzte Zumutbarkeitsschwelle von einem $L_{\text{aeq}} = 55$ dB(A) außen / am Tage (a.a.O., Rn. 148) werden nicht überschritten.

Der Betrieb des Dachlandeplatzes auf dem Herzzentrum führt zu Lärmbelastungen bis zu 49 dB(A) am Tage (äquivalenter Dauerschallpegel), welche eine Belastung darstellt, die selbst in einem reinen Wohngebiet zulässig wäre. Durch den Weiterbetrieb des Hubschrauberlandeplatzes auf dem Parkdeck (wenn auch nur als Reserve),

werden weiterhin einige Bereiche in der Umgebung des Landeplatzes mit Lärmimmissionen bis zu 51 dB(A) belastet.

Da zwischen den Fluglärmereignissen größere Phasen der Ruhe bestehen, in denen Lärm an- und abfliegender Luftfahrzeuge vollständig ausbleibt, ist dem Schutzziel am Tage entsprechend auch auf die Zahl der tatsächlichen Kommunikationsstörungen abzustellen, welche bei jedem An- und Abflug eines Rettungshubschraubers unzweifelhaft gegeben sind.

Es ist unstrittig, dass es bei einem direkten Überflug in unmittelbarer Nähe des Landeplatzes (Maximalpegeln bis zu 91 dB(A) außen bzw. 76 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. Grabherr/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 auf dem Dach des Herzzentrums wurden für das Jahr 2031 maximal 681 Einsätze (1362 Flugbewegungen) prognostiziert, d. h. weniger als durchschnittlich zwei Einsätze bzw. vier Flugbewegungen am Tage.

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 1,2 Einsätzen pro Woche in der Nacht zu rechnen, d. h. ca. alle fünf Tage könnte es zu Aufwachreaktionen, verursacht durch Fluglärm, in der Nacht kommen.

Planbare Sekundärflüge, also Verlegungen und sonstige Transportflüge, werden ausschließlich werktags in der Zeit zwischen 7 Uhr und 21 Uhr stattfinden (siehe Seite 11, Auflage-Nr. II.1 der Genehmigung). In der Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr verkehren demnach lediglich Hubschrauber im Rettungseinsatz (Rettung von Leib und Leben).

Gesundheitsgefahren werden durch den Fluglärm nicht hervorgerufen, diese sollen nach der Lärmwirkungsfor- schung 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.).

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.

Das gilt umso mehr bei Beachtung der vernachlässigbaren Anzahl an nächtlichen Fluglärmereignissen und der plangegebenen Vorbelastung durch den Betrieb des bereits genehmigten Landeplatzes auf dem Parkdeck des Campus. Schließlich ist auch zu beachten, dass Krankenhäuser regelmäßig in unmittelbarer Nähe zu Wohnbauungen gelegen sind. Mit dem Betrieb eines Klinikums mit erheblicher Bedeutung für die medizinische Versorgung einer ganzen Region gehen für die Anwohner auch immer gewisse Belastungen einher, wie sie sich eben auch aus dem An- und Abtransport von Patienten, Personal, Geräten etc. ergeben, was im Übrigen bei der Vorbeifahrt von bodengebundenen Rettungsmitteln mit Einsatzhorn ebenfalls mit erheblichen Lärmbelastungen einhergeht.

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.

Die Antragstellerin hat durch den Sachverständigen Herrn Peter Becker, Dipl.-Ing. (FH), Berufshubschrauberführer das Gelände selbst und die unmittelbare Umgebung auf ihre Eignung hin beurteilen lassen (Eignungsuntersuchung vom 14.02.2023). Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz wird den Anforderungen an einen Hubschrauberlandeplatz gemäß Allgemeiner Verwaltungsvorschrift für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (AVV) vollständig gerecht. Ein sicherer Flugbetrieb ist gegeben. Dies wird auch durch die gutachtliche Stellungnahme der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH vom 12.05.2023 bestätigt.

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. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. LuftVG, § 6 Rn. 412, EL 18).

Die Abmessungen des Landeplatzes sind gemäß AVV ausreichend. Die Abmessungen von Hubschrauberlandeplätzen richten sich lt. AVV, Teil 3, nach den größten dort verkehrenden Hubschraubermustern. In Berlin und Brandenburg sind gegenwärtig die Muster H 135 und H 145 im Einsatz, alle mit einer Länge über Alles (LüA) kleiner 14 m. Als Referenzhubschrauber diente daher ein fiktiver Bemessungshubschrauber der Gesamtgröße 14 m. Die genehmigte Gesamtabmessung der tragfähigen Landefläche beträgt 29 m x 29 m, bestehend aus einer 21 m im Quadrat großen FATO und einer Sicherheitsfläche mit einer Breite von 4 m um das Quadrat. Die TLOF ist deckungsgleich mit der FATO. Erforderlich sind bei Landeplätzen, die für Hubschrauber in Übereinstimmung mit der Flugleistungsklasse 1 (FLK 1) bestimmt sind, eine FATO von 1,5 x LüA bzw. eine FATO wie im Handbuch des Hubschraubermusters vorgeschrieben sowie eine Sicherheitsfläche mit einer Breite von 0,25 x LüA, jedoch nicht geringer als 3 m. Die TLOF kann innerhalb oder außerhalb der FATO liegen und muss mindestens einen Kreis mit einem Durchmesser des 1,5fachen der Länge oder Breite des Fahrwerkes, was

immer größer ist, des größten Hubschraubers, für den die TLOF vorgesehen ist, aufnehmen können. Die jetzt genehmigte FATO mit 21 m im Quadrat sowie die das Quadrat umgebende Sicherheitsfläche mit einer Breite von 4 m erfüllen hinsichtlich ihrer Abmessungen die Anforderungen der AVV vollständig.

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 Flugleistungsklasse 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.

Den Anforderungen an die Hindernisfreiheit kann die Genehmigungsinhaberin vollständig gerecht werden. Das Gebäude des Herzzentrums zeigt eine deutliche Überhöhung gegenüber anderen Gebäuden und Bauwerken in der unmittelbaren Umgebung. Auch im weiteren Verlauf der Abflugflächen durchstoßen auf der gesamten Länge von 3.300 m keine Hindernisse die Hindernisfreiflächen. Der Abstand zwischen den An- und Abflugflächen am Hubschrauberlandeplatz DHZC beträgt 164° und ist somit größer als der in der AVV geforderte Mindestabstand von 150°. Die Festlegung der Abflugrichtungen gewährleistet einen hohen Benutzbarkeitsfaktor.

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

Da der Hubschrauberlandeplatz auf dem Dach des Herzzentrums in einer Höhe von 75 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.

Da sich die An- und Abflugflächen beider Hubschrauberlandeplätze auf dem Campus weder tangieren noch kreuzen und der Abstand zwischen den Landeplätzen ca. 430 m beträgt, kann eine gegenseitige Beeinflussung des Flugbetriebs ausgeschlossen werden. Zusätzlich sind beide Landeplatzbenutzungsordnungen auf einander abzustimmen, insbesondere soll der Betrieb beider Landeplätze miteinbezogen werden (Auflage-Nr. I 4).

Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz liegt im kontrollierten Luftraum der Klasse G innerhalb der ED-R 146. Die Genehmigungsbehörde geht davon aus, dass die Nutzer des Landeplatzes (Luftrettungsunternehmen) die nötigen Ein- und Durchfluggenehmigungen vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) einholen, wie sie es bis jetzt auch für Anflüge zum Landeplatz auf dem Parkdeck gemacht haben.

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 DHZC 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 DHZC, die Sicherheit des Luftverkehrs sowie die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden können.

7. Belange der Antragstellerin

Die Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes DHZC wurde beantragt, um die medizinischen Abläufe, nachdem ein Patient mit dem Rettungshubschrauber zum Campus Virchow Klinikum transportiert wurde, zu verbessern. Alle Räumlichkeiten der zentralen Notaufnahme und das DHZC werden im Neubau des DHZC mit dem Landeplatz auf dem Dach untergebracht. Die Patienten können per Aufzug direkt in die entsprechende Notaufnahme bzw. ins DHZC transportiert und schneller behandelt werden. Es entfallen mehrfache Umbettungen und es verkürzen sich die Transportzeiten. Die notfallmedizinische Versorgung der Bevölkerung von Berlin und zum Teil auch von Brandenburg wird verbessert. Die Genehmigung wird somit den Belangen der Antragstellerin unter Erteilung von Auflagen in angemessener Weise gerecht.

8. Weitere Belange der Öffentlichkeit

Das Deutsche Herzzentrum der Charité und die Charité Universitätsmedizin Berlin gewährleisten auf hohem Niveau die medizinische Betreuung von Bürgern aus Berlin und Umgebung. Durch die Zentrierung der Notaufnahmen auf dem Campus Virchow Klinikum im Neubau des DHZC und die Anlage eines Hubschrauberlandeplatzes auf dem Dach dieses Neubaus, kann eine noch schnellere Zuführung der Patienten gewährleistet werden, was für die Vermeidung möglicher Spätfolgen existentiell wichtig sein kann. Es besteht daher am Betrieb des Landeplatzes aufgrund seiner Zweckbestimmung, medizinische Noteinsätze und Krankentransporte, ein hohes öffentliches Interesse.

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 der Vorhabenträgerin zwecks Beantwortung der aufgeworfenen Fragen übergeben. Die Erwidierungen der Vorhabenträgerin wurden dann von der Genehmigungsbehörde am 20.06.2023 den Behörden und Naturschutzvereinigungen wieder zugeleitet, woraufhin ihnen erneut die Möglichkeit zu einer Stellungnahme, wenn noch nötig, gegeben wurde.

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

Abt. I – Stadtplanung

Gegen das Vorhaben bestehen keine Bedenken. Es wird gebeten, die aktuellen Zitierweise des FNPs in den Erläuterungsbericht aufzunehmen.

Entscheidung

Der Erläuterungsbericht ist Teil der Antragsunterlage und wurde von der Vorhabenträgerin erstellt. Eine nachträgliche Änderung ist nicht erforderlich.

Abt. II – Städtebau und Projekte

Es bestehen keine Bedenken. Das Vorhaben liegt im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-113VE. Für diesen wurde am 27.08.2021 durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen ein Aufstellungsbeschluss gefasst. Der derzeitige Bebauungsplanentwurf setzt ein Sondergebiet Klinik fest, einschließlich der Möglichkeit einen Hubschrauberlandeplatz auf dem Dach des geplanten Herzzentrums zu errichten. Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-113VE werden die baulichen Voraussetzungen für den Hubschrauberlandeplatz planungsrechtlich gesichert.

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 und 26.05.2023 (Stellungnahme zur Erwidierung)

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 Baus des Herzzentrums errichtet.

Lärmschutz

Aussagen zur Zumutbarkeit der Lärmbelästigung wurden nicht getätigt. Es wurde darauf hingewiesen, dass der Prognosehorizont eigentlich 10 Jahre betragen sollte (bisher bis 2031). Dies würde aber im Ermessen der Genehmigungsbehörde liegen. An Hand der Einsatzzahlen in der bürgerlichen Nacht der letzten Jahre für den bereits genehmigten Landeplatz auf dem Campus sollte die Schätzung, dass ca. 10 % der Flugbewegungen in die bürgerliche Nacht fallen, von der Genehmigungsbehörde nochmals überprüft werden. Es wurde gefragt, warum das Hubschraubermuster H 145 als Referenzhubschrauber verwendet wurde und warum für das Hubschraubermuster H 135 im Gutachten Nachtflugbewegungen angegeben wurde, obwohl dieses nur tagsüber im Einsatz ist. Weiterhin würden sich die Werte für die Anflugflächen im DES (Datenerfassungssystem) und die Zeiten für Vor- und Nachlaufen der Triebwerke von denen im Eignungsgutachten unterscheiden. Die Aussagen zu eigenen Messungen der Schallleistungspegel der drei zu erwartenden Hubschraubermuster in den Standlaufphasen sollten durch Messberichte nachgewiesen werden.

Entscheidungen

Die Anzeige des Vorhabens durch die Charité bei der LuBB erfolgte mit Schreiben vom 18.08.2021. Zu diesem Zeitpunkt wurde auch mit den verschiedenen Gutachten begonnen. Der Antrag mit sämtlichen geforderten Unterlagen wurde am 12.07.2022 eingereicht und die Beteiligung der Behörden erfolgte ab April 2023. Seit Mai 2021 fanden bereits Abstimmungsgespräche statt. Luftrechtliche Genehmigungsverfahren dauern erfahrungsgemäß mehrere Jahre. Aus Sicht der Genehmigungsbehörde ist der Prognosehorizont bis zum Jahr 2031 ausreichend.

Die jährlichen Einsatzzahlen für den bereits bestehenden Landeplatz an der Seestraße sind im Erläuterungsbericht auf der Seite 4 aufgeführt. Sie werden jährlich der Genehmigungsbehörde gemeldet. Alle Flugbewegungen sind mit Angabe der Uhrzeit im Hauptflugbuch erfasst. Die Auszählung der Flugbewegungen in der bürgerlichen Nacht ergab für die Jahre 2021 und 2022 50 bzw. 57 Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr. Insgesamt wurden im Jahr 2021 740 und im Jahr 2022 684 Flugbewegungen registriert. Das sind 6,7 % Nachtflugbewegungen im Jahr 2021 und 8,3% im Jahr 2022.

Die realen Zahlen zeigen, dass die Annahme in den Antragsunterlagen, dass 10 % der Flugbewegungen in die bürgerliche Nacht fallen, nicht zu gering ist. Insgesamt ist die Prognose sehr großzügig zu Gunsten der Bürger ausgelegt. So wurden für die Jahre 2021 und 2022 460 und 521 Einsätze (1 Einsatz = 2 Flugbewegungen) auf dem Virchow-Campus prognostiziert, real waren es nur 370 und 342 Einsätze.

Die Ausmaße eines Hubschrauberlandeplatzes richten sich nach dem größten dort verkehrenden Hubschraubermuster, egal wie oft dieser dort landet (Nr. 3.1.1.3 der AVV sowie Abschnitt II, Nr. 6 dieses Bescheides). Das größte in Berlin und Brandenburg verkehrende Hubschraubermuster ist das Muster H

145, die Intensivtransporthubschrauber „Christoph Berlin“ vom Unfallkrankenhaus Berlin und „Christoph Brandenburg“ aus Senftenberg. Das Hubschraubermuster H 145 wurde auch in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde als Referenzhubschrauber ausgewählt.

Da die fliegerische Nacht (30 min nach Sonnenuntergang bis 30 min vor Sonnenaufgang) sich von der bürgerlichen Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) unterscheidet, sind auch dem Hubschraubermuster H 135, welches nur am Tage im Einsatz ist, wenige Flüge in der bürgerlichen Nacht zuzuschreiben. Unter „Nachtflug“ sind in den Antragsunterlagen und auch hier nur Flüge in der bürgerlichen Nacht gemeint.

Die Werte für die Anflugflächen im DES (Datenerfassungssystem) weichen nicht ab. Die Differenzen ergeben sich aus der rückwärts- und vorwärts gerichteten Flugbahn innerhalb der An- und Abflugflächen.

Das Vor- und Nachlaufen der Triebwerke dauert ca. 2 min je Vorgang. Im Eignungsgutachten wird zu den zwei Minuten noch das Abheben mit einer Minute und der Anflug mit drei Minuten hinzugefügt. Das ergibt für den Abflug insgesamt drei Minuten (Anlassen 2 min + Abheben 1 min) und für den Anflug fünf Minuten (Anflug 3 min + Kühllauf 2 min). Die Angaben in den Antragsunterlagen sind korrekt.

Die Messberichte der Wenker & Gesing Akustik und Immissionsschutz GmbH zu den Schalleistungspegeln der drei zu erwartenden Hubschraubermuster in den Standlaufphasen wurde der Genehmigungsbehörde am 11.10.2023 nachgereicht. Die Reduzierung der Schalleistungspegel in den Standlaufphasen ist danach nicht zu beanstanden.

Abt. II – Integrativer Umweltschutz (Oberste Wasserbehörde)

Ref. II B (Wasserwirtschaft, Wasserrecht und Geologie) und D (Gewässerschutz)

Gegen das Vorhaben bestehen keine Einwendungen. Die Genehmigung entfaltet keine Konzentrationswirkung, d. h. andere behördliche Entscheidungen sind gesondert zu beantragen.

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

Es ist von keinen erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auszugehen. Die notwendige Beleuchtung ist auf das Nötigste zu minimieren und mittels insektenneutralen LED's (Farbtemperatur < 3.000 K) so auszuführen, dass eine Abstrahlung in die Umgebung weitestgehend unterbunden wird. Unter diesen Umständen ist von keinem Eingriff in Natur und Landschaft auszugehen. FFH-Schutzgebiete oder Vogelschutzgebiete sind nicht betroffen.

Der Landeplatz soll in einer Höhe von 75 m über Grund gebaut werden. Die Flughöhe von Insekten ist von verschiedenen Faktoren wie Insektengattung, Wetter, Luftdruck, Tagestemperatur und Windaufkommen abhängig. Experten gehen davon aus, dass sich Fluginsekten generell bodennah in Höhen zwischen 0 und 30 m

(überwiegend sogar nur in 1 bis 2 m) aufhalten. Weitere Gründe dafür sind das Vorhandensein von Nahrungsquellen, Nisthabitats und anderer lebenswichtiger Ressourcen in Bodennähe. Dies gilt insbesondere auch für Bienen². Ein Anlocken von Insekten durch die Beleuchtung des Landeplatzes ist eigentlich nur möglich, wenn sich die Insekten bereits höher als 75 m befinden, da das Licht nicht nach unten abgestrahlt wird. Zudem wird die Beleuchtung nur für den Anflug zum Landeplatz angeschaltet und bleibt nicht lange an. Der Einsatz von „warmen“ Licht und nicht heiß werdender Leuchtmittel (insektenneutrale Leuchtmittel) bringt aus Sicht der Genehmigungsbehörde auf Grund der Höhe des Landeplatzes keinen Insektenschutz und wird daher für diesen Landeplatz nicht extra gefordert. Die Charité teilte uns aber mit, dass bei der späteren Errichtung des Landeplatzes in einigen Jahren, bei der Auswahl der Leuchtmittel besonderes Augenmerk darauf gelegt werden soll, da die technische Entwicklung von LED's sicherlich im Sinne einer umweltfreundlichen und insektenneutralen Ausführung weiter fortgeschritten sein wird.

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. Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg vom 15.06.2023

Erfordernisse der Raumordnung stehen der beantragten luftrechtlichen Genehmigung nicht entgegen.

4. Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. vom 16.06.2023

Die Ausrichtung der An- und Abflugflächen in Richtung Südost und -west über Gewerbebetrieb wird begrüßt. Ansonsten wird das Vorhaben ohne Rückbau des bereits genehmigten Landeplatzes auf dem Parkdeck abgelehnt. Man sehe keinen Bedarf, auch nicht für einen Ausweichlandeplatz (Parkdeck). Für den Neubau des Herzzentrums müssen 117 Bäume gefällt werden, so dass die Umgebung nicht mehr ausreichend gegen Einflüsse wie z. B. Lärm und Staub geschützt wird. In den Antragsunterlagen fehlen Ausführungen zur Markierung und Befeuertung sowie zur Löschanlage und zur Gefahrenabwehr. Wohin werden Gefahrstoffe wie Löschschaum abgeleitet? Wie wird der Absturz von Menschen abgesichert? Es wird auf den Winddruck bei Starts und Landungen hingewiesen und empfohlen, auf eine Besiedlung der Fassade der höheren Etagen des Herzzentrums mit Vögeln oder Fledermäusen zu verzichten. Problematisch wird der Überflug von Zugvögeln insbesondere in

² Heran H. & Lindauer M. (1963): Windkompensation und Seitenwindkorrektur der Bienen beim Flug über Wasser. Zeitschrift für Vergleichende Physiologie (jetzt: Journal of Comparative Physiology A) 47(1):39–55. Keuper A. (1993): Windenergie ist aktiver Umwelt- und Naturschutz. DEWI Magazin 02/1993: 37–49, http://www.dewi.de/dewi/fileadmin/pdf/publications/Magazin_02/10.pdf

der Nacht gesehen. Die Vögel könnten durch die Befeuerng beeinträchtigt werden. Es werden Flugverbotszeiten und Langzeitprobebetrieb empfohlen.

Entscheidungen

Alle Fragen und Kritikpunkte wurden der Vorhabenträgerin zur Stellungnahme vorgelegt, welche dann per Mail vom 20.06.2023 dem BLN e. V. zugeschickt wurde. Eine erneute Stellungnahme des BLN erfolgte nicht.

Bei der Genehmigung eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes handelt es sich um ein isoliertes Genehmigungsverfahren ohne Konzentrationswirkung. Baumfällungen wegen dem Bau des Herzzentrums können diesem Verfahren nicht zugeschrieben werden. Auch hat die Luftfahrtbehörde keinen Einfluss auf die Fassadengestaltung, gab den Hinweis jedoch an die Vorhabenträgerin weiter. Auf den Bedarf für diesen Landeplatz wurde im Teil F, Abschnitt II, Nr. 1 „Planrechtfertigung“ ausreichend eingegangen. Die Mindestanforderungen hinsichtlich Markierung, Befeuerng sowie Lösch- und Rettungsmittel und Absturzsicherung sind in der AVV aufgelistet und werden ohne Ausnahmen von der Genehmigungsbehörde gefordert. Der Landeplatz ist nicht öffentlich zugänglich. Ein Absturz von der Landeplattform wird durch die Fanggitter praktisch unmöglich gemacht. Die Befeuerng wird nur beim Anflug in Betrieb genommen. Eine Beeinträchtigung der Zugvögel kann daher so gut wie ausgeschlossen werden. Flugverbotszeiten werden bei Landeplätzen, die der Rettung dienen, nicht vorgegeben. Auch lehnt die Genehmigungsbehörde einen Langzeitprobebetrieb ab, da es dem Zweck nicht dienlich wäre. Andere Dachlandeplätze, z. B. der Landeplatz auf dem Dach des UKB, zeigen keinerlei Probleme mit Zugvögeln, obwohl gerade der Landeplatz am UKB deutlich mehr Flugbewegungen aufweist (ca. 3.000 FB/a) als der hier genehmigte Dachlandeplatz. Gefahrstoffe (Löschmittel, Kerosin) werden mittels Koaleszenzabscheider vom normalen Regenwasser getrennt (Teil F, Abschnitt I, Auflage-Nr. 13). Dies ist Standard bei allen erhöhten Landeplätzen.

5. Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin vom 17.05.2023

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

6. DFS Deutsche Flugsicherung vom 12.05.2023

FATO, TLOF und Sicherheitsflächen entsprechen der AVV. Jedoch sind aus Sicht der Flugsicherung die bodenseitigen Betriebs- und Freiflächen – also das Flugplatzsystem – entsprechend der bevorzugten Endanflugrichtung auszurichten. Das Flächensystem hat sich an der bevorzugten Endanflugrichtung von 280° auszurichten und nicht an der 16° verschwenkten Endanflugrichtung von 264°. Markierungen und Befeuerng entsprechen den Vorgaben der AVV, sind aber an die korrekte Ausrichtung des Landeplatzes anzupassen. 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. Es wird davon ausgegangen, dass der entsprechende Nutzerkreis die benötigten Ein- und Durchfluggenehmigungen durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) einholt. Da der Abstand zum Hubschrauberlandeplatz auf dem Parkdeck des Virchow Klinikums nur ca. 430 m entfernt liegt, wird eine Betriebsabsprache zwischen beiden Landeplätzen empfohlen.

Entscheidung

Den Forderungen der DFS wird vollumfänglich entsprochen.

IV. Begründung der Nebenbestimmungen

Die Auflagen-Nr. I.1, 3 bis 9 dienen der Umsetzung flugbetrieblicher Vorgaben und spiegeln die anerkannten technischen Standards gemäß der in Auflage-Nr. 2 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 Auflage-Nr. II.1 dient der Minderung des Fluglärms.

Die Auflage-Nr. II.2 dient der Kontrolle der Luftfahrtbehörde für den Fall, dass wider Erwarten höhere Fluglärmbelastungen auftreten sollten.

V. Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die sofortige Vollziehung der Genehmigung wurde gemäß § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO im öffentlichen Interesse und im Interesse der Antragstellerin von der Genehmigungsbehörde angeordnet.

An der Errichtung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes besteht ein überaus hohes öffentliches Interesse. Dieses ist in der Notwendigkeit der schnellstmöglichen Zuführung von Patienten in die Notaufnahmen der Charité – Campus Virchow Klinikum und ins Deutsche Herzzentrum begründet. Bei einem Transport allein durch Krankenwagen und durch mehrmaliges Umbetten ist mit dem Tod oder mit schweren gesundheitlichen Beeinträchtigungen von Patienten zu rechnen, die anderenfalls noch hätten adäquat medizinisch versorgt werden können.

Bei der Interessenabwägung waren das besondere öffentliche Interesse und das private Interesse der Charité Universitätsmedizin Berlin an der sofortigen Vollziehung der Genehmigung sowie das private Rechtsschutzinter-

resse potentieller Widerspruchsführer bzw. Kläger an der Beibehaltung der aufschiebenden Wirkung zu berücksichtigen. Die Interessen betroffener Dritter – bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung über die Rechtmäßigkeit dieser Genehmigung von den Auswirkungen des Vorhabens verschont zu bleiben – müssen hinter die genannten öffentlichen Interessen zurücktreten.

VI. Begründung der Kostenentscheidung

Die vorstehende Amtshandlung ist gebührenfrei, da gemäß § 8 Abs. 1 Nr. 2 Verwaltungskostengesetz des Bundes (VwKostG) die Charité Universitätsmedizin Berlin (Körperschaft des öffentlichen Rechts) als juristische Person des öffentlichen Rechts von der Zahlung einer Verwaltungsgebühr für diese Amtshandlung befreit ist.

G 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.

Gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung kann gemäß § 80 Abs. 5 VwGO die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung beantragt werden. Der Antrag ist beim Verwaltungsgericht Berlin, Kirchstraße 7, 10557 Berlin, schriftlich, zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle oder in elektronischer Form entsprechend den Formerfordernissen der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr mit der Justiz im Land Berlin zu stellen.

Im Auftrag

gez. Regina Holz

Anlagen

- Lageplan Topographie / Übersicht, Maßstab 1 : 15.000 vom 10.02.2023
- Lageplan Übersicht, Maßstab 1: 2.500 vom 10.02.2023
- Genehmigungsurkunde