

Genehmigung

eines

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

mit der Bezeichnung

**Hubschrauber-Sonderlandeplatz
Berlin-Buch, Betriebsstandort**

-Az.: 50.114.09/2022

vom 04. Februar 2022

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. Hangar/Dienstgebäude.....	8
XI. Beschränkter Bauschutzbereich.....	8
B. Nebenbestimmungen.....	9
I. Allgemeine Auflagen.....	9
II. Auflagen zur Vermeidung und Minderung von Fluglärm.....	12
III. Auflagenvorbehalt.....	13
C. Hinweise.....	14
D. Anordnung der sofortigen Vollziehung.....	14
E. Kostenentscheidung.....	14
F. Begründung.....	15
I. Verfahrensablauf.....	15
1. Genehmigungsantrag.....	15
2. Beteiligung der Öffentlichkeit.....	15
2.1 Auslegung.....	15
2.2 Einwendungen.....	16
2.3 Erörterung/Online-Konsultation.....	16
3. Beteiligung der in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden und anerkannten Verbände.....	17
4. UVP-Vorprüfung.....	19
II. Rechtliche Würdigung.....	19
1. Planrechtfertigung.....	19
2. Standort- und Konfigurationsalternativen.....	20
3. Raumordnung und Städtebau.....	23
4. Naturschutz und Landschaftspflege.....	25
5. Schutz vor Fluglärm.....	27
5.1 Allgemeines.....	27
5.2 Berechnungsgrundlagen und Berechnungsergebnisse.....	29
5.3 Bewertung der Fluglärmbelastung.....	33

6.	Geeignetheit des Geländes/Öffentliche Sicherheit und Ordnung.....	39
7.	Belange der Antragstellerin.....	42
8.	Weitere Belange der Öffentlichkeit.....	43
9.	Private Belange Dritter.....	43
10.	Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereichs gem. § 17 LuftVG i. V. m. Bauhöhenfestlegungen nach § 13 LuftVG.....	43
III.	Stellungnahmen der Behörden, Gebietskörperschaften, privatrechtlich organisierten Trägern derDaseinsvorsorge und anerkannten VerbändenTräger Öffentlicher Belange im Einzelnen.....	45
1.	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen.....	45
2.	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.....	46
3.	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg.....	48
4.	Landesdenkmalamt Berlin.....	48
5.	Berliner Forsten.....	48
6.	Berliner Feuerwehr.....	49
7.	Landesamt für Umwelt Brandenburg.....	49
8.	Bezirksamt Pankow von Berlin.....	49
9.	Gemeinde Panketal und Ortsbeirat.....	51
10.	Landkreis Barnim.....	54
11.	Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim, Regionale Planungsstelle.....	56
12.	Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V.....	57
13.	Bund für Umwelt und Naturschutz e. V.....	57
14.	DFS Deutsche Flugsicherung.....	58
IV.	Entscheidung über die Einwendungen privater Dritter.....	58
1.	Verfahrensfragen/Antragsunterlagen.....	59
2.	Antragsgegenstand/Zweckbestimmung/Flugbetrieb/Betriebszeiten.....	60
3.	Bedarf.....	62
4.	Standort.....	63
5.	Entfernungsangabe/Verkehrsprognose.....	63
6.	Schalltechnische Beurteilung.....	64
7.	Zunahme der Lärmbelastung.....	66
8.	Licht- und Schadstoffimmissionen.....	67
9.	Naturschutz.....	68
10.	Sicherheit.....	69
11.	Eigentumsrechte Dritter.....	70
V.	Begründung der Nebenbestimmungen.....	71
VI.	Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung.....	71
VII.	Begründung der Kostenentscheidung.....	72
G.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	73

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
BauOBln	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-Zu'assungs-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 der

**Helios Klinikum Berlin-Buch GmbH
Schwanebecker Chaussee 50
13125 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 erteilt.

Es werden weiterhin ein beschränkter Bauschutzbereich (bBSB) nach § 17 LuftVG sowie Bauhöhenfestlegungen im Sinne von § 13 LuftVG festgesetzt.

Die für den Flugbetrieb im Rahmen der vorliegenden Genehmigung zugelassenen Flächen (Betriebsflächen), die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit eines Hangars sowie das Ausmaß des festgesetzten bBSB mit Bauhöhenfestlegungen ergeben sich aus den beiliegenden Plänen mit Gebäuden und der unmittelbaren Umgebung (Übersichtsplan 20 BUCH-HUB-006, Maßstab 1: 10.000 vom 09.06.2020, Lageplan 20 BUCH-HUB-004, Maßstab 1 : 1.000 vom 19.04.2021, Beschränkter Bauschutzbereich mit abweichenden Bauhöhen – Detailansicht 20 BUCH-HUB-008, Maßstab 1 : 5.000 vom 09.06.2020) mit Sichtvermerk der Luftfahrtbehörde vom 04. Februar 2022, die Bestandteil dieser Genehmigung sind. Dies gilt auch für die nachzureichende Platzdarstellungskarte (Teil B, Auflage-Nr. I 1).

II. Beschreibung des Landeplatzes

- | | |
|-------------------|--|
| 1. Bezeichnung | Hubschrauber-Sonderlandeplatz Berlin-Buch,
Betriebsstandort
(Bodenlandeplatz) |
| 2. Lage/Anschrift | auf dem Gelände des Helios Klinikum Berlin-Buch,
ca. 100 m südöstlich des Dachlandeplatzes
Schwanebecker Chaussee 50, 13125 Berlin |

3. Hubschrauberflugplatz-Bezugspunkt
- a) geographische Koordinaten 52° 37' 46,83" N
13° 30' 42,17" E (WGS 84)
- b) Höhe über NHN 68,2 m (224 ft)
4. Betriebsflächen
- a) Endanflug- und Startfläche (FATO) Abmessungen 21 m x 21 m
Belag befestigte Oberfläche
Bodeneffekt gewährleistet
Neigung < 2 % in jede Richtung
- b) Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) Abmessungen 15 m x 15 m
innerhalb der FATO
- c) Sicherheitsfläche Abmessungen 28 m x 28 m
Belag Gras
Neigung < 1 % nach außen
- d) Vorfelder
- Hubschrauberstandplatz Abmessung 17 m x 17 m, mit einem Sicherheits-
Bereich von Ø 28 m
Belag befestigte Oberfläche
Neigung < 2 %
- e) Schwebeflugweg Verlauf von der FATO/TLOF zum Hubschrauber-
standplatz
Breite 5 m, mit einem Sicherheitsbereich von 22 m
Oberfläche mindestens verdichtete natürliche
Oberfläche, Bodeneffekt gewährleistet
Neigung < 7 % (quer), < 10 % (längs)
5. Tragfähigkeit 4.000 kg Höchstabflugmasse (MTOM)
6. a) Anflug
011° rwN Nebenbetriebsrichtung
191° rwN Hauptbetriebsrichtung

- b) Abflug
- | | |
|----------|-----------------------|
| 011° rwN | Hauptbetriebsrichtung |
| 191° rwN | Nebenbetriebsrichtung |

7. Hindernisfreiheit

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

III. Zulässige Luftfahrzeugarten

Der Landeplatz ist zugelassen für mehrmotorige Drehflügler:

- bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von maximal 4 t und
- bis zu einer Länge (über Alles) von maximal 14 m und
- die nach Flugleistungsklasse 1 betrieben werden.

IV. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem Einsatz von Drehflüglern für medizinische Hubschraubereinsätze (HEMS) und für Krankentransporte sowie die damit im Zusammenhang stehenden Flüge, wie z. B. Transport von medizinischem Personal und Geräten, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten sowie den flugbetrieblich erforderlichen Flügen von Rettungs- bzw. Intensivtransporthubschraubern.

V. Betriebszeit/Betriebspflicht

Flugbetrieb nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tag und Nacht

Es besteht Betriebspflicht gemäß §§ 53 Abs.1 Satz 1, 45 Abs.1 Satz 1 LuftVZO.

VI. Einfriedung

Die Genehmigungsinhaberin ist gemäß § 53 Abs. 2 i. V. m. § 46 Abs. 2 LuftVZO verpflichtet, den Sonderlandeplatz vollständig einzufrieden und vor unberechtigtem Betreten zu schützen. Zusätzlich sind zur Sicherung gegen unbefugtes Betreten des Landeplatzes an den Zugängen gemäß § 53 Abs. 2 i. V. m. § 46 Abs. 2 LuftVZO Verbotsschilder anzubringen. Sie müssen die Beschriftung „Flugplatz – Betreten verboten“ tragen.

VII. Befeuern

Die Befeuern des Landeplatzes erfolgt gemäß Nr. 5.3 der AVV sowie gemäß Abbildung 5-9 des ICAO Anhang 14, Band 2.

VIII. Markierung

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

IX. Optische Hilfen

Es ist mindestens ein Windrichtungsanzeiger von mindestens 2,4 m Länge in üblicher Beschaffenheit und Farbe (Windsack) mit Doppelhindernisseuer an der Mastspitze, rundabstrahlend rot, zu errichten, so dass jederzeit von allen Betriebsflächen aus ein uneingeschränkter Blick auf einen Windrichtungsanzeiger gewährleistet ist.

X. Hangar/Dienstgebäude

Dieser Bescheid beinhaltet die Feststellung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit eines Hochbaus auf dem Flugplatzgelände (Hangar mit Dienst- und Ruheräumen). Die maximalen Ausmaße des gesamten Hochbaus dürfen 30 m x 30 m sowie eine Höhe von 10 m über Grund nicht überragen. Die Lage des Hochbaus ergibt sich aus der Platzdarstellungskarte.

XI. Beschränkter Bauschutzbereich

Es wird ein beschränkter Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG mit einem Radius von 4 km um den Flugplatzbezugspunkt festgesetzt. Die Bauhöhenfestlegungen im Sinne von § 13 LuftVG ergeben sich aus dem beiliegenden Plan (20 BUCH-HUB-008, Beschränkter Bauschutzbereich mit abweichenden Bauhöhen – Detailansicht – Maßstab 1 : 5.000 vom 09.06.2020). Danach werden für die einzelnen Bereiche folgende Bauhöhen festgelegt:

Bereich BZ:	68,2 m über NHN
Bereich BN1:	85,5 m über NHN
Bereich BN2:	102 m über NHN
Bereich BN3:	118 m über NHN
Bereich BS1:	85,5 m über NHN
Bereich BS2:	102 m über NHN
Bereich DN1:	85,5 m über NHN
Bereich DN2:	120 m über NHN
Bereich DS1:	85,5 m über NHN
Bereich DS2:	120 m über NHN
Alle anderen Bereiche:	100 m über NHN

Die Erteilung einer Baugenehmigung für ein Bauwerk, das diese Höhen überschreitet, bedarf gem. §§ 12 Abs. 2, 17 LuftVG der Zustimmung der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB). Soweit entsprechende Bauwerke und Anlagen (Kräne, Bäume etc.) ohne Baugenehmigung errichtet werden können, ist gem. § 15 LuftVG die Genehmigung der LuBB erforderlich. Das gilt auch für nur vorübergehend errichtete Bauten und Anlagen.

B. Nebenbestimmungen

I. Allgemeine Auflagen:

1. Die für den Flugbetrieb im Rahmen der vorliegenden Genehmigung zugelassenen Flächen der Flugplatzanlage (Betriebsflächen) sowie der Standort des Hangars mit integriertem Dienstgebäude ergeben sich aus der Platzdarstellungskarte. Diese ist der Genehmigungsbehörde nach Fertigstellung der Anlage nachzureichen und wird Bestandteil dieser Genehmigung.
2. 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.
3. Teil 6, Nr. 6.1 der AVV „Rettungs- und Feuerlöschwesen“ sind zu beachten. Danach sind folgende Löschmittel (Brandschutzkategorie H 1) und Rettungsgeräte vorzuhalten:

Löschmittel

- Hauptlöschmittel ist Löschschaum entsprechend Mindestleistungsstufe B (Schwerschaum) mit einer Ausstoßrate von mindestens 250 l/min. Für die Schaumerzeugung sind mindestens 500 l Wasser bereitzuhalten.
- Zusatzmittel - 23 kg Trockenlöschmittel oder 45 kg Kohlendioxid, verteilt auf mehrere Feuerlöscher

Rettungsgeräte

- ein Gurttrennmesser
- eine Handblechschere
- eine Handsäge (Fuchsschwanz)
- eine Feuerwehrraxt
- eine Handmetallsäge
- ein Bolzenschneider
- ein Einreißhaken mit Stiel
- eine Anstelleiter 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 Wolldecken
- ein Verbandskasten VK DIN 14142
- ein Verbrennungsset für Brandverletzte, zuzüglich vier Rettungsfolien

Die in Nr. 6.1.5 der AVV geforderte Eingreifzeit von nicht mehr als zwei Minuten ist zu gewährleisten.

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.

4. Flugbetrieb ist nur im Beisein eines qualifizierten Flugleiters (mind. BZF II¹) zulässig. Der Flugleiter muss zudem in die örtlichen Gegebenheiten eingewiesen sein, eine Erste-Hilfe-Ausbildung haben und eine praktische Handhabung im Gebrauch der Sicherheits- und Rettungsausrüstung nachweisen. Eine Liste der Flugleiter ist der Genehmigungsbehörde zu übergeben und bei Änderungen zu aktualisieren.
5. Es ist eine eigene Frequenz inklusive einer durch den Flugleiter betriebenen Bodenfunkstelle zwecks Koordination des Betriebs beider Hubschrauberlandeplätze auf dem Gelände des Helios Klinikums einzurichten.
6. Der Landeplatz muss über eine geeignete Fernsprechverbindung verfügen, 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 ist auszuhängen:
 - Landeplatzbenutzungsordnung
 - Alarmplan
7. 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

¹ „Das BZF II berechtigt ausschließlich zur Durchführung des Sprechfunks auf Flügen nach Sichtflugregeln in deutscher Sprache und im deutschen Luftraum.“

- Amtl. Kennzeichen des Luftfahrzeuges
- Anzahl der Besatzungsmitglieder
- Anzahl der Passagiere
- Art des Fluges
- Start- und Zielflugplatz

8. Diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen und auf den Sonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde sind gesammelt aufzubewahren (Flugplatzakte) und bei jeder Luftaufsichtskontrolle vorzuhalten.

9. 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 Dachlandeplatzes Helios Klinikum Berlin-Buch abzustimmen. Dabei muss der Betrieb beider Landeplätze miteinbezogen werden. Insbesondere müssen Parallelstarts oder -landungen ausgeschlossen werden. Die geänderte LBO des Dachlandeplatzes Helios Klinikum Berlin-Buch ist der Luftfahrt-/Genehmigungsbehörde ebenfalls vorzulegen.

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

10. Der Nachweis der Tragfähigkeit für die Flugbetriebsflächen ist der Genehmigungsbehörde spätestens zur Abnahmeprüfung vorzulegen.

11. Der Flugplatzbezugspunkt ist im Zuge einer amtlichen Vermessung, spätestens bis zur Abnahme des Landeplatzes, bodengleich zu vermarken.

12. Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung mit der Mindestdeckungssumme von 1,25 Mio € für Personen- und Sachschäden abgeschlossen sein und für die Dauer der Genehmigung aufrechterhalten werden. Der aktuelle Versicherungsvertrag oder eine Kopie davon befindet sich in der Flugplatzakte.

13. Für die von den Luftfahrzeugführern durchzuführenden Flugvorbereitungen ist ein geeigneter Raum einzurichten und vorzuhalten. Dort müssen mindestens - jeweils auf dem aktuellen Stand - bereitgehalten werden:

- Luftverkehrsgesetz und die zur Durchführung des Luftverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen (Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO), Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO), Prüfverordnung für Luftfahrtgerät (LuftGerPV), Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO), Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV))
- Luftfahrthandbuch VFR
- Luftfahrtskarten ICAO im Maßstab 1 : 500.000 des Bundesgebietes mit Flugsicherungsaufdruck

- Nachrichten für Luftfahrer Teil I und II (NfL)
- Verordnungen (EU) Nr. 965/2012 und 923/2012

Ein elektronischer Zugriff auf die o. g. Gesetze und Verordnungen sowie auf die NfL ist zulässig.

14. Die Hindernisfreiheit der für den Rückwärtsstart maßgeblichen Flächen bis 135 m Entfernung vom Hubschrauberflugplatz-Bezugspunkt ist herzustellen und fortlaufend zu überwachen.

Bei veränderlichen Hindernissen, wie z. B. Bäumen, ist sicherzustellen, dass die Bewuchshöhen überwacht und entsprechende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der für den sicheren Flugbetrieb notwendigen Hindernisfreiheit ergriffen werden. Neue und/oder vorübergehende Hindernisse sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen und auf deren Verlangen nach Lage und Höhe zu vermessen.

15. Veränderungen des Landeplatzes und seiner Umgebung, die den Flugbetrieb gefährden können, auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt, sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.

16. Die Landeplatzhalterin 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.

17. Es darf nur ein Rettungshubschrauber am Landeplatz stationiert werden.

18. Simultaner Flugbetrieb mehrerer Hubschrauber auf dem Landeplatz ist nicht zulässig (z. B. bei Betankung eines Fremdhubschraubers).

19. Vor Baubeginn ist der Genehmigungsbehörde zwecks Zustimmung vorzulegen:

- ein Befeuierungs- und Markierungsplan sowie
- ein Plan, der die Lage und Hindernishöhe der Betankungsanlage zeigt.

20. Der Landeplatz darf nur durch ein ziviles Luftrettungsunternehmen betrieben werden.

II. Auflagen zur Vermeidung und Minderung des Fluglärms

1. Überflüge über die Wohnbebauung der Gemeinde Panketal sind möglichst zu vermeiden. Das Helios Klinikum Berlin-Buch trifft dazu mit dem den Landeplatz betreibenden Luftfahrtunternehmen eine Vereinbarung, dass nur die Hauptanflugrichtung 191° rWn sowie die Hauptabflugrichtung 011° rWn zu nutzen sind. Ausnahmen sind zulässig, soweit es die vorherrschenden Windverhältnisse und das schnellst

mögliche Eintreffen am Einsatzort erfordern. Diese Vereinbarung ist der Genehmigungsbehörde zur Abnahmeprüfung vorzulegen.

2. Starts des stationierten Rettungshubschraubers „Christoph 100“ sind am Landeplatz in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr untersagt.
3. Tankflüge, d.h. Anflüge fremder Rettungshubschrauber zum Helios Klinikum Berlin-Buch nur zum Zweck des Tankens, sind untersagt.
4. Zwei Jahre nach Betriebsaufnahme sind Lärmmessungen an je einem Immissionsort je An- und Abflugrichtung (Goethestraße 26 bis 28 sowie Schwanebecker Chaussee 23 oder 25) von der Genehmigungsinhaberin durchführen zu lassen. Daraus sind die reellen Lärmpegel (Maximalpegel und Beurteilungspegel) zu ermitteln und der Genehmigungsbehörde spätestens bis 2,5 Jahre nach Betriebsaufnahme vorzulegen.
5. Sind in zwei aufeinanderfolgenden Kalenderjahren mehr als 4.000 Flugbewegungen des RTH „Christoph 100“ pro Jahr am Hubschraubersonderlandeplatz Helios Klinikum Berlin-Buch, Betriebsstandort, zu verzeichnen, so hat die Genehmigungsinhaberin bis zum 30.08. des darauffolgenden Jahres ein neues Lärmgutachten zu erstellen, so dass die Lärmbelastung der Umgebung mit Blick auf mögliche Schallschutzmaßnahmen von der Genehmigungsbehörde neu bewertet werden kann.
6. Die Genehmigungsinhaberin hat der Genehmigungsbehörde jeweils zum 1. Februar eines jeden Jahres die Gesamtflugbewegungszahlen sowie die Flugbewegungszahlen in der bürgerlichen Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) 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, insbesondere auf Grund der Erkenntnisse aus den Auflagen II. 4 und 5 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.
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 gestattet wird (§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 1 LuftVZO).

D. Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit

Die Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Helios Klinikum Berlin-Buch, Betriebsstandort, ist mit allen ihren verfügbaren Regelungen (außer Kostenentscheidung) sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 Verwaltungsgerichtsordnung –VwGO).

E. Kostenentscheidung

Die vorstehende Amtshandlung ist nach § 107 der LuftVZO i. V. m. §§ 1 ff der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) kostenpflichtig. Gemäß § 2 LuftKostV i. V. m. Abschnitt V Nummer 1 b des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV wird eine Gebühr in Höhe von

4.000,- EUR (in Worten: viertausend Euro)

festgesetzt. Die Zahlung der Gebühr ist entsprechend den in der Zahlungsaufforderung enthaltenen Angaben zu leisten.

F. Begründung

I. Verfahrensablauf

1. Genehmigungsantrag

Die Helios Klinikum Berlin-Buch GmbH (im Folgenden Antragstellerin) hat mit Schreiben vom 03.08.2020 bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg die Genehmigung für die Anlage und den Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Gelände des Helios Klinikums in Berlin-Buch beantragt. Neben den Flugbetriebsflächen soll auch ein Hangar mit integriertem Dienstgebäude auf dem Flugplatzgelände entstehen, da der Landeplatz als Basis für einen am Helios Klinikum stationierten Rettungshubschrauber dienen soll. 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 sowie den flugbetrieblich erforderlichen Flügen von Rettungs- bzw. Intensivtransporthubschraubern dienen. Der Antrag beinhaltet zum einen die Genehmigung des Landeplatzes gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG und zum anderen die Bestimmung eines beschränkten Bauschutzbereichs nach § 17 LuftVG sowie die Festlegung von Bauhöhen nach § 13 LuftVG. Mit Schreiben vom 30.04.2021 beantragte die Antragstellerin eine Vergrößerung der Grundfläche des Hochbaus von 26 m x 30 m auf 30 m x 30 m.

Das Helios Klinikum Berlin-Buch verfügt bereits über einen am 27.07.2006 nach § 6 LuftVG genehmigten Hubschrauber-Sonderlandeplatz auf dem Dach des Klinikgebäudes mit der Zweckbestimmung medizinische Hubschraubereinsätze (HEMS) und Krankentransporte sowie die damit in Zusammenhang stehenden Flüge, wie Transporte von medizinischem Personal und Geräten, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten. Bis zum Jahr 2017 gehörte zum Dachlandeplatz noch eine Abstellposition auf der Fläche am Boden, die jetzt als Betriebsstandort für den Rettungshubschrauber „Christoph 100“ genutzt werden soll. Da laut AVV alle Flugbetriebsflächen eines Landeplatzes auf der gleichen Ebene sein müssen (max. Neigung 7 %), wurde die Genehmigung der Parkposition mit Bescheid vom 04.07.2017 widerrufen.

Der Bodenlandeplatz soll nach Erteilung der Genehmigung dem Träger der Luftrettung, dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Inneres und Sport von Berlin (vgl. § 18 i. V. m. § 3 Gesetz über den Rettungsdienst für das Land Berlin - RDG) zur Verfügung gestellt werden. Diesem obliegt es dann, ein geeignetes Luftrettungsunternehmen als Betreiber der Luftrettungsstation zu bestimmen.

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 In-

ternetseiten der Genehmigungsbehörde in der Zeit vom 11. Januar 2021 bis 11. Februar 2021 zur Einsicht veröffentlicht. Darüber hinaus wurden die Antragsunterlagen im Bezirksamt Pankow von Berlin, Stadtentwicklungsamt Pankow, Storkower Str. 97, 10407 Berlin, und in der Gemeinde Panketal, Schönower Str. 105, 16341 Panketal, während der Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Auf die Auslegung wurde im Amtsblatt Berlin Nr. 52 vom 18.12.2020 und im Amtsblatt der Gemeinde Panketal Nr. 12 vom 31.12.2020 hingewiesen.

Auf eine Auslegung der geänderten Antragsunterlagen (Grundfläche Hangar) wurde verzichtet, da sich aus Sicht der Genehmigungsbehörde durch die Vergrößerung der Grundfläche des Hochbaus um 120 m² keine neuen Betroffenheiten für die Bürger ergeben.

2.2 Einwendungen

Es gingen 49 Einwendungsschreiben privater Dritter gegen das Vorhaben bei der Genehmigungsbehörde ein. Ein Schreiben war verfristet (Briefkopf 04.03.2021, Posteingang 11.03.2021).

2.3 Erörterung/Online-Konsultation

Ein Erörterungstermin ist in einem luftrechtlichen Genehmigungsverfahren gem. § 6 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), anders als in einem Planfeststellungsverfahren gem. § 8 LuftVG, nicht zwingend vorgeschrieben, wurde jedoch in diesem Verfahren auf Grund der Anzahl der Einwendungen sowie der vorgebrachten Argumente in den Einwendungen von der Genehmigungsbehörde als notwendig erachtet. Auf Grund der aktuellen Pandemielage musste der Erörterungstermin gem. § 5 Abs. 2, Abs. 4, Abs. 1 Satz 1 Nr. 22 Plansicherstellungsgesetz (PlanSiG) durch eine Online-Konsultation ersetzt werden. Die Durchführung der ersatzweisen Online-Konsultation wurde im Amtsblatt Berlin Nr. 31 vom 30.07.2021, im Amtsblatt der Gemeinde Panketal Nr. 8 vom 31.07.2021 und auf der Internetseite der Genehmigungsbehörde ab dem 29.07.2021 gemäß §§ 5 Abs. 3 Satz 2 PlanSiG, 73 Abs. 6 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), 2 Abs. 1 PlanSiG bekannt gemacht.

Der zu erörternde Sachverhalt wurde in der Zeit vom 16.08.2021 bis 10.09.2021 passwortgeschützt auf der Internetseite des Landesamtes für Bauen und Verkehr bereitgestellt. Alle Einwender/Einwenderinnen wurden persönlich angeschrieben (Postausgang Genehmigungsbehörde 04.08.2021) und ihnen wurden Benutzername und Passwort mitgeteilt. Auch Betroffene hatten die Möglichkeit bei der Genehmigungsbehörde Benutzername und Passwort zu erhalten. Davon machten vier Betroffene Gebrauch. Zudem wurde in den Bekanntmachungen auch angeboten, in Ausnahmefällen die eingestellten Unterlagen in Papierform zu verschicken. Dies erfolgte sechs Mal.

Bis einschließlich 24.09.2021 gingen 14 Stellungnahmen von Einwendern/Einwenderinnen bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) ein. Zusätzlich gaben noch neun Betroffene, die im Rahmen der Anhörung (Auslegung der Antragsunterlagen) keine Einwendung erhoben haben, eine Stellungnahme ab.

Insgesamt war festzustellen, dass im Rahmen der Online-Konsultation keine neuen Argumente gegen das Vorhaben vorgetragen wurden.

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

Mit Schreiben vom 09.12.2020 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 Gesundheit, Pflege und Gleichstellung (SenGPG)
- Senatsverwaltung für Inneres und Sport (SenInnDS)
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW)
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK)
- Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL)
- Landesdenkmalamt Berlin
- Berliner Forsten
- Berliner Feuerwehr
- Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheitsschutz Berlin (LAVG)
- Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V.
- Bezirksamt Pankow von Berlin
- Gemeinde Panketal
- Landkreis Barnim
- Landesbetrieb Forst Brandenburg
- Landesamt für ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung des Landes Brandenburg
- Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim
- Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände
- Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU Brandenburg) (nachbeteiligt am 18.02.2021)
- Vattenfall Europe Wärme AG

Das Bezirksamt Pankow von Berlin wurde wegen der Planänderung, Erweiterung der Grundfläche des Hochbaus um 120 m², mit Mail vom 04.05.2021 erneut beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

Weiterhin wurde als zu beteiligende Behörde und Fachstelle gemäß § 31 Abs. 3 LuftVG die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit Schreiben vom 09.12.2020 zur Abgabe einer gutachtlichen Stellungnahme aufgefordert.

Die Senatsverwaltung für Gesundheit, Pflege und Gleichstellung von Berlin, das Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheitsschutz Berlin sowie die Vattenfall Europe Wärme AG gaben keine schriftliche Stellungnahme zum Vorhaben ab. Keine Bedenken gegen das Vorhaben äußerten die Senatsverwaltung für Inneres und Sport von Berlin, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen von Berlin, die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, das Landesdenkmalamt Berlin, das Landesamt für

ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung Brandenburg, der Landesbetrieb Forst Brandenburg, das Landesamt für Umwelt Brandenburg, Bereich Naturschutz, und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

Die Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. begrüßte die Festschreibung des VTOL-Verfahrens, da dadurch zur Herstellung der Hindernisfreiheit sehr viel weniger Bäume gefällt werden müssen. Der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz von Berlin waren die ausgelegten Antragsunterlagen zur Abgabe einer abschließenden Stellungnahme nicht ausreichend. Die geforderten Unterlagen wurden von der Antragstellerin nachgeliefert. Kritisch gesehen bzw. abgelehnt wurde das Vorhaben von der Gemeinde Panketal, vom Landkreis Barnim, vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. für das Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände Brandenburg und vom Landesamt für Umwelt Brandenburg, Bereich Immissionsschutz. Die verbleibenden Behörden stimmten unter Vorbehalt zu und/oder gaben Hinweise zum Vorhaben.

Auf eine Erörterung/Online-Konsultation mit den beteiligten Behörden und Verbänden wurde verzichtet. Sie erhielten per Mail am 12.07.2021 von der Antragstellerin über die Genehmigungsbehörde eine schriftliche Erwiderng zu ihren Stellungnahmen. Sie wurden gebeten, bis zum 31.08.2021 eine Stellungnahme abzugeben, sofern ihre Bedenken nicht ausgeräumt werden konnten. Eine erneute Stellungnahme wurde abgegeben von:

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW), Sonderreferat Wohnungsbau
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK)
- Landesdenkmalamt Berlin
- Berliner Forsten
- Bezirksamt Pankow von Berlin
- Gemeinde Panketal
- Landkreis Barnim
- Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände
- Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU Brandenburg)

In einigen Stellungnahmen wurde mitgeteilt, dass alle Bedenken gegen das Vorhaben ausgeräumt werden konnten (Landesdenkmalamt, SenUVK - Integrativer Umweltschutz und Abfall, Bezirksamt Pankow - Wasserrecht und Immissionsschutz, LfU Brandenburg - Wasserwirtschaft und Naturschutz). Weiterhin wurden Hinweise gegeben, die vor Erteilung einer Genehmigung nochmals überprüft werden sollten bzw. in die Genehmigung aufgenommen werden sollten (SenUVK – Immissionsschutz, Bezirksamt Pankow -Bodenschutz, Straßen- und Grünflächenamt, Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände, LfU Brandenburg). Es gab Nachforderungen von Unterlagen (SenUVK, Berliner Forsten, Bezirksamt Pankow – Artenschutz). Die Unterlagen wurden, sofern für das Verfahren notwendig, nachgeliefert. Die Gemeinde Panketal und der Landkreis Barnim hielten ihre Bedenken vollständig aufrecht (siehe Teil F Abschnitt III, „Stellungnahmen der Behörden, Gebietskörperschaften, privatrechtlich organisierten Trägern der Daseinsvorsorge und anerkannten Verbänden“).

4. UVP-Vorprüfung

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurde für das Vorhaben eine UVP-Vorprüfung gem. § 5 UVPG durchgeführt. Anhaltspunkte die auf das Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung hindeuten, waren nicht ersichtlich. Im Ergebnis der Vorprüfung wurde festgestellt, dass für das genannte Vorhaben keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Die Bekanntgabe des Unterbleibens der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte im Amtsblatt des Landes Berlin Nr. 52 vom 18.12.2020, im Amtsblatt für Brandenburg Nummer 1 vom 13. Januar 2021 sowie seit dem 30.12.2020 auf den Seiten des UVP-Portals der Länder Berlin, Brandenburg u. a.

II. **Rechtliche Würdigung**

Die beantragte Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Helios Klinikum Berlin-Buch, Betriebsstandort, wird gem. § 6 Abs. 1 LuftVG unter Auflagen, insbesondere unter Auflagen zur Lärminderung, 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).

Der Landeplatz soll als Betriebsstandort für einen Rettungshubschrauber, welcher die schnelle medizinische Versorgung aus der Luft für einen Teil des Landes Berlin sicherstellt, dienen. Im Land Berlin sind derzeit zwei Luftrettungsstationen in Betrieb (am Unfallkrankenhaus (UKB) in Berlin-Marzahn und an der Charité Campus Benjamin Franklin (CBF) in Berlin-Steglitz). Auf Grund der extrem hohen Einsatzzahlen, speziell vom RTH „Christoph 31“ am CBF in Steglitz, kann der gesetzliche Versorgungsauftrag zur notfallmedizinischen Versorgung der Bevölkerung in Berlin kaum noch vollumfänglich erfüllt werden. Das Land Berlin hat daher im Jahr 2019 einen dritten Rettungshubschrauber ohne Festlegung eines Betriebsstandortes ausgeschrieben.

	2017	2018	2019	2020
Christoph 31	3.331	3.147	2.467	2.936
Christoph Berlin	1.099	1.313	1.217	1.398
	4.430	4.460	3.684	5.334

Einsatzzahlen der beiden Berliner RTH von 2017 bis 2020 (Quelle: www.rth.info/einsatzzahlen)

Das Helios Klinikum Berlin-Buch schafft nun mit der luftrechtlichen Genehmigung eines weiteren Betriebsstandortes auf seinem Gelände die erforderliche Infrastruktur für die Stationierung des dritten RTH in Berlin. Lt. Schreiben der Senatsverwaltung für Inneres und Sport vom 31.03.2020 an das Helios Klinikum ist es für das Land Berlin vorstellbar, am Standort Berlin-Buch ein Luftrettungsmittel zu stationieren, sofern ein rechtskonformer und wirtschaftlicher Luftrettungsbetrieb möglich sei.

Das Helios Klinikum Berlin-Buch ist eines der sechs Notfallzentren von Berlin (Unfallkrankenhaus Berlin in Marzahn, Charité Universitätsmedizin Campus Benjamin Franklin in Steglitz sowie Campus Virchow-Klinikum in Wedding, Vivantes-Klinikum Neukölln, Vivantes-Klinikum Friedrichshain). Es gehört zu den modernsten und größten Kliniken der Region mit über 1.000 Betten und mehr als 60 Fachabteilungen. Im Klinikum werden pro Jahr mehr als 200.000 Patienten, davon ca. 52.000 Patienten stationär behandelt (Quelle: Internetauftritt des Helios Klinikums Berlin-Buch).

Mit einer neuen Luftrettungsstation am Helios Klinikum in Berlin-Buch wird für die Bevölkerung im Nordosten Berlins und in Teilen Brandenburgs schneller als bisher eine primär notärztliche Versorgung am Notfallort sichergestellt und die Patienten können schnellstmöglich in eine geeignete Klinik gebracht werden. Insofern besteht ein hinreichender, der Zielsetzung des Luftverkehrsgesetzes entsprechender Bedarf für die Anlage und den Betrieb des Landeplatzes.

2. Standort- und Konfigurationsalternativen

Rechtliche Grundlage der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Helios Klinikum Berlin-Buch, Betriebsstandort, 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. Auch die Bestimmung eines beschränkten Bauschutzbereichs (bBSB) erfordert kein Planfeststellungsverfahren; gem. § 8 LuftVG. Die Bestimmung eines bBSB hat bei einer Genehmigung (§ 6 Abs. 1 LuftVG) zu geschehen. (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. LuftVG, § 17 Rn. 7, EL 1). 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.

Hinzu kommt, dass die Entscheidung über den Stationierungsort des dritten Rettungshubschraubers in Berlin nicht der Genehmigungsbehörde, sondern dem Träger der Luftrettung, dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Inneres und Sport von Berlin (vgl. § 18 i. V. m. § 3 Gesetz über den Rettungsdienst für das Land Berlin - RDG) obliegt.

Die medizinischen und rettungstaktischen Aspekte sprechen nachvollziehbar für die Stationierung des RTH am Helios Klinikum Berlin-Buch, weil der Standort in der unmittelbaren Nähe eines Notfallzentrums bzw. eines Krankenhauses der Maximalversorgung Umsetzflüge zu einem großen Teil verzichtbar macht, der RTH somit in einem entsprechend größeren zeitlichen Umfang für die unmittelbare Luftrettung zur Verfügung steht und somit Patienten ggf. schneller intensivmedizinisch versorgt werden können. Auch die anderen zwei in Berlin stationierten Rettungshubschrauber haben ihren Betriebsstandort an einem Notfallzentrum bzw. einem Krankenhaus der Maximalversorgung (Unfallkrankenhaus Berlin, Charité Campus Benjamin Franklin).

Eine Prüfung von Standortalternativen auf dem Gelände des Helios Klinikums, eine sogenannte Konfigurationsanalyse, hat wie in jedem Genehmigungsverfahren stattgefunden, um die optimale Lage für einen Landeplatz einschließlich der An- und Abflugrichtungen auf dem entsprechenden Gelände oder an einem Krankenhaus zu ermitteln. Dabei waren die Vorschriften der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (AVV) zu beachten, d. h. es mussten eine ausreichend große Fläche für den Landeplatz und mindestens zwei sich gegenüberliegende (mind. 150°) An- und Abflugflächen, die frei von festen Hindernissen sind, gefunden werden.

Im Rahmen der Prüfung der Genehmigungsfähigkeit der Anlage und des Betriebs einer Luftrettungsstation auf dem Gelände des Helios Klinikums Berlin-Buch durch das Ingenieurbüro Infrastruktur-Consult Mathias M. Lehmann vom 06.03.2020 wurden in der Planungsphase Lagevarianten auf dem gesamten Gelände des Helios Klinikums Berlin-Buch unter Berücksichtigung des (teilweise denkmalgeschützten) Gebäudebestands, der Vermeidung von tiefen Überflügen über die Schwanebecker Chaussee und den Friedhof, der Minimierung von Eingriffen in den Baumbestand und den Wald, der Erfordernisse des Lärmschutzes sowie des Erfordernisses von kostenträchtigen Folgemaßnahmen (wie z.B. Parkplatzumnutzung) gesucht. Dabei stellte sich heraus, dass unter diesen Rahmenbedingungen eine Luftrettungsstation nur im Bereich der ehemaligen Parkposition für Rettungshubschrauber hinter dem Helios Klinikum errichtet werden könnte.

Es wurden daher drei Varianten für die Lage der Luftrettungsstation im Bereich der ehemaligen Parkposition untersucht. Die Variante 1, leicht westlich der ehemaligen Parkposition, musste verworfen werden, da Grundstücksflächen außerhalb des Helios Klinikums durch den Hangar hätten in Anspruch genommen werden müssen. Die Variante 2, Landefläche und Hangar südöstlich der ehemaligen Parkposition mit den Abflugrichtungen 011° rwN / 191° rwN sowie die Variante 3, Hangar südwestlich und Landefläche südöstlich der ehemaligen Parkposition mit den Abflugrichtungen 360° rwN / 180° rwN, wären technisch umsetzbar. Die Lärmbelastung der Anwohner wäre bei allen drei Varianten gleich. Die Waldbetroffenheit bei Variante 3 wäre im Vergleich zur Variante 2 deutlich größer. Die Antragsunterlagen beziehen sich daher auf die in der Planungsphase bereits ermittelte und am besten geeignete Variante 2.

Die Möglichkeit der Anlage der Luftrettungsstation auf dem Dach wurde nicht weiter geprüft, da sich lt. AVV alle Flugbetriebsflächen eines Landeplatzes „auf einer Ebene“ befinden müssen (max. Längsneigung eines Schwebeflugweges 7 %). Weder die Erweiterung der bestehenden Dachlandefläche zu einer Luftrettungsstation mit einem Hangar, einer Tankstelle und einer Abstellposition auf dem Dach, noch die Errichtung einer neuen Luftrettungsstation mit neuer Landefläche auf dem Dach wären, wenn technisch überhaupt realisierbar, nur mit unverhältnismäßig hohen Investitionen möglich gewesen.

Wie bereits erwähnt, ist die Suche nach einem Standort für die dritte Berliner Luftrettungsstation nicht Bestandteil dieses luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens. Im Vorfeld dieses Genehmigungsverfahrens wurde jedoch durch die Berliner Feuerwehr im Auftrag der Senatsverwaltung für Inneres und Sport eine intensive Standortalternativenprüfung durchgeführt. Es wurden folgende potentielle Standorte in Betracht gezogen (Schreiben der Berliner Feuerwehr an das Helios Klinikum vom 19.05.2021 nach Forderung durch LuBB):

1. ehemaliger Flughafen Tegel (nördlicher militärischer Teil)
2. ehemaliger Flughafen Tegel (südlicher ziviler Teil)
3. Flughafen Berlin Tegel (Standort Schießanlage Bernauer Str. 171)
4. ehemaliger Flughafen Berlin-Tempelhof
5. ehemaliger Flugplatz Gatow
6. Hubschrauber-Sonderlandeplatz Charité Campus Virchow
7. Hubschrauber-Sonderlandeplatz Helios Klinikum Berlin-Buch
8. Hubschrauber-Sonderlandeplatz Unfallkrankenhaus Berlin (Stationierung eines 2. RTH)
9. Landestelle am Krankenhaus in Friedrichshain
10. ehemaliger Flugplatz Staaken
11. ehemalige Hafenanlage Borsighafen
12. Industriegebiet Pankow-Park
13. Güterbahnhof Tempelhof
14. Hubschrauber-Sonderlandeplatz Ahrensfelde (Bundespolizei)

Die Prüfung durch die Berliner Feuerwehr im Auftrag der Senatsverwaltung für Inneres und Sport erfolgte in Hinblick auf Verfügbarkeit, einsatztaktische Belange, mögliche Umsetzungsrisiken, die Anzahl der unmittelbar

betroffenen Anwohner sowie der bereits vorhandenen Infrastruktur. Zu den bereits nach § 6 LuftVG genehmigten Hubschrauber-Sonderlandeplätzen in Berlin am UKB, am Virchow-Klinikum und in Berlin-Buch wurde die LuBB als Luftfahrtfachbehörde um fachliche Beratung gebeten. Am UKB ist bereits ein ITH auf dem Dach stationiert. Bei einer weiteren Stationierung wäre ein weiterer Hangar auf dem Dach erforderlich, was aus statischen Gründen und Platzgründen nicht möglich ist. Hauptgrund war jedoch die bereits vorhandene Lärmbelastung durch den dort stationierten ITH „Berlin“, der auch nachts im Einsatz ist. Am Virchow Klinikum befindet sich der Landeplatz auf einem Parkdeck. Flächen für eine Erweiterung sind nicht vorhanden. Zudem wäre die Anzahl unmittelbar betroffener Anwohner sehr hoch. Der Ausbau dieser beiden bestehenden Landeplätze zu einem Betriebsstandort wurde daher von der LuBB als äußerst ungünstig bis technisch unmöglich eingeschätzt. Am Standort Berlin-Buch ist die Anlage eines Betriebsstandortes zweifelsfrei technisch realisierbar. Die Belastungen für Natur und Anwohner seien in einem Genehmigungsverfahren zu untersuchen.

Neben einer möglichen regionalen notärztlichen Unterversorgung und dem größtmöglichen taktischen Einsatzwert wurde bei der Prüfung durch die Berliner Feuerwehr auch die Nähe zu einem Krankenhaus der Maximalversorgung berücksichtigt. So befinden sich auch die bereits bestehenden Betriebsstandorte an Krankenhäusern der Maximalversorgung. Die Analyse der o.g. Standorte in Berlin zeigte, dass lediglich die Anbindung an das Helios Klinikum Berlin-Buch die geforderten einsatztaktischen und medizinisch infrastrukturellen Voraussetzungen erfüllt. Bauherrin könnte das Helios Klinikum sein, welches das Luftrettungszentrum, sofern ein rechtskonformer und wirtschaftlicher Luftrettungsbetrieb möglich sei, an einen von der Senatsverwaltung festgelegten Luftrettungsbetreiber vermieten könnte (Schreiben der Senatsverwaltung für Inneres und Sport an das Helios Klinikum vom 31.03.2020).

Die Vorschläge alternativer Standorte vieler Einwender hätten somit auch gar nicht im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens geprüft werden können, da es sich bei einem anderen Standort außerhalb des Helios Klinikums nicht mehr um das Vorhaben des Helios Klinikums, sondern um ein neues Projekt handeln würde. In diesem Bescheid wurde daher von der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde nur über den Antrag des Helios Klinikums auf Anlage und Betrieb einer Luftrettungsstation auf der bezeichneten Fläche am Helios Klinikum Berlin-Buch entschieden.

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 und Bauen von Berlin, der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg, des Landkreises Barnim, des Bezirksamtes Pankow von Berlin und der Gemeinde Panketal geprüft.

Die für das Vorhaben benötigte Fläche befindet sich weder im Geltungsbereich eines festgesetzten Bebauungsplanes gem. § 30 BauGB noch innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils gemäß § 34 BauGB. Das Vorhaben ist dem Außenbereich gemäß § 35 BauGB zuzuordnen. Da es sich bei dem Vorhaben um eine privi-

legierte Fachplanung nach § 6 LuftVG handelt, ist § 38 BauGB als planungsrechtliche Grundlage für die Genehmigung heranzuziehen (vgl.: Battis/Krautzberger/Löhr, Baugesetzbuch Kommentar 12. Auflage 2014, § 38 BauGB, Rn. 7). Die Bindung an den Flächennutzungsplan (FNP) nach § 7 BauGB bleibt davon unberührt. Im aktuellen FNP ist die Fläche überwiegend als Gemeinbedarfsfläche mit hohem Grünanteil sowie teilweise als Grünfläche dargestellt. Aus planungsrechtlicher Sicht des Bezirksamtes Pankow bestehen, sofern die naturschutzrechtlichen Bedingungen erfüllt sind, keine Bedenken (Schreiben vom 02.03.2021). Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Grundzügen des FNP bestätigt auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen von Berlin mit Schreiben vom 15.02.2021.

Lt. Stellungnahme der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg vom 11.02.2021 steht die erteilte Genehmigung auch nicht den rechtsverbindlichen Zielen und Grundsätzen der Raumordnung aus dem Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) sowie dem Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) entgegen. Die Errichtung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes entspricht den Erfordernissen der Raumordnung im Sinne des § 6 Abs. 2 LuftVG.

Bei Starts und Landungen vom und zum Landeplatz können Teile der Gemeinde Panketal direkt überflogen werden. Der aktuelle Flächennutzungsplan der Gemeinde Panketal wurde am 24.09.2019 durch den Landkreis Barnim genehmigt. Danach werden die zuerst überflogenen Gebiete als „Reine Wohngebiete“, ab Goethestraße, und die Flächen ab dem Lindenberger Weg als „Allgemeine Wohngebiete“ ausgewiesen.

Bebauungspläne (B-Pläne) für diese Gebiete liegen nicht vor. Lediglich für das direkt überflogene Gebiet um den Eichenring befindet sich ein B-Plan für ein „Allgemeines Wohngebiet“ in Aufstellung. Weitere B-Pläne in der unmittelbaren Umgebung zu den An- und Abflugflächen oder zum Landeplatz, die aber nicht direkt überflogen werden, sind die B-Pläne des Ortsteils Schwanebeck Nr. 3P „Rigistraße“, Nr. 22P „Lindenberger Weg“ und Nr. 28P „Karower Straße“. Während die ersten beiden Gebiete als „Allgemeine Wohngebiete“ festgesetzt wurden, handelt es sich beim B-Plan Nr. 28P „Karower Straße“, um die Errichtung eines 8.000 m² großen Spielplatzes mit schalltechnisch „kritischen“ Anlagen (Skaterflächen, Streetball, Klettern, Seilbahn, Bolzplatz, PKW-Parkplatz) (Quelle: öffentliche Beschlussvorlage der Gemeindevertretung Panketal vom 19.05.2020).

Im Ergebnis konnte 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. Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Erfüllung kommunaler Aufgaben durch die hier erteilte Genehmigung wesentlich erschwert werden könnte. 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 beauftragte das Helios Klinikum die R2 Ingenieure GmbH Berlin sowie den Sachverständigen Thomas N. h. Knoll, Wohngrünwert – Baum & Boden.

Der Landeplatz liegt im Stadtgebiet von Berlin und gleichzeitig am Rand des Naturparks Barnim, ein länderübergreifendes Großschutzgebiet der Länder Berlin und Brandenburg, gekennzeichnet durch großflächige Wälder und Forsten (750 qkm, davon 55 % Wald, 32 % landwirtschaftliche Fläche, 3 % Gewässer und 10 % Siedlungs- und Verkehrsfläche).

Die geplanten An- und Abflugflächen des Landeplatzes verlaufen über kein weiteres Schutzgebiet. Im weiteren Bereich des Landeplatzes befinden sich noch folgende Schutzgebiete:

- Landschaftsschutzgebiet (LSG) Buch, ca. 2 km nördlich und 1,6 km westlich (Verordnung zum LSG vom 30.11.2007)
- Naturschutzgebiet (NSG) Faule Wiesen bei Bernau, 4 km nordöstlich (Verordnung 03.04.2000)
- NSG und FFH-Gebiet Schlosspark Buch und angrenzende Waldfläche, 1 km nördlich (Verordnung vom 16.09.2016)
- NSG Ausstichgelände Röntgental (2 km nördlich, 14.03.1990)
- NSG Mittelbruch, 2 km nördlich (Verordnung vom 30.10.1998)
- NSG Bogenseekette und Lietzengrabbenniederung, 2,8 km nordwestlich (Verordnung vom 23.06.2002)
- NSG Karower Teiche, 2,1 km südwestlich (Verordnung vom 30.11.2007)

Alle Schutzgebiete sind so weit vom Landeplatz entfernt, dass eine Beeinträchtigung der jeweiligen Schutzziele ausgeschlossen werden kann. Sofern die Schutzgebiete überflogen werden, können sie dem Landeplatz nicht mehr zugeordnet werden. Die Überflüge würden auch in normaler Flughöhe erfolgen.

Im engeren Umfeld des Landeplatzes müssen Gehölzbeseitigungen auf dem Gelände des Helios Klinikums Berlin-Buch vorgenommen werden, um die erforderliche Hindernisfreiheit herzustellen. Außerhalb des Geländes des Helios Klinikums sind keine Bäume von Einkürzungen oder Fällungen betroffen. Hierfür sind bei der zuständigen Naturschutzbehörde entsprechende Genehmigungen zu beantragen. Als Ersatz für die zu beseitigenden Bäume werden entsprechende Vereinbarungen/ Ausgleichsmaßnahmen, wie bspw. Aufforstung an anderer Stelle etc., mit der zuständigen Naturschutzbehörde vereinbart. Fällgenehmigungen sind wegen der hier fehlenden Konzentrationswirkung nicht Bestandteil dieser Genehmigung.

Den Bestimmungen des Artenschutzrechtes nach § 37 ff. BNatSchG wurde Rechnung getragen. Im Auftrag des Helios Klinikums wurden alle möglicherweise betroffenen Bäume (38 Bäume im Bereich der Flugschneise, des Hangars und des neuen Hallenvorfeldes mit Parkplätzen) in Anlehnung an die FLL-Baumkontrollrichtlinien erfasst und für jeden Baum ein Baumdatenblatt angelegt (Baumart, Vitalität, Höhe, Konfliktpotential, Handlungsempfehlung). Für einige Bäume, z. B. für drei 23 m hohe Stieleichen, ist eine Einkürzung mit Genehmigung der zuständigen Naturschutzbehörde ausreichend. Alle zu fällenden Bäume wurden zudem auf das Vorhandensein geschützter Arten und ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten untersucht, insbesondere die Artengruppen der Fledermäuse, des Eichhörnchens, der Bilche, der Vögel, der Bock- und Prachtkäfer und der Flechten. In einer Stieleiche wurden Bock- und Prachtkäfer entdeckt. Hier soll der Stamm des Baumes an einer anderen Stelle des Grundstücks senkrecht aufgestellt werden. In einer anderen Stieleiche befindet sich ein Kobel vom Eichhörnchen. Für das Fällen der Bäume ist die Genehmigung von der zuständigen Naturschutzbehörde einzuholen. Vom Umwelt- und Naturschutzamt wurde die gutachterliche Einschätzung zur Betrachtung der Baumhöhlen insgesamt als fachlich annehmbar eingeschätzt.

Strukturen von Fledermäusen wurden bei einer ersten Untersuchung nicht erkannt. Es sollen aber durch Aufstellen und Auswerten von Detektoren weitere Untersuchungen durchgeführt werden. Die Detektoren werden zwischen den Bäumen aufgestellt und könnten dann Aufschluss über das Flug- und Jagdverhalten der Fledermäuse geben.

Hinsichtlich der Zauneidechsen gab es im Vorfeld vier Begehungen zur Kartierung. Das Vorhabengrundstück soll vor der Baumaßnahme und bis zum Ende der Baumaßnahme mit einem Amphibienzaun umzäunt werden. Nach der Fertigstellung können die Amphibien das Grundstück wieder vollumfänglich nutzen.

In der am 25.08.2021 nachgereichten Stellungnahme des BUND, Bund für Umwelt und Naturschutz e. V., sollen sich im „mehr oder weniger berührten Waldstück“ (keine genauen Ortsangaben) Horste von Bussard, Falke und Eule befinden. In der ersten Stellungnahme vom 25.02.2021 wurde dazu seitens des BUND keine Aussage getroffen. Das Landesamt für Umwelt Brandenburg schrieb in seiner Stellungnahme vom 19.02.2021, dass auf Grund der starken anthropogenen Überprägung in der unmittelbaren Umgebung (Land Brandenburg) keine geschützten Horste von Großvögeln vorkommen. Auch in den Stellungnahmen der Senatsverwaltung, der Berliner Forsten und des Bezirksamtes Pankow wurde ein mögliches Vorkommen von Großvögeln nicht erwähnt. In der am 30.09.2021 nachgereichten Stellungnahme weist das Umwelt- und Naturschutzamt Pankow auf die Stellungnahme des BUND Brandenburg (BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.) hin, wonach Großvögel im Waldbereich vorkommen würden, wobei keine genauen Ortsangaben gemacht werden. Die Vorhabenträgerin wurde daraufhin erneut aufgefordert, entsprechende Nachforschungen anzustellen. Für die umliegenden Waldgebiete verfügt aber lt. Schreiben der LA21 Landschaftsarchitektur vom 16.11.2021 weder die Bundesgeschäftsstelle des NABU noch der Landesverband über Aufzeichnungen zum Vorkommen von Bussard, Falke und Eule in den umliegenden Waldgebieten.

Die Nutzung des Luftraums innerhalb der neuen An- und Abflugflächen stellt somit auch keinen erheblichen Eingriff dar. Das gelegentliche Überfliegen könnte zwar im Einzelfall 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 im Zuge der Nutzung der Wohngrundstücke und nicht zuletzt durch den bisher schon angeflogenen Dachlandeplatz des Helios Klinikums ist aber eine Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts auszuschließen. Zudem sind Anhaltspunkte für eine Reduzierung der biologischen Vielfalt nicht erkennbar.

Der Landeplatz soll auf einer ehemaligen Abstellposition für Hubschrauber errichtet werden, die gegenwärtig keine Verwendung hat. Von der bereits vorhandenen Versiegelung sollen 370 m² vollständig und 420 m² der geringfügigen Versiegelung mit Rasengittersteinen zugeführt werden. Weitere Versiegelungen werden durch den Bau des Hangars mit Betriebsgebäude und der Tankstelle erforderlich. Diese werden im Rahmen der jeweiligen Genehmigungsverfahren betrachtet.

Das Grundstück für den beantragten Landeplatz wurde im Bodenbelastungskataster (BBK) des Landes Berlin aufgrund der branchenspezifischen Nutzung als Krankenhaus mit diversen Lagerflächen unter der Nr. 9043 als Verdachtsfläche eingetragen. Untersuchungen fanden auf diesem Teil des Grundstücks noch nicht statt, so dass eine abschließende Bewertung der Verdachtsfläche nicht möglich ist. Das Helios Klinikum wurde in der Baugenehmigung des Bezirksamtes Pankow vom 24.08.2021 aufgefordert, bei organoleptischen Auffälligkeiten im Boden das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirkes Pankow von Berlin zu informieren.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurde für das Vorhaben eine UVP-Vorprüfung gem. § 5 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 sind 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 Ausbauvorhabens 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 (FlugLärmG) 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 FluglärmG 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 immissionschutzrechtlichen Regelungen gelten im Wesentlichen nicht für Flugplätze (§ 2 Abs. 2 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz -BlmSchG). So ist auch die TA Lärm, eine Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum BlmSchG, 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 FluglärmG unterfallenden Flugplätze, wie der Hubschrauber-Sonderlandeplatz Helios Klinikum Berlin-Buch, Betriebsstandort, 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 FluglärmG 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 FluglärmG, stattdessen ist eine Würdigung der konkreten Fluglärmsituation geboten.

5.2 Berechnungsgrundlagen und Berechnungsergebnisse

In der von der Vorhabenträgerin vorgelegten schalltechnischen Beurteilung zum Hubschrauber-Sonderlandeplatz (Bodenlandeplatz) am Helios Klinikum Berlin-Buch vom 17.09.2020 (Verfasser: Büro für ingenieurphysikalische Messungen GmbH, Dr. rer. nat. Hermann Lubenow) wurde die Fluglärmbelastung in der Umgebung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes berechnet und dargestellt. Die Schallimmissions-prognose erweist sich aus Sicht der Genehmigungsbehörde als schlüssig und plausibel.

Da am Helios Klinikum Berlin-Buch bereits ein Hubschrauber-Sonderlandeplatz auf dem Dach des Klinikums in Betrieb ist und auch weiterhin betrieben werden soll, wurden die Lärmauswirkungen beider Landeplätze einer gemeinsamen Untersuchung unterzogen.

Der am Helios Klinikum stationierte Rettungshubschrauber (RTH) wird nur für Tagflug ausgerüstet sein. Nachts fliegen in Berlin und Brandenburg weiterhin nur der am Unfallkrankenhaus Marzahn stationierte Intensivtransport-Hubschrauber (ITH) „Christoph Berlin“ und der in Senftenberg stationierte ITH „Brandenburg“. Alle anderen RTH in Berlin und Brandenburg fliegen nur tagsüber. Gelegentliche Nachtflüge am Klinikum Buch resultieren daher nur aus Rückflügen des stationierten RTH am fliegerischen Tag nach 22 Uhr in den Sommermonaten und aus Einsätzen der ITH zwischen 22 Uhr und 6 Uhr auf dem Dachlandeplatz und sind somit nur zu einem geringen Teil dem Bodenlandeplatz zuzuordnen.

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 Flugge-

räuschemissionen 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 Anwendung der 100 % - Regelung, 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 musste die Vorhabenträgerin ein Verkehrsszenario für das Jahr 2030 erstellen lassen (Infrastruktur-Consult Mathias M. Lehmann vom 01.06.2020).

Für die Prognose der Flugbewegungszahlen wurden die Einsatzzahlen der beiden anderen Berliner Rettungshubschrauber mit herangezogen, welche sich auf Grund der unterschiedlichen Aufgaben in der Luftrettung unterscheiden. „Christoph Berlin“ vom UKB dient vorrangig als Verlegungshubschrauber und „Christoph 31“ von der Charité Campus Benjamin Franklin ist hauptsächlich im Bereich Primärrettung tätig. Nachts übernimmt „Christoph Berlin“ alle Aufgaben in der Luftrettung. Auf Grund eines Staatsvertrages zwischen Berlin und Brandenburg über die Zusammenarbeit in der Notfallrettung vom 24.02.2003 werden auch Einsätze im Land Brandenburg, vorzugsweise in den an Berlin grenzenden Landkreisen, geflogen (GVBl. Brandenburg I/03, Nr. 11, S. 201; GVBl. Berlin 2004, 135).

Mit Inbetriebnahme des RTH „Christoph 100“ am Helios Klinikum in Berlin-Buch werden sich die Einsatzzahlen für den RTH „Christoph 31“ und teilweise auch für den ITH „Christoph Berlin“ verringern. Dies ist beabsichtigt, da die Auslastung des RTH „Christoph 31“, der RTH mit den höchsten Einsatzzahlen in Deutschland, bereits an der Kapazitätsgrenze liegt. Beide Berliner Rettungshubschrauber hatten im Jahr 2020 erstmals zusammen mehr als 5.000 Einsätze.

Gleichzeitig werden aber auch mit hoher Wahrscheinlichkeit die Flugbewegungen auf dem Dachlandeplatz des Helios Klinikums steigen. Wurde der Dachlandeplatz in den letzten Jahre durchschnittlich 117 Mal angefliegen, so erwartet man für das Jahr 2030 135 Anflüge, was einer Steigerung von 15 % entspricht. Prognostisch soll der Dachlandeplatz im Jahr 2030 **16 Mal** in der Nacht angefliegen werden. Für den Bodenlandeplatz werden anfangs 1.500 und für das Jahr 2030 1.875 Einsätze prognostiziert, eine Steigerung von 25 % in 10 Jahren.

	Einsätze jetzt bzw. nach Betriebsauf- nahme	Flugbewegungen nach Betriebsaufnahme	Prognostizierte Eins- ätze für das Jahr 2030	Flugbewegungen 2030
Dach-LP	117	234	135	270
Boden-LP	1.500	3.000	1.875	3.750
Summe	1.617	3.234	2.010	4.020
Ø pro Tag Jahr	4 – 5	9	5 – 6	11
In den 6 verkehrs- reichsten Monaten, ca. 75 %	1.212	2.425	1.507	3.015
Ø pro Tag in den 6 verkehrsreichsten Monaten	6 -7	13	8	17

Die für die Berechnung verwendeten prognostizierten FB-Zahlen sind aus Sicht der Genehmigungsbehörde glaubhaft. Für den Fall, dass die FB-Zahlen in den nächsten Jahren wider Erwarten sprunghaft ansteigen, wird auf die Auflage-Nr. B II. 5 dieser Genehmigung verwiesen. Aus Sicht der Genehmigungsbehörde ist die Verkehrsprognose methodisch nachvollziehbar ermittelt, sorgfältig und in einer dem Genehmigungsgegenstand und den betroffenen Belangen angemessenen Weise erstellt worden.

In der schalltechnischen Begutachtung des Landeplatzes wurden die Lärmpegel für 151 Immissionsorte im Bereich der in diesem Bescheid genehmigten An- und Abflugflächen berechnet. Diese hohe Zahl an Immissionsorten wurde auf Wunsch des Bezirksamtes Pankow festgelegt. Normalerweise erfolgt die Berechnung der Lärmbelastung für viel weniger Immissionsorte, da das gesamte Untersuchungsgebiet zusätzlich auch flächig und farbig (Iso-dB-Linien in 5 dB(A) - Stufen) dargestellt wird, so dass auch der Beurteilungspegel an Wohnhäusern oder auf Freiflächen, die nicht explizit als Immissionsorte ausgewählt wurden, abgelesen werden kann. Es wurde somit kein Grundstück/Gebäude vergessen, sofern es sich auf der Isophonenkarte befindet, auch wenn es nicht als extra Immissionsort erwähnt wurde. Bei der Auswahl der Immissionsorte wurde besonders auf schutzbedürftige Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten und Krankenhäuser unterhalb oder in der Nähe der zukünftigen An- und Abflugflächen Wert gelegt. Die Berechnung in der schalltechnischen Beurteilung erfolgte zunächst nach der bereits beschriebenen 100/100-Regelung. Das bedeutet, es wird angenommen, dass absolut alle Flugbewegungen vom und zum Landeplatz über die Goethestraße in Panketal verlaufen oder alle in Richtung Berlin.

Zwecks Prüfung von Lärminderungsmaßnahmen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens forderte die Genehmigungsbehörde nachträglich die Berechnung der Lärmbelastung für weitere Szenarien. Zum einen sollte die Lärmbelastung berechnet werden ohne die 100/100-Regelung. Dies entspräche einer Realverteilung der Flugbewegungen. Denn nicht alle Einsatzziele werden südlich im Land Brandenburg liegen, da der RTH ja auch vorrangig die Berliner Luftrettung entlasten soll. Dazu kommt, dass auch die Windverhältnisse oft Starts in andere Richtungen als Panketal erfordern (Starts und Landungen gegen den Wind).

Ein weiteres Szenario wäre die „Vereinbarung Nord“, das heißt, es wird nur in Richtung Berlin 011° rwN gestartet bzw. aus Richtung Berlin 191° rwN kommend gelandet. Die Hindernisfreiflächen über Panketal dienen nur der Sicherheit, für den Fall, dass ein Hubschrauber nicht landen kann und erneut durchstarten muss. Die Lärmbelastung resultiert somit nur vom Betrieb am Landeplatz an sich. Dieses Szenario ist allerdings unrealistisch, schnelles Eintreffen am Unfallort und Windverhältnisse würden auf jeden Fall gelegentliche Überflügen über die Gemeinde Panketal erfordern.

Für die folgenden Immissionspunkte ergeben sich nachstehende berechnete Werte für die verschiedenen Szenarien, wobei hier nicht alle 151 Immissionsorte, sondern nur die Immissionsorte je Straße und Richtung mit den höchsten Schallpegeln aufgeführt werden:

Immissionsort	100/100-Regelung	Realverteilung	„Vereinbarung Nord“	Maximalpegel L _{max} (A) dB(A) Tag (Boden und Dach)/ Nacht (Dach)
	Äquivalenter Dauerschallpegel L _{eq} (A) dB(A) Tag/Nacht	Äquivalenter Dauerschallpegel L _{eq} (A) dB(A) Tag/Nacht	Äquivalenter Dauerschallpegel L _{eq} (A) dB(A) Tag/Nacht	
Richtung Berlin				
Am Stener Berg 10	56/37	47/31	57/37	87/81
Lindenberger Weg Haus 209	56/43	46/43	56/44	84/84
Schwanebecker Chaussee 23	56/42	55/40	57/41	89/89
Richtung Panketal				
Lindenberger Weg 69	56/41	55/41	51/41	91/89
Goethestr. 26	63/44	62/43	56/41	95/86
Goethestr. 33a	59/42	58/42	52/41	91/89
Goethestr. 40	61/42	60/41	51/40	93/88
Hanna-Arendt-Str. 1	61/41	59/40	49/38	92/86
Eichenring 13	58/43	57/39	46/38	90/86
Ernst-Toller-Str. 1	57/41	56/39	53/38	87/83
Eichendorfweg 5	57/40	56/39	51/37	86/93
Ulmenweg 1	56/37	54/39	42/33	87/83

Die Berechnungsergebnisse sind für das gesamte Untersuchungsgebiet zusätzlich auch flächig und farbig (Iso-dB-Linien in 5 dB(A) - Stufen) für alle Szenarien dargestellt, so dass auch der Beurteilungspegel an Wohnhäusern oder auf Freiflächen, die nicht explizit als Immissionsorte ausgewählt wurden, abgelesen werden kann.

Die im Erläuterungsbericht gemittelten Entfernungswerte von Grundstücken in der Goethestraße in Panketal zum Landeplatz hatten keinen Einfluss auf die Lärmberechnung. Eine Korrektur der schalltechnischen Beurteilung, wie von vielen Einwendern gefordert, war daher nicht erforderlich.

Insgesamt ist die Ermittlung der Lärmbelastung durch den Lärmsachverständigen seitens der Genehmigungsbehörde nicht zu beanstanden.

5.3 Bewertung der Fluglärmbelastung

Auf Grund der in der schalltechnischen Beurteilung ermittelten hohen Lärmbelastung entschied die Genehmigungsbehörde dem Antrag des Helios Klinikums nur mit Einschränkungen stattzugeben. So wurde eine Hauptbetriebsrichtung in Richtung Berlin für den Bodenlandeplatz festgelegt und eine Pflicht zur Vereinbarung der Genehmigungsinhaberin mit dem zukünftigen Betreiber beauftragt (siehe Auflage-Nr. B, II, 1), wonach Überflüge über die Gemeinde Panketal möglichst zu vermeiden sind. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn z. B. der Unfallort in dieser Richtung liegt und schnellstmöglich erreicht werden muss oder die Wetterbedingungen nur einen Start in diese Richtung zulassen. Die Immissionswerte liegen damit im Bereich zwischen der Realverteilung und der sogenannten „Vereinbarung Nord“.

Nachtflug findet vom Bodenlandeplatz aus nicht statt. Die Genehmigungsbehörde entschied sich zu weiteren Betriebseinschränkungen bei Flügen in der bürgerlichen Nacht von 22 Uhr bis 6 Uhr. Starts des RTH „Christoph 100“ sind ab 22 Uhr bis 6 Uhr untersagt, lediglich Rückflüge sind erlaubt (siehe Auflage-Nr. B, II, 2). Da der RTH nur am fliegerischen Tag im Einsatz sein kann (30 min vor Sonnenaufgang bis 30 min nach Sonnenuntergang), könnte es höchstens in den Sommermonaten Juni und Juli zu Rückflügen in der bürgerlichen Nacht kommen. Der Dachlandeplatz kann in dieser Zeit aber durchgehend von den in der fliegerischen Nacht operierenden Luftfahrzeugen (ITH Berlin, ITH Senftenberg) angefliegen werden (Prognose Jahr 2030, 16 Nachtanflüge). Da diese Einsätze auch ohne den Betrieb des Bodenlandeplatzes erfolgen würden, werden sie hier nicht weiter betrachtet.

Nach dem eingereichten schalltechnischen Gutachten ist die Goethestraße in Panketal vergleichsweise die Straße mit der höchsten Lärmbelastung. Alle anderen Immissionsorte in der Umgebung des Landeplatzes weisen geringere Lärmwerte auf. Am Beispiel der Goethestraße soll daher die Zumutbarkeit der Lärmbelastung für die gesamte Umgebung beurteilt werden.

Äquivalenter Dauerschallpegel

Die höchsten äquivalenten Dauerschallpegel, berechnet nach der 100/100-Regelung in der schalltechnischen Beurteilung, betragen 63 dB(A) in der Goethestraße 26, 27, 27a, 28, 62 dB(A) in der Goethestraße 24a, 25, 29, 30 sowie 61 dB(A) in der Goethestraße 23, 24, 31, 40 und in der Hanna-Arndt-Straße 1. Für alle weiteren Grundstücke in der Goethestraße und in der gesamten Umgebung des Landeplatzes wurden Werte ≤ 60 dB(A) ermittelt. Auf Grund der in dieser Genehmigung festgelegten Lärminderungsmaßnahmen verringern sich die Werte in der Betriebsrichtung Panketal um 2 dB bis 7 dB (2 dB – Realverteilung, ohne Hauptflugrichtung und Vereinbarung, 7 dB – wenn keine Überflüge über Panketal, „nur“ hörbare Lärmimmissionen vom Landeplatz selbst). Die Genehmigungsbehörde geht bei ihrer Bewertung von einer Entlastung um ca. 4 dB aus. [Zum Vergleich: Der äquivalente Dauerschallpegel würde sich bei sonst gleichen Berechnungsgrundlagen um 3 dB bei einer Halbierung der Flugbewegungszahlen verringern (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 6 Rn. 307, 18. EL)]. Die beauftragten Betriebsbeschränkungen führen aus Sicht der Genehmigungsbehörde aber zu weit weniger Flugbewegungen in Richtung Panketal, so dass mindestens mit einer Reduzierung der Lärmbelastung um 4 dB zu rechnen ist.

Der äquivalenten Dauerschallpegel beträgt dann beispielsweise für die Goethestraße bis zu 59 dB(A). Damit wird der Orientierungswert der DIN 18 005 für „Reine Wohngebiete“ (50 dB) und für „Allgemeine Wohngebiete“ (55 dB) in einigen Bereichen überschritten. Die Aussage der Gemeinde Panketal und einiger Anwohner, dass es sich faktisch um ein „Reines Wohngebiet“ handelt, erscheint fraglich, da sich am Lindenberger Weg 1, Beginn/Ende der Goethestraße, ca. 210 m von der Hauptfluglinie entfernt, ein eingetragener Gewerbebetrieb „Kunst- und Bauglaserei“ befindet. Ein Bebauungsplan existiert nicht und ist auch nicht in Aufstellung. Lediglich im Bereich Eichenring gibt es einen Bebauungsplan in Aufstellung, der das Gebiet als „Allgemeines Wohngebiet“ ausweist. Lt. Internetauftritt der Gemeinde Panketal handelt es sich um einen sogenannten unbeplanten Innenbereich.

In der Betriebsrichtung Nord/Nordost (Richtung Berlin) wurden nach der 100/100-Regel äquivalente Dauerschallpegel bis zu 56 dB(A) berechnet. Die Orientierungswerte nach DIN 18005 werden an der Schwanebecker Chaussee 23 und 25 um 1 dB(A) überschritten. Hier handelt es sich um „Misch- und Allgemeine Wohngebiete“. Da diese Richtung als Hauptflugrichtung genutzt werden soll, sind für die Bewertung die nach der 100/100-Regelung berechneten Werte weiterhin zu nutzen.

Zweifelsfrei überschreiten die zu erwartenden Lärmimmissionen am Tage 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).

Trotz Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 wird die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle 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).

Das bedeutet, dass in Teilen der Goethestraße in Panketal und auch an einigen Orten in der Betriebsrichtung Berlin (Nord/Nordost) nach den Kriterien des Fluglärmgesetzes die Grenzwerte der Tag-Schutzzone 2 (55 dB(A))

überschritten werden. Die Grenzwerte für die Tagschutzzone 1 (60 dB(A)) werden hingegen an keinem Ort in der Umgebung des Landeplatzes überschritten. In der Tag-Schutzzone 2 sind lt. Fluglärmsgesetz weder Ansprüche auf baulichen Schallschutz noch auf Entschädigung für Beeinträchtigungen im Außenwohnbereich vorgesehen. Zukünftige Wohnungen dürften nur errichtet werden, wenn sie den einschlägigen Schallschutzanforderungen genügen. Die Kosten trägt der Bauwillige. Auch wenn beim Hubschrauberlandeplatz Berlin-Buch, Betriebsstandort, keine Lärmschutzbereiche ausgewiesen werden, dienen die Grenzwerte der im Fluglärmsgesetz aufgeführten Lärmschutzbereiche der Bewertung der Erheblichkeit der Lärmbelastung für die Anwohner. Bei den o. g. äquivalenten Dauerschallpegeln wären, würde das FluLärmG anwendbar sein, somit Schutzmaßnahmen an bestehenden Gebäuden nicht erforderlich bzw. es bestünde auch kein Anspruch auf Entschädigung für Beeinträchtigungen im Außenwohnbereich. Die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nach den Maßstäben des Fluglärmsgesetzes, anwendbar auch auf Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG, wird hier zweifelsfrei unterschritten.

Bei der Beurteilung der Lärmbelastung ist auch auf die ständige verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls abzustellen. Eine schematische Übertragung bereits judizierter Beurteilungspegel wäre hier allerdings auch nicht angemessen. So mag die bspw. 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) vorliegend in der Goethestraße 21 – 32 und 38 - 40 sowie in der Hanna-Arendt-Straße 1-3 überschritten sein. Hier ist jedoch auch die im Vergleich zu vielen Flugplätzen geringere Zahl an Fluglärmereignissen zu betrachten. Allein an Verkehrslandeplätzen sind an Spitzentagen (Wochenende, gute Sichtflugbedingungen etc.) oftmals deutlich mehr als 100 Flugbewegungen am Tage zu verzeichnen. Erst recht kann die Situation am Hubschrauber-Sonderlandeplatz Helios Klinikum Berlin-Buch nicht mit der eines Verkehrsflughafens gleichgesetzt werden, wo am Tage kontinuierlich im Abstand weniger Minuten Verkehrsflugzeuge starten und landen. Mithin ist anders als bei den im FluglärmsG berücksichtigten Fällen nicht nur die Dauerbelastung maßgeblich, weil hier zwischen den unbestreitbar erheblichen Fluglärmereignissen größere Phasen der Ruhe bestehen, in denen Lärm an- und abfliegender Luftfahrzeuge vollständig ausbleibt. Daher ist dem Schutzziel am Tage entsprechend vielmehr auch auf die Zahl der tatsächlichen Kommunikationsstörungen abzustellen, welche bei jedem An- und Abflug eines RTH gegeben sind.

Maximalpegel

Maximalpegel über 90 dB(A) am Tage wurden für die Immissionsorte in der Goethestraße 22 – 40, Hanna-Arendt-Str. 1 – 12, Lindenberger Weg 2 und 69 ermittelt, wobei an der Goethestraße 24 mit 96 dB(A) der höchste Wert auftritt. In Richtung Berlin treten die höchsten Maximalpegel an der Schwanebecker Chaussee 23 und 25 mit 89 dB(A) auf.

Ohne Frage kommt es bei einem direkten Überflug in unmittelbarer Nähe des Landeplatzes zu Kommunikationsstörungen außen und evtl. auch innen. Bei Maximalpegeln bis zu 96 dB(A) außen bzw. 81 dB(A) innen (bei gekipptem Fenster) oder max. 68 dB(A) bei geschlossenem Fenster (Stand der Technik 53 dB(A)) müssen un-

zweifelhaft Gespräche unterbrochen werden. 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 (OVG Hamburg, Beschl. v. 13.12.1994 = DVBl. 95, 56, vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. LuftVG, § 6 Rn. 54b, EL 10).

Hinsichtlich der Anzahl an möglichen Kommunikationsstörungen ist auszuführen, dass im Jahr 2030 durchschnittlich 17 Flugbewegungen pro Tag in den sechs verkehrsreichsten Monaten am Helios Klinikum Berlin-Buch prognostiziert werden. Auf Grund der Festlegung der Hauptflugrichtung Nord/Nordost und der Vereinbarung Überflüge über Panketal möglichst zu vermeiden kann davon ausgegangen werden, dass weniger als die Hälfte der Flugbewegungen über Panketal verlaufen werden. Die Genehmigungsbehörde geht von weniger als acht Überflügen pro Tag im Jahr 2030 aus, nach Betriebsbeginn weniger als sechs Überflüge pro Tag in den verkehrsreichsten Monaten ausgehend vom Bodenlandeplatz. Diese Anzahl von möglichen Kommunikationsstörungen ist aus Sicht der Genehmigungsbehörde vertretbar.

Weiterhin sieht die Genehmigungsbehörde auch keine Veranlassung für die Anordnung passiven Schallschutzes oder anderweitiger Schutzauflagen, soweit man von den in den Auflagen aufgeführten Beschränkungen absieht. Wie ausgeführt wird die Anzahl der Kommunikationsstörungen noch als zumutbar angesehen. Die sich daraus ergebenden Kommunikationsbeeinträchtigungen wiegen nicht so schwer, dass die Wiederholung bzw. Nachholung der betroffenen Gesprächsbestandteile nicht hingenommen werden könnte. Gleiches gilt für den Verständlichkeitsverlust von Rundfunksendungen etc., zuma. angesichts der heutigen umfangreichen Internetangebote vielfältige Informationsmöglichkeiten bestehen. Diese Beeinträchtigungen erfordern es somit nicht, den Flugbetrieb weiter einschränkend zu regeln, zumal dadurch im Einzelfall möglicherweise die rechtzeitige Behandlung schwer erkrankter Patienten gefährdet sein könnte. Dies gilt jedenfalls unter der Voraussetzung, dass sich die Anzahl der Flugbewegungen im prognostizierten Rahmen hält.

Die Lärmwirkungsforschung berücksichtigt physische Wirkungen (Lärmschwerhörigkeit, Schlafstörungen, physiologische Reaktionen wie Hormonausschüttungen), psychische Wirkungen (Belästigung, Leistungsminderung) und soziale Wirkungen (Beeinträchtigung der Erholungsfunktion, Kommunikationsbeeinträchtigungen, Beeinträchtigung der Berufsausübung) des Lärms. Hörschäden sind als Folge zivilen Luftverkehrs in der Nachbarschaft von Flugplätzen nicht bekannt. Nach medizinischen Gutachten ist mit derartigen auralen Lärmwirkungen erst oberhalb eines äquivalenten Dauerschallpegels von 80 dB(A) oder bei extrem hohen fluglärmbedingten Spitzenpegeln zu rechnen, die in der Umgebung von Flugplätzen aber nicht auftreten. Mit nicht das Hörorgan betreffenden Gesundheitsschäden oder Krankheiten ist bei durchschnittlich gesunden Menschen erst oberhalb eines Dauerschallpegels ab 70 dB(A) oder ab Einzelereignis-Pegeln von 99 dB(A) zu rechnen (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. LuftVG, § 6 Rn. 320, EL 18). Diese Lärmwerte werden in der Umgebung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Helios Klinikum Berlin-Buch, Betriebsstandort, nicht erreicht.

Eine abwägende Beurteilung der Lärmbelastung unter Beachtung der dem Vorhabenträger auferlegten Lärminderungsmaßnahmen führt zu dem Ergebnis, dass die vorhabensbedingt zu erwartenden Fluglärmimmissionen für die Bewohner in der Umgebung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Helios Klinikum Berlin-Buch, Betriebsstandort, nicht mit Gesundheitsgefahren verbunden und auch nicht fachplanerisch unzumutbar sein werden.

Es ist auch keine Beeinträchtigung der nach Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) geschützten Rechtsgüter gegeben, weil der Fluglärm kein schlechthin unerträgliches Maß erreicht, bei dem eine wirtschaftliche Nutzung der Anliegergrundstücke als unzumutbar anzusehen wäre. Zudem sind Anhaltspunkte für eine nachteilige Beeinflussung der Grundstückswerte nicht zu erkennen. Somit sind die Fluglärmbelastungen zweifelsfrei auch als verfassungsrechtlich zumutbar anzusehen. Allerdings sollte die bereits vorhandene und insbesondere die zukünftige Fluglärmbelastung bei der städtebaulichen Planung für die Errichtung lärmsensibler Vorhaben im Umfeld des Landeplatzes in der Zukunft mitberücksichtigt werden.

Die Lärmbelastungen für die Kindertagesstätten in der Umgebung des Landeplatzes betragen < 55 dB(A) und sind damit zumutbar. Es besteht auch kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Die höchsten äquivalenten Dauerschallpegel wurden für den betriebseigenen Kindergarten des Helios Klinikums „Fröbel“ , Lindenberger Weg 57, berechnet mit 54 dB(A). Für die Kita „Nordost“, Lindenberger Weg 26, wurden 51 dB(A) und für die Kita „Da Vinci“, Humboldtstraße 36 in Panketal, < 49 dB(A) berechnet. Die Maximalpegel betragen 83 dB(A) an der Kita „Fröbel“, bis zu 74 dB(A) an der Kita „Nordost“ und bis zu 77 dB(A) an der Kita „Da Vinci“.

Viele Einwendungen richteten sich auch gegen die Lärmbelastung im Ronald-McDonald-Haus auf dem Klinikgelände und im Klinikgebäude an sich. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurde daher auch die McDonald's Kinderhilfe Stiftung, welche ein Ronald-McDonald-Haus auf dem Gelände des Helios Klinikums Berlin-Buch betreibt, angehört. Mit Schreiben vom 30.03.2021 erklärte die Pressesprecherin der Stiftung, dass Lärmbelastungen durch die Einrichtung und den Betrieb von Hubschrauberlandeplätzen mit medizinischer Zweckbestimmung als medizinische Notwendigkeit angesehen werden und in Kauf genommen werden, da im Notfall der Hubschrauber das Leben der Kinder retten kann.

Hinsichtlich der Lärmbelastung für die Patienten des Helios Klinikums teilte der Ärztliche Direktor, Herr Prof. Dr. med. Henning T. Baberg, der Genehmigungsbehörde mit Schreiben vom 03.05.2021 mit, dass die Lärmbelastung für die Patienten aus ärztlicher Sicht als gering angesehen wird. Beim Helios Klinikum handelt es sich um ein Akutkrankenhaus mit einer durchschnittlichen Verweildauer der Patienten von 4,5 Tagen. Zudem liegt der Landeplatz gegenüber dem Bauteil C des Klinikums. Dort befinden sich Rettungsstelle und Radiologie (Erdgeschoss), Operationssäle (1. OG), Kreißsäle (2. OG) und Intermediate Care Station und kardiologischer Interventionsbereich sowie OP-Technik (3. OG). Patienten befinden sich nur im Kreißsaal (Verweildauer eher Stunden als Tage) und in der Intermediate Care Station (Verweildauer Ø 2,3 Tage). Weiterhin wurde das Hauptgebäude bei seinem Neubau im Jahr 2007 bereits mit baulichem Schallschutz ausgestattet, insbesondere auch mit Blick auf möglichen Hubschrauberbetrieb auf der jetzt genehmigten Fläche (ehemaliger Hubschrauberstandplatz).

Östlich vom Landeplatz, nur getrennt durch einen schmalen Waldstreifen, befindet sich der landeseigene Friedhof Pankow XII. Der Schutzanspruch für Friedhöfe ergibt sich in der Regel nur für die Tageszeit. Das Schutzinteresse ist in der Regel hinreichend gewahrt, wenn ein Immissionswert von 60 dB(A) für die Tageszeit nicht überschritten wird (LAI-Hinweise zur Auslegung der TA Lärm in der Fassung des Beschlusses zu TOP 9.4 der 133. LAI-Sitzung am 22. Und 23. März 2017). Dies trifft für den Friedhof Pankow XII am Helios Klinikum zu. Die Immissionswerte liegen auch nach der 100/100-Regel unterhalb der 60 dB(A)-Zone. Teile des Friedhofs profitieren zudem von den Lärminderungsmaßnahmen.

Aus der Sicht des Lärmschutzes gibt es bei Einhaltung der zu Grunde gelegten Betriebsbedingungen und den geltenden Betriebsbeschränkungen keine Bedenken gegen den Betrieb des Landeplatzes. Das gilt umso mehr bei Beachtung der vernachlässigbaren Anzahl an nächtlichen Fluglärmereignissen und der plangegebenen Vorbelastung. Schließlich ist zu beachten, dass Krankenhäuser regelmäßig in unmittelbarer Nähe zu Wohnbebauungen 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. Letztlich spricht auch die seit jeher bestehende Situationsgebundenheit der Anliegergrundstücke dagegen, diese stärker als bislang vor Beeinträchtigungen, wie sie im Betrieb eines Notfallzentrums regelmäßig gegeben sind, zu schützen.

Allerdings gebieten die sich an der Grenze zur fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeit befindlichen Lärmbelastungen und des somit zu beachtenden Vorsorgegrundsatzes, dass bei fortschreitenden Flugbewegungszahlen die Lärmbelastung erneut überprüft wird (Auflage Nr. B II. 5.). Somit könnte für den Fall, dass die Lärmbelastung entgegen allen Erwartungen doch weiter ansteigt, über die Anordnung geeigneter Schutzauflagen neu entschieden werden.

Zusätzlich folgt die Genehmigungsbehörde dem Vorschlag der Genehmigungsinhaberin, zwei Jahre nach Betriebsaufnahme Lärmmessungen an je einem Immissionsort in der Goethestraße sowie der Schwanebecker Chaussee durchzuführen, um die realen Lärmpegel (Maximalpegel und Beurteilungspegel) zu ermitteln. Dieser Vorschlag wird auch vom Landesamt für Umwelt Brandenburg in seiner Stellungnahme vom 30.08.2021 ausdrücklich unterstützt (Auflage-Nr. B II. 4). Die Berechnung der Lärmbelastung erfolgt dann nicht wie bisher mit prognostizierten Flugbewegungszahlen und berechneten Lärmpegeln, sondern mit den tatsächlichen Flugbewegungszahlen sowie den gemessenen Lärmpegeln. Auch die Auflage-Nr. B II. 5 dient dem Schutz der Anwohner. Eine Neubewertung der Lärmbelastung erfolgt auch, wenn der Anstieg der Flugbewegungszahlen höher ist als prognostiziert, konkret, wenn in zwei aufeinanderfolgenden Jahren mehr als 4.000 Flugbewegungen des RTH „Christoph 100“ zu verzeichnen sind. Eine zeitliche Beschränkung gibt es nicht.

6. Geeignetheit des Geländes / Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Es bestehen keine Bedenken hinsichtlich der Geeignetheit des Geländes für die Anlage und den Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes. Die Antragstellerin hat durch das Ingenieurbüro Infrastruktur-Consult Mathias M. Lehmann das Gelände selbst und die unmittelbare Umgebung auf ihre Eignung hin beurteilen lassen (Eignungsuntersuchung vom 01.06.2020). 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 19.01.2021 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 Landefläche beträgt 28 m x 28 m, bestehend aus einer 21 m im Quadrat großen FATO und einer Sicherheitsfläche mit einer Breite von 3,5 m um das Quadrat. Die TLOF hat eine Größe von 15 m x 15 m und liegt innerhalb 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 3,5 m erfüllen hinsichtlich ihrer Abmessungen die Anforderungen der AVV vollständig.

Zu den Flugbetriebsflächen gehören weiterhin ein Hubschrauberstandplatz sowie ein kurzer Schwebeflugweg vom Landeplatz zum Standplatz. Der Schwebeflugweg muss lt. ICAO Anhang 14, Band 2 Ziffern 3.1.39 und 3.1.40 (air taxi way) befestigt und zweimal so breit sein wie die Fahrwerksbreite des Hubschraubers. Die Fahrwerksbreite des Referenzhubschraubermusters H 145 beträgt 2,4 m. Der Schwebeflugweg soll 5 m betragen. Der den Schwebeflugweg umgebende Sicherheitsbereich beträgt 22 m. Dies ergibt sich aus ICAO Anhang 14, Band 2, Ziffern 3.1.42 und 3.1.43 (air taxi route). Danach soll dieser Sicherheitsbereich zweimal so breit sein wie die größte Hubschrauberbreite, hier 11 m beim Muster H 145.

Der Hubschrauberstandplatz ist in das Vorfeld der Luftrettungsstation integriert und befindet sich ca. 20 m entfernt vom Hangar. Lt. ICAO Anhang 14, Band 2 Ziffer 3.1.52 muss ein Hubschrauberstandplatz befestigt und 1,2-mal so breit sein wie die größte Abmessung des Hubschraubers (14 m LüA). Mit 17 m wird der Standplatz den Anforderungen gerecht. Ebenso der Sicherheitsbereich um den Hubschrauberstandplatz (ICAO Anhang 14, Band 2 Ziffer 3.1.54) mit einer Breite von 28 m, Mindestforderung zweimal LüA.

Der geforderte Mindestabstand zwischen einem Hubschrauber, der einen Hubschrauberstandplatz benutzt, und einem Objekt oder einem anderen Luftfahrzeug auf dem Hallenvorfeld bzw. der TLOF darf lt. AVV nicht kleiner als die Hälfte der Gesamtbreite des Hubschraubers sein, für den der Standplatz vorgesehen ist. Die Gesamtbreite des Referenzhubschraubers beträgt hier 11 m bei laufendem Rotor. Der Mindestabstand von 5,5 m wird überall eingehalten.

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 ¹² nicht größer sein als 8 % und bei der Abflugfläche 4,5 %. Diese Flächen sollten durch vorhandene Objekte nicht von unten durchdrungen werden.

Die am Helios Klinikum Berlin-Buch ausgewiesenen An- und Abflugflächen werden jedoch von einer großen Anzahl von Bäumen durchdrungen, die zur Herstellung der erforderlichen Hindernisfreiheit gefällt werden müssten. Um die Zahl der zu fällenden Bäume so gering wie möglich zu halten, beantragte die Vorhabenträgerin, dass zukünftig Starts und Landungen am Landeplatz nur noch im Steilstart- und -landeverfahren (VTOL–Vertical Take-Off and Landing) unter Kategorie-A-Bedingungen³ durchgeführt werden sollen. Nach Vorlage einer „Flugbetrieblichen Beurteilung auf der Grundlage VO (EU) 965/2012 Anhang IV Part-CAT zum Nachweis des sicheren Flugbetriebs per Rückwärtsstartverfahren am Hubschrauber-Sonderlandeplatz (Bodenlandeplatz) am Helios Klinikum Berlin-Buch“, gefordert in Nr. 4.2.2.7 der AVV, stimmte die Genehmigungsbehörde dem Antrag zu. Den Anforderungen an die Hindernisfreiheit kann die Genehmigungsinhaberin bei Anwendung dieses Verfahrens und bei Beachtung der Auflagen vollständig gerecht werden.

Die Hindernissituation am Landeplatz wird zudem im Luftfahrthandbuch veröffentlicht. Am Landeplatz verkehren nur Hubschrauber, die nach FLK 1 betrieben werden können. Die Hubschrauber müssen den ersten Teil ihrer Startflughahn im Rückwärtsflug absolvieren. Der Startentscheidungspunkt wird überhöht auf bis zu 210 ft. Gleichzeitig wird die aktuelle Flugmasse entsprechend den Vorgaben der Flughandbücher für Kategorie A beschränkt. Am Landeplatz selbst sorgt eine TLOF-Befeuerung in Form eines Quadrats am TLOF-Rand und zwei verkürzte Anflugbefeuerungen für Unterstützung. Die Befeuerung wird wie auch an allen anderen Krankenhäusern bei jedem Start/jeder Landung eingeschaltet, also auch am Tag. Die Anforderungen an die Hindernisfreiheit

² Betrieb nach Flugleistungsklasse 1 (FLK 1) bedeutet einen Betrieb, bei dem Hubschrauber bei Ausfall eines Triebwerks innerhalb der verfügbaren Startabbruchstrecke landen oder den Flug zu einem geeigneten Landebereich sicher fortsetzen können. Diese Hubschrauber müssen entsprechend CAT:POL:H:200 in Kategorie A zugelassen sein.

³ Hubschrauber der „Kategorie A“ sind Hubschrauber mit mehreren Triebwerken, die mit voneinander unabhängigen Triebwerken und Systemen ausgestattet und in der Lage sind, bei Ausfall eines Triebwerks den Flug sicher fortzusetzen oder einen sicheren Startabbruch durchzuführen.

beschränken sich jetzt nur noch auf die Bereiche der Rückwärtsstartsegmente. Die Hindernisanforderungen bei der Landung sind unkritischer.

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

In einigen Einwendungen wird befürchtet, dass die 380 kV-Leitung in 900 m Entfernung, Masthöhe 50 m über Grund, ein Hindernis für den Landeplatz darstellt. Die Masten wurden in der flugbetrieblichen Beurteilung berücksichtigt, befinden sich aber unterhalb oder außerhalb der Hindernisbegrenzungsflächen. Es kann somit festgestellt werden, dass der geforderte vertikale Mindestabstand von 35 ft bzw. 10,7 m (ICAO, Anhang 14, Band II, Hubschrauberflugplätze) zu jedem Mast nach Passieren des Startentscheidungspunktes vom Hubschrauber eingehalten werden kann.

Die Entscheidung über die Markierung sowie die weitere Befeuerng des Landeplatzes einschließlich einer eventuellen Befeuerng von Hindernissen erfolgt außerhalb dieses Genehmigungsverfahrens durch die Genehmigungsbehörde.

Die Ausrichtung der An- und Abflugflächen ergeben einen auf die Windrichtungsverteilung bezogenen Benutzbarkeitsfaktor von 98,2 % und erfüllen damit die mindestens geforderten 95 % lt. AVV.

Da der Abstand zum nächst gelegenen Flugplatz lt. Flugsicherung über 5 km aufweist, kann auch eine gegenseitige Beeinflussung des Flugbetriebs ausgeschlossen werden. Hinsichtlich einer möglichen Beeinflussung des Flugbetriebs des Dachlandeplatzes am Helios Klinikum werden für beide Landeplätze Betriebsregelungen in der Flugplatzbenutzungsordnung getroffen. Parallelflugbetrieb wird es nicht geben (Auflage-Nr. 1, 18). Zur Koordination des Betriebs beider Hubschrauberlandeplätze auf dem Gelände des Helios Klinikums wird eine eigene Frequenz inklusive einer durch einen qualifizierten Flugleiter betriebenen Bodenfunkstelle eingerichtet. Die sich kreuzenden An- und Abflugflächen in unterschiedlichen Höhen stellen somit auch kein Unfallrisiko dar.

Durch die Festsetzung eines beschränkten Bauschutzbereiches nach § 17 LuftVG kann auch in Zukunft gewährleistet werden, dass keine natürlichen und auch keine künstlichen Hindernisse die Hindernisfreiheit am Landeplatz beeinträchtigen. Das betrifft auch das Windeignungsgebiet Nr. 42 „Lindenberg“ in Richtung 136° und ca. 2,5 km entfernt vom Landeplatz. Das Windeignungsgebiet liegt innerhalb des beschränkten Bauschutzbereichs.

Die vorlagepflichtige Höhe beträgt dort 100 m, also dieselbe Höhe, die auch ohne beschränkten Bauschutzbereich gem. § 14 LuftVG vorlagepflichtig wäre. Auf den Flugbetrieb am Helios Klinikum hat das Windeignungsgebiet somit keinen Einfluss.

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 wird am Landeplatz eingehalten ("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 weiterhin davon ausgegangen werden, dass die Sicherheit des Straßenverkehrs durch den Flugbetrieb nicht gefährdet wird und umgekehrt.

Aufgrund der Beachtung der AVV und damit auch der internationalen Standards für die Anlage eines Flugplatzes (ICAO Annex 14 Bd. 2) ist ein nicht mehr hinnehmbares Flugunfallrisiko auszuschließen. Das gilt wegen der auch in Zukunft gewährleisteten Hindernisfreiheit 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 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 Helios Klinikum Berlin-Buch, Betriebsstandort, die Sicherheit des Luftverkehrs sowie die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden können.

7. Belange der Antragstellerin

Die Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Helios **Klinikum** Berlin-Buch, Betriebsstandort, wurde beantragt, um den gesetzlichen Versorgungsauftrag zur notfallmedizinischen Versorgung der Bevölkerung in Berlin und zum geringen Teil auch in Brandenburg zu gewährleisten. Sie wird den Belangen der Antragstellerin unter Erteilung von Auflagen in angemessener Weise gerecht.

8. Weitere Belange der Öffentlichkeit

Der Landeplatz soll als Betriebsstandort für einen Rettungshubschrauber, welcher für einen Bereich von rund 80 km um Berlin-Buch für eine schnelle und effektive notärztliche Versorgung der Bevölkerung zur Verfügung steht, dienen. Der Betrieb des Landeplatzes soll die Berliner Rettungshubschrauber „Christoph 31“ und „Christoph Berlin“ entlasten. Es besteht somit ein sehr hohes öffentliches Interesse.

9. Private Belange Dritter

Dem Vorhaben stehen im Wesentlichen folgende private Belange gegenüber:

a) der Schutz der Anwohner vor Fluglärm

Der durch den Landeplatz verursachte Fluglärm stellt für die Anwohner eine Belastung dar, wurde jedoch als zumutbar eingeschätzt. Durch die in der Genehmigung festgeschriebenen Lärminderungsmaßnahmen bestehen auch keine Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen. Ein Rückgang des Wohnwerts in der Umgebung des Landeplatzes, verbunden mit negativen Gesundheitsauswirkungen, ist nicht zu erwarten. Unter Berücksichtigung der ausführlichen Abwägung zum Belang „Schutz vor Fluglärm“ (Teil F, Abschnitt II., Nr. 5, „Schutz vor Fluglärm“) überwiegt das öffentliche Interesse an einem Betriebsstandort für einen Rettungshubschrauber das Interesse der umliegenden Bevölkerung, vor Fluglärm geschützt zu werden.

b) sinkende Verwertungsmöglichkeiten der Immobilien (z. B. Immobilienpreis-, Miet- und Pachtverluste)

Der Genehmigungsbehörde liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass durch das Vorhaben Eingriffe auf das Grundrecht der Anwohner auf Eigentum eintreten könnten. Zur Situationsgebundenheit der betroffenen Grundstücke gehört insbesondere das langjährige Vorhandensein eines Krankenhauses als Notfallzentrum in unmittelbarer Nähe. Des Weiteren wird auf die Ausführungen im Teil IV. „Entscheidungen über die Einwendungen“ verwiesen.

10. Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereichs gemäß § 17 LuftVG in Verbindung mit Bauhöhenfestlegungen nach § 13 LuftVG

Der Begriff des beschränkten Bauschutzbereichs (bBSB) besagt, dass die Luftfahrtbehörden bei der Genehmigung von Landeplätzen bestimmen können, dass die zur Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken (jeder Höhe) im Umkreis von 1,5 Kilometern Halbmesser um den dem Flugplatzbezugspunkt entsprechenden Punkt nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde genehmigen darf. Dies gilt sinngemäß für Bäume, Freileitungen, Masten, Dämme sowie für andere Anlagen und Geräte (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 17 Rn. 1, EL 1). Seit der Änderung des LuftVG durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032) bedarf auch die Errichtung von Bauwerken, die - bezogen auf den dem Flughafenbezugspunkt entsprechenden Punkt - eine Höhe von 25 Meter überschreiten, im Umkreis von 4 Kilometern Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt der Zustimmung der Luftfahrtbehörden. Ferner besteht im Gebiet des bBSB für die Eigentümer oder anderen Berechtigten eine Duldungspflicht gemäß § 16 LuftVG.

Der bBSB schränkt die Baufreiheit für Grundstücke über die nach den baurechtlichen Bestimmungen zulässige Nutzung hinaus weiter ein, und zwar so weit, als dies aus Gründen der Sicherheit des Luftverkehrs und des

Schutzes der Allgemeinheit erforderlich ist. Eine Enteignung stellt die durch einen beschränkten Bauschutzbereich bewirkte Einschränkung der Baufreiheit für sich allein aber noch nicht dar. Sie hält sich im Rahmen der Sozialgebundenheit des Eigentums (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 17 Rn. 2, EL 1).

Die Bestimmung eines bBSB soll ein Ausnahmefall sein, von dem nur Gebrauch gemacht werden soll, wenn dringende Gründe vorliegen. Dies soll dann der Fall sein, wenn es sich um ein für Zwecke der Luftfahrt besonders wichtiges Gelände handelt (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Komm. zum LuftVG, § 17 Rn. 6, EL 1). Landeplätze, die nach Art und Umfang des Flugbetriebes einer Sicherung bedürfen, sollen durch den bBSB von sicherheitsgefährdenden Störungen freigestellt werden, die insbesondere für den An- und Abflug aus der Bebauung in der Umgebung des Landeplatzes entstehen können.

Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz Helios Klinikum Berlin-Buch, Betriebsstandort, ist für die Notfallversorgung im Land Berlin als Betriebsstandort für den Rettungshubschrauber „Christoph 100“ von großer Bedeutung. Es besteht somit ein großes öffentliches Interesse am Betrieb des Landeplatzes und es handelt sich – wie zuvor ausgeführt – um ein für die Zwecke der Luftfahrt besonders wichtiges Gelände. Eine Voraussetzung für einen sicheren Flugbetrieb an einem Hubschrauberlandeplatz ist die hier schon beschriebene Hindernisfreiheit der An- und Abflugflächen. Dies belegt u. a. auch eine Unfallstatistik, wonach 43,4 % aller Flugunfälle mit Rettungshubschraubern auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aufgrund von Hindernisberührung auftreten (Schwalbe/Neuhaus/Dambler/Hinkelbein „Flugunfälle mit Rettungshubschraubern – In einer Analyse der Jahre 1970 – 2009“ in Flugmedizin, Tropenmedizin, Reisemedizin, 2010, S. 220 ff.). Die An- und Abflugflächen des Hubschrauberlandeplatzes verlaufen über städtisches Gebiet mit hohem Baumbestand. Für den Fortbestand des Landeplatzes ist es notwendig, dafür Sorge zu tragen, dass den Piloten auch in Zukunft hindernisfreie An- und Abflugflächen zur Verfügung stehen. Um das und die größte mögliche Sicherheit für die Anwohner jetzt und auf Dauer zu gewährleisten, wird auf Antrag der Genehmigungsinhaberin ein bBSB gemäß § 17 LuftVG festgesetzt.

Mit der Festsetzung eines bBSB wird die Luftfahrtbehörde zukünftig über alle Maßnahmen, die geeignet sein könnten, die Sicherheit des Luftverkehrs oder die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu gefährden, rechtzeitig informiert. Zudem besteht die Möglichkeit, noch bestehende natürliche Hindernisse (Bäume) einzukürzen bzw. zu beseitigen (§ 16 LuftVG). Insgesamt kann sichergestellt werden, dass die hier ausgewählten An- und Abflugflächen auf Dauer sicher genutzt werden können. Das Hineinbauen von Hindernissen oder auch das Hineinwachsen von Bäumen, wodurch Piloten, Patienten und vor allem auch die Anwohner größten Gefahren, z. B. Unfälle durch Hindernisberührung, ausgesetzt werden würden, wird verhindert.

Zur Verwaltungsvereinfachung und damit auch zu Gunsten der Grundstückseigentümer oder sonstigen Berechtigten im Bereich des bBSB werden von der Genehmigungsbehörde für die einzelnen Bereiche des bBSB Bauhöhen nach § 13 LuftVG festgelegt. Dieses ist möglich, sofern Baubeschränkungen im Bauschutzbereich infolge besonderer örtlicher Verhältnisse oder des Verwendungszwecks des Flugplatzes in bestimmten Geländeteilen für die Sicherheit der Luftfahrt nicht in dem nach § 17 LuftVG festgelegten Umfang notwendig sind. Konkret bedeutet dies, dass Bauwerke bis zu einer festgelegten Höhe weiterhin ohne die Zustimmung der jeweiligen

Luftfahrtbehörde genehmigt werden können. Die Anforderungen an die Hindernisfreiheit an einem Hubschrauberlandeplatz beschränken sich gemäß AVV nur auf die eigentlichen Flugbetriebsflächen und die An- und Abflugflächen, d. h. eine seitliche Hindernisfreiheit wie bei Flächenlandeplätzen ist nicht erforderlich. Eine Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren ist daher aus Sicht der Genehmigungsbehörde nur im Bereich der An- und Abflugflächen einschließlich einer geringen Sicherheitszulage und außerhalb dieser Bereiche erst ab einer sehr großen Höhe des Bauwerks erforderlich, was zu einer deutlichen Verwaltungsvereinfachung für alle Beteiligten führt.

Eine Beteiligung der Luftfahrtbehörde im Baugenehmigungsverfahren bedeutet jedoch nicht automatisch eine Höhenbeschränkung für das Bauvorhaben. Befindet sich das Bauvorhaben direkt unter der Abflugfläche, so bestimmt die Höhe der Abflugfläche die maximale Bauhöhe. Befindet sich das Bauvorhaben jedoch außerhalb der An- und Abflugfläche, in der sogenannten Sicherheitszugabe, so wird es mit hoher Wahrscheinlichkeit keine Bauhöhenbeschränkung geben. Hier ist im Einzelfall von der Luftfahrtbehörde zu entscheiden, ob der Flugbetrieb gefährdet werden könnte (ein Beispiel wäre die Anordnung einer Hindernisbefeuernung).

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

Alle nachfolgend genannten Behörden sowie anerkannten Naturschutzvereinigungen wurden gem. § 6 Abs. 5 i. V. m. § 10 Abs. 2 Nr. 3 LuftVG um Stellungnahme zu den Antragsunterlagen gebeten. Die Stellungnahmen wurden der Vorhabenträgerin zwecks Beantwortung von Fragen übergeben. Die Erwiderungen der Vorhabenträgerin wurden dann von der Genehmigungsbehörde im Juli 2021 den Behörden und Naturschutzvereinigungen wieder zugeleitet, woraufhin ihnen erneut die Möglichkeit zu einer Stellungnahme, wenn noch nötig, gegeben wurde.

1. **Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenStadtWohn) vom 13.01.2020, 15.02.2021 und 31.08.2021**

Referat Oberste Bauaufsicht

Gegen die Landefläche bestehen aus bauordnungsrechtlicher Sicht keine Bedenken. Das Betriebsgebäude wird in einem gesonderten Baugenehmigungsverfahren beurteilt.

Sonderreferat Wohnungsbau

Es werden keine Einwendungen erhoben. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass sich das Vorhaben in räumlicher Nähe zum Plangebiet Buch – Am Sandberg befindet. Immissionseinträge sollten vermieden werden.

Entscheidung

Das Plangebiet Buch - Am Sandberg liegt mehr als 2 km nordwestlich des Landeplatzes. Ein Überfliegen bei Start und Landung kann ausgeschlossen werden. Lediglich, wenn der kürzeste Weg zum Einsatzort über das Plangebiet führt, würde es in Reiseflughöhe überflogen werden.

2. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) vom 15.02.2021 und 31.08.2021

Abteilung Klimaschutz, Naturschutz und Stadtgrün (Oberste Naturschutzbehörde)

Das Vorhaben ist gem. § 16 Punkt 1 NatSchGBln mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Die Reduzierung des Eingriffs und des davon betroffenen Gebietes durch das Steilstartverfahren wird begrüßt. Im vorliegenden Verfahren, einem Verfahren mit Konzentrationswirkung, sind alle Eingriffe zu bewerten und zu kompensieren. Für eine weitere Prüfung fehlten aus Sicht der Obersten Naturschutzbehörde Unterlagen, insbesondere zum Umgang mit Versiegelung, den zu fällenden Bäumen und zum speziellen Artenschutz.

Entscheidung

Ein Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG entfaltet keine Konzentrationswirkung. Somit ist die Annahme der Senatsverwaltung falsch, dass in dieser Genehmigung alle Erlaubnisse (z. B. Baumfällerelaubnisse) erteilt und alle Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden. Die in der Stellungnahme vom 15.02.2021 geforderten Unterlagen wurden von der Vorhabenträgerin über die Genehmigungsbehörde nachgereicht, darunter eine fachliche Stellungnahme zur Bestandsaufnahme, der Bewertung zu fällenden Bäumen und Untersuchungen zum Artenschutz, Gehölzliste Friedhof, Baumerfassung Friedhof, Schnitte, Lageplan mit Baumnummerierung.

Abteilung Umweltpolitik, Abfallwirtschaft und Immissionsschutz

Fluglärm

Der Betrieb von Hubschrauberlandeplätzen auf Klinikgeländen zur Durchführung von Rettungsflügen sei notwendig und unstrittig. Zahlen aus der Verkehrsprognose seien teilweise nicht nachvollziehbar, z. B. sei die Begründung, warum Dach- und Boden-LP unterschiedliche dynamische Entwicklungszahlen entwickeln können, nicht schlüssig dargestellt worden, aber „klar“. Eine Steigerung der Flugbewegungszahlen um 15 % für den Dach-Landeplatz sei seitens der Senatsverwaltung nicht erkennbar. Die sechsgeschossigen Wohngebäude Lindenberger Weg 81/83/85 sollten als Immissionspunkt berücksichtigt werden. Es fehlen Hinweise zur Minderung des Fluglärms im Lärmgutachten. Weiterhin äußert die Senatsverwaltung ihr Unverständnis darüber, dass von den Flugrouten abgewichen werden darf.

Entscheidung

Die unterschiedliche Dynamik der Zunahme der Flugbewegungszahlen ergibt sich aus den unterschiedlichen Aufgaben der Landeplätze. Auf dem Dachlandeplatz werden weiterhin Patienten zum oder vom Helios Klinikum transportiert. Der auf dem Bodenlandeplatz stationierte Rettungshubschrauber soll die beiden Berliner Rettungshubschrauber entlasten („Christoph Berlin“ vom UKB und „Christoph 31“ vom CBF in Steglitz) sowie bei Bedarf in den nördlich und nordöstlich angrenzenden Landkreisen Brandenburgs zum Einsatz kommen.

Die Immissionsorte für den Berliner Bereich wurden in enger Abstimmung mit dem Bezirksamt Pankow von Berlin festgelegt. Darüber hinaus wurden Isophonenkarten gefordert, auf denen man für jedes Haus, auch für die Hochhäuser am Lindenberger Weg oder den Friedhof die Lärmbelastung ablesen kann. Die Beteiligung der Kommune bei der Auswahl der Immissionsorte erfolgt hauptsächlich um lärmsensible Objekte, wie z. B. Kindergärten, Seniorenheime oder Hospize, nicht zu übersehen. Ansonsten werden alle Gebäude auf den Isophonenkarten berücksichtigt, unabhängig davon, ob sie als Immissionspunkt ausgewiesen wurden. Erfahrungsgemäß werden bei anderen Verfahren weniger Immissionspunkte ausgewiesen. Wichtig ist, dass zwecks Bewertung der Lärmbelastung letztendlich für jedes Grundstück ein Maximal- und ein äquivalenter Dauerschallpegel bestimmt werden kann, wie auch in diesem Fall für den Lindenberger Weg 81/83/85. Die Bewertung der Lärmbelastung erfolgt jedoch grundsätzlich durch die Genehmigungsbehörde und nicht durch den Lärmsachverständigen.

Technische Maßnahmen zur Lärmreduzierung am Luftfahrzeug sind lt. Antragsteller nicht möglich. Das zum Einsatz kommende Hubschraubermuster H 145 entwickelt jedoch geringere, als die für die Berechnung heran gezogene Hubschrauberklasse 1.2 maßgeblichen Emissionen.

Die ausgewiesenen An- und Abflugflächen (umgangssprachlich Flugrouten) zeigen den Piloten sichere An- und Abflugwege für den Fall, dass ein Triebwerk ausfällt. Der Hubschrauber würde dann immer noch landen oder durchstarten können, ohne ein Hindernis zu berühren. Da diese An- und Abflugflächen für die Lärmberechnung mit herangezogen werden, sollten die Piloten diese auch vorrangig nutzen, zumindest eine kurze Strecke, um dann weiter in Zielrichtung zu fliegen. Diese Richtungen müssen aber nicht vom Piloten genutzt werden. Aus Sicherheitsgründen darf auch in abweichende Richtungen gestartet werden, beispielsweise bei veränderten Windrichtungen (Start und Landung möglichst gegen den Wind). Oft wird auch der kürzeste Weg zum Unfallort gewählt, was erlaubt und im Sinne des Rettungszwecks notwendig ist. Es handelt sich somit um „sehr“ empfohlene An- und Abflugrichtungen. Die Aussage des Lärmsachverständigen, dass der Lärm etwas „verteilt“ wird, ist somit richtig. Dies gilt für alle Hubschrauberlandeplätze.

Abfall

Das Bauvorhaben konnte nicht abschließend geprüft werden, da die Unterlagen keine aussagefähigen Angaben enthalten. Es werden Auflagen und Hinweise zur Abfallentsorgung aufgelistet.

Entscheidung

Das Thema ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu behandeln. Beim hier durchgeführten luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren handelt es sich um kein Verfahren mit Konzentrationswirkung. Die Auflagen und Hinweise wurden daher nicht mit in die luftrechtliche Genehmigung übernommen. Dies wurde der Senatsverwaltung mitgeteilt, die dazu mit Schreiben vom 31.08.2021 ihr Einverständnis erklärte.

Abteilung Integrativer Umweltschutz (Wasserwirtschaft und Gewässerschutz)

Es bestehen keine Bedenken. Da die Genehmigung nach § 6 LuftVG keine Konzentrationswirkung entfaltet sind behördliche Entscheidungen zu wasserrechtlichen Belangen durch die Vorhabenträgerin separat zu beantragen bzw. die damit verbundenen Anzeigepflichten zu beachten.

Seitens der Abteilungen Stadtplanung (SenStadtWohn), Verkehr (SenUVK) und Tiefbau (SenUVK) wurden keine Bedenken geäußert.

3. Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg vom 11.02.2021

Erfordernisse der Raumordnung stehen der beantragten luftrechtlichen Genehmigung nicht entgegen.

4. Landesdenkmalamt Berlin vom 15.01.2021 und 15.02.2021

Es bestehen keine denkmalfachlichen Bedenken gegen das Vorhaben, da der Landeplatz in ausreichender Entfernung zum denkmalgestützten Bestand errichtet werden soll. Allerdings gehört das Gelände zu einem archäologischen Verdachtsgebiet, so dass Bodeneingriffe der zuständigen bezirklichen Unteren Denkmalschutzbehörde mitzuteilen sind. Dies erfolgt im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens. Den denkmalfachlichen Anforderungen wird damit entsprochen.

5. Berliner Forsten vom 11.02.2021 und 15.02.2021

Den Berliner Forsten fehlte in den Antragsunterlagen eine prüffähige gutachterliche Zusammenfassung wo und welche Waldflächen sowie Einzelbäume mit Eigentümerangaben betroffen sind. Die Berliner Forsten sind als Vertreter des Landes Berlin Fachvermögensträger des Flurstücks 56, Flur 69, Gemarkung Pankow.

Entscheidung:

Den Berliner Forsten wurden am 12.07.2021 über die zuständige Senatsverwaltung alle geforderten Unterlagen nachgereicht. Mit E-Mail vom 13.09.2021 wurden die Unterlagen durch die hiesige Genehmigungsbehörde erneut an die Berliner Forsten gesandt mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 13.10.2021. Eine Stellungnahme ist bis zum Erlass der Genehmigungsurkunde nicht eingegangen. Allerdings sind Baumfällungen oder -einkürzungen nur auf dem Gelände des Klinikums erforderlich. Somit sind weder Waldflächen noch das o. g. Flurstück oder der Friedhof von Baumeinkürzungen betroffen.

6. Berliner Feuerwehr vom 26.01.2021

Alle brandschutztechnischen Anregungen und Anforderungen der Berliner Feuerwehr, die den Landeplatz betreffen, werden erfüllt. 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 (siehe Auflage-Nr. B, I, 3).

7. Landesamt für Umwelt Brandenburg vom 18.03.2021 und 30.08.2021

Naturschutz

Da sich die zu fällenden Bäume im Land Berlin befinden, hat die zuständige Naturschutzbehörde des Landes Berlin über die Kompensation des Eingriffs zu entscheiden. Aufgrund der starken anthropogenen Überprägung in der unmittelbaren Umgebung (Land Brandenburg) kommen keine geschützten Horste von Großvögeln vor. Dem Antrag steht aus Sicht des LfU nichts entgegen.

Immissionsschutz

Für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen gem. § 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm fehlt an Hubschrauber-Sonderlandeplätzen eine gesetzliche Grundlage. Die jeweils gebietspezifischen Nutzungen sollten nochmals betrachtet und die Festlegung von möglichen Lärminderungsmaßnahmen geprüft werden. Das LfU unterstützt die Forderung der Anwohner nach Lärmmessungen an zwei dem Landeplatz am nächsten liegenden Wohngebäuden in den ersten zwei Jahren nach Betriebsaufnahme.

Entscheidungen

Den Forderungen wurde insoweit entsprochen, dass zwei Jahre nach Betriebsaufnahme die Lärmbelastung an zwei dem Landeplatz am nächsten liegenden Wohngebäuden gemessen und erneut berechnet werden muss. Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Punkt 5 „Schutz vor Fluglärm“ und auf die Auflagen zur Vermeidung und Minderung von Fluglärm verwiesen.

8. Bezirksamt Pankow von Berlin vom 02.03.2021

Stadtentwicklungsamt

Gegen das Vorhaben bestehen keine Bedenken.

Untere Denkmalschutzbehörde

Es stehen keine Denkmalbelange dem Vorhaben entgegen.

Verbindliche Bauleitplanung und Fachbereich Stadterneuerung

Gegen das Vorhaben bestehen keine Bedenken

Umwelt- und Naturschutzamt vom 15.02.2021 und 30.09.2021

Das Vorhaben bedarf gem. Anlage 1 Nr. 14.12.2 UVPG, in Verbindung mit § 7 Abs. 1 einer UVP-Vorprüfung zur Feststellung einer UVP-Pflicht. Nach § 3 Abs. 3 Nr. 3 UVPG Bln sei die Oberste Luftfahrtbehörde, die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz dafür zuständig.

Entscheidung

Nach § 3 Abs. 3 Nr. 3 UVPG Bln ist die Behörde zuständig, die den Schwerpunkt der Zulassungsentscheidung für das Vorhaben bildet. Die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde (LuBB) ist auf der Grundlage des Staatsvertrags zwischen dem Land Berlin und dem Land Brandenburg über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Luftfahrtverwaltung (Luftfahrtstaatsvertrag) von 2006 sowie der Verordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden auf dem Gebiet der Luftfahrt und Luftsicherheit im Land Brandenburg (LuFaLuSiZV) zuständig für den Vollzug von Aufgaben nach dem LuftVG und dem Luftsicherheitsgesetz in den Ländern Berlin und Brandenburg. Die Vorprüfung zur Feststellung einer UVP-Pflicht erfolgte daher durch die LuBB, die auch die alleinige Entscheidung über den Antrag des Helios Klinikums trifft.

Gewässerschutz:

Es seien durch den Landeplatz und die Baumaßnahmen keine Beeinträchtigungen der Gewässer zu erwarten, da sich im Nahbereich des Vorhabens keine Standgewässer 2. Ordnung befinden.

Bodenschutz:

Das Grundstück ist im Bodenbelastungskataster des Landes Berlin unter der Nummer 9043 als Verdachtsfläche eingetragen. Untersuchungen fanden bisher nicht statt. Sollten im Rahmen der Baumaßnahmen organoleptische Auffälligkeiten im Boden vorgefunden werden, ist das Umwelt- und Naturschutzamt Pankow zu informieren. Lt. Umweltatlas 2015 besteht für den Boden eine mittlere Schutzwürdigkeit. Das Flurstück 39 mit seinem hoch schützenswertem Boden ist mittels Bauzaun vor dem Befahren während der Bautätigkeit zu schützen.

Entscheidung

Die Forderungen des Umwelt- und Naturschutzamtes zum Bodenschutz wurden bereits in die Baugenehmigung für das Vorhaben vom 24.08.2021 als Nebenbestimmung aufgenommen. Eine erneute Aufnahme in die luftrechtliche Genehmigung ist somit nicht erforderlich.

Artenschutz:

In der abschließenden Stellungnahme des Umwelt- und Naturschutzamtes zum Artenschutz vom 30.09.2021 wird die gutachterliche Einschätzung zur Betrachtung der Baumhöhlen als fachlich annehmbar eingeschätzt. Die ovalen Bohrlöcher an der Stiel-Eiche (Plakette 34) sind noch näher zu charakterisieren (fachgutachterliche Kartierung xylobionter Käfer). Kritisiert wird weiterhin die Abschätzung von geeigneten Lebensräumen für die Zauneidechsen. Die Bearbeitung im Rahmen der Baubegleitung sei nicht ausreichend und zeitlich zu spät. Aufgrund von Hinweisen ist eine Brutvogelkartierung vorzunehmen. Im Waldbereich sollen sich nach Aussage des BUND Horste von Bussard, Falke und Eule befinden. Es wird bezweifelt, dass sich an den Bäumen keine Strukturen für Fledermäuse befinden.

Entscheidung

Alle Forderungen des Umwelt- und Naturschutzamtes zum Artenschutz, einschließlich der Kartierung des Baubereichs auf Zauneidechsen, wurden bereits in die Baugenehmigung für das Vorhaben vom

24.08.2021 vollständig als Nebenbestimmung aufgenommen. Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Punkt 4 „Naturschutz und Landschaftspflege“ verwiesen.

Immissionsschutz:

Aus Sicht des Lärmschutzes gibt es seitens des Bezirksamtes Pankow von Berlin keine weiteren Anforderungen. Die zu ergänzenden Immissionsorte wurden von der Vorhabenträgerin im Gutachten berücksichtigt.

Straßen- und Grünflächenamt

Es werden Baumfällungen auf dem Friedhofsgelände befürchtet. Des Weiteren stört jede Art der Lärmbelästigung die Zweckbestimmung des Friedhofs.

Entscheidung

Auf dem Gelände des Friedhofs müssen keine Bäume gefällt werden. Hinsichtlich der Lärmbelästigung wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Punkt 5 „Schutz vor Fluglärm“ verwiesen.

9. Gemeinde Panketal vom 09.02.2021 und 23.02.2021 (Ortsbeirat) sowie 27.08.2021

Das Vorhaben sei planungsrechtlich nicht zulässig, da es nicht den Vorgaben des Flächennutzungsplanes entspricht und damit dem Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 2 BauGB entgegensteht. Zudem sei die Vorhabensfläche als Außenbereich, gem. § 35 BauGB, zu beurteilen und es handelt sich um kein privilegiertes Vorhaben.

Entscheidung

Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Punkt 3 „Raumordnung und Städtebau“ verwiesen.

Die Gemeinde vertritt weiterhin die Ansicht, dass hier ein Planfeststellungsverfahren gem. § 8 und 10 LuftVG erforderlich gewesen wäre, da die Planung bzw. das Vorhaben als raumbedeutsam einzustufen seien.

Entscheidungen

Die Genehmigung eines Landeplatzes erfolgt grundsätzlich gem. § 6 Abs. 1 LuftVG. Auch die Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereichs gem. § 17 LuftVG in Verbindung mit Bauhöhenfestlegungen nach § 13 LuftVG erfolgt im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens. Die Anzahl der Flugbewegungen oder die Größe bzw. die Bedeutung des Landeplatzes haben keinen Einfluss auf die Wahl des Verfahrens. Es wird darauf hingewiesen, dass die Behörde bei der Wahl des Verfahrens nach § 6 oder 8 LuftVG kein Ermessen hatte.

Durch die Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereichs in Verbindung mit Bauhöhenfestlegungen wird die Entwicklung der Gemeinde Panketal beeinträchtigt. Auf Grund der unzumutbaren Lärmbelastung wird eine Entwicklung der Bauflächen und freien Flächen erschwert.

Entscheidung

Die Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereichs gem. § 17 LuftVG in Verbindung mit Bauhöhenfestlegungen nach § 13 LuftVG wurde hinreichend im Teil F, Abschnitt II, Punkt 11 begründet.

Aus den Planunterlagen sei nicht ersichtlich, warum keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde. Die Gemeinde fordert die Darlegung der durchgeführten Vorprüfung gem. § 7 UVPG.

Entscheidung

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurde für das Vorhaben eine UVP-Vorprüfung gem. § 5 UVPG durchgeführt. Anhaltspunkte, die auf das Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung hindeuten, waren nicht ersichtlich. Im Ergebnis der Vorprüfung wurde festgestellt, dass für das genannte Vorhaben keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Die Bekanntgabe des Unterbleibens der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte im Amtsblatt des Landes Berlin Nr. 52 vom 18.12.2020, im Amtsblatt für Brandenburg Nummer 1 vom 13. Januar 2021 sowie seit dem 30.12.2020 auf den Seiten des UVP-Portals der Länder Berlin, Brandenburg u. a. Der Vermerk über das Ergebnis der Vorprüfung ist grundsätzlich nicht Bestandteil der Antragsunterlagen. Die Antragsunterlagen fertigt allein die Antragstellerin und ihre Sachverständigen. Der Vermerk ist jedoch Teil der Verfahrensakte in der Genehmigungsbehörde und könnte im Rahmen der Akteneinsicht eingesehen werden. Die Entscheidung ist nicht selbstständig anfechtbar (§ 5 Abs. 3 UVPG).

Die Gemeinde sieht ein erhöhtes Unfallrisiko, insbesondere für das Gebiet der Gemeinde Panketal, durch die 380 kV-Leitung in 900 m Entfernung, Masthöhe 50 m über Grund, und durch die sich kreuzenden An- und Abflugflächen des Dach- und des beantragten Bodenlandeplatzes.

Entscheidung

Die Befürchtungen der Gemeinde sind verständlich, jedoch nicht angebracht. Die Sicherheit eines Landeplatzes und des Flugbetriebs haben bei einer Genehmigung absolute Priorität unabhängig davon, wie viele Flugbewegungen vom Landeplatz aus zu erwarten sind. Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Punkt 6 „Geeignetheit des Geländes/Öffentliche Sicherheit und Ordnung“ verwiesen.

Die Gemeinde bedauert, dass sie nicht zeitiger beteiligt und in die Planungen mit einbezogen wurde.

Entscheidung

Die LuBB hat nach vollständigem Vorliegen der Antragsunterlagen gemäß § 6 Absatz 5 LuftVG i. V. m. § 73 VwVfG das Vorhaben öffentlich bekannt gemacht und auf die Einsichtnahme in die Antragsunterlagen hingewiesen (siehe Teil F, Abschnitt I, Nr. 2 dieser Genehmigung). Eine noch zeitigere Bekanntgabe war der LuBB nicht möglich und ist seitens des VwVfG auch nicht vorgeschrieben. Die Vorhabenträgerin ist bereits im August 2020 an die Presse herantreten.

Die Gemeinde befürchtet auf Grund der 12-fachen Zunahme der Flugbewegungen gegenüber dem Bestand (Dach-LP Jahr 2019) Beeinträchtigungen der Lebensqualität sowie Gesundheitsgefährdungen der Anwohner, insbesondere in den Wohngebieten Goethestraße/Lindenberger Weg/Eichenring sowie Schillerstraße/ Bahnhofstraße/Ahornallee/ Schönerlinder Straße/Buchenallee durch eine erhöhte Lärmbelastung.

Entscheidung

Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Punkt 5 „Schutz vor Fluglärm“ sowie auf die Auflagen zur Vermeidung und Minderung des Fluglärms verwiesen. Das vorgelegte Lärmgutachten ist aus Sicht der Genehmigungsbehörde ausreichend. Die Ermittlung der Lärmwerte ist nicht zu beanstanden und mittels beigefügter Isophonenkarte kann für jedes Gebäude die Lärmbelastung exakt ermittelt werden. Das Gutachten sollte keine Bewertung enthalten, dies behält sich allein die Genehmigungsbehörde vor.

In den Antragsunterlagen seien falsche Entfernungsangaben zur nächsten Wohnbebauung in der Gemeinde Panketal aufgeführt.

Entscheidung

Die Genehmigungsbehörde gibt der Gemeinde Recht, dass die Angabe eines Mittelwertes für die Entfernung im Erläuterungsbericht der Antragsunterlagen sehr unglücklich war. Entgegen der Annahme auch vieler Einwender hat dieser Mittelwert jedoch keinen Einfluss auf die Angaben im Lärmgutachten. Die Berechnung der Schallimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen erfolgt nach DIN 45684-1. Die Daten für die Berechnung (allgemeine Flugplatzdaten, Flugstrecken und Flugbewegungszahlen) werden dabei im Datenerfassungssystem für Landeplätze (DES-L) erfasst (Anhang B der DIN 45684-1). Mittelwerte werden dort nicht erfasst.

Die Gemeinde begrüßt in ihrer Stellungnahme vom 27.08.2021 die korrigierte Einschätzung der Vorhabenträgerin hinsichtlich der Einstufung der Wohngebiete als „Reine Wohngebiete“, vermisst aber eine Änderung der schalltechnischen Beurteilung im Lärmgutachten.

Entscheidung

Die Beurteilung der Lärmbelastung obliegt der Genehmigungsbehörde. Im Lärmgutachten darf der Sachverständige lediglich Empfehlungen aussprechen, an die sich die Genehmigungsbehörde aber nicht zwingend halten muss. Des Weiteren wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Punkt 5 „Schutz vor Fluglärm“ verwiesen.

Die Planung sei mangelhaft, da sich die Vorhabenträgerin in den Unterlagen nicht zur Minderung der Lärmbelastung innerhalb der schallschutzbedürftigen Wohnnutzung geäußert hat (z. B. Schallschutzfenster).

Entscheidung

Passive Schallschutzmaßnahmen sind aus Sicht der Genehmigungsbehörde nicht erforderlich. Flüge in der bürgerlichen Nacht, nach 22 Uhr, vom Bodenlandeplatz sind so selten, dass sie als sogenanntes „seltenes Ereignis“ gewertet werden können. Die Flüge nachts vom und zum Dachlandeplatz können dem Bodenlandeplatz nicht zugeordnet werden. Die Lärmbelastung nachts, ausgehend vom Dachlandeplatz, würde jedoch auch keine Anordnung von passiven Schallschutzmaßnahmen rechtfertigen. Des Weiteren wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Punkt 5 „Schutz vor Fluglärm“ verwiesen.

Die Notwendigkeit einer Luftrettungsstation auf dem Gelände des Helios Klinikums Berlin-Buch sowie mögliche andere Standorte auf dem Klinikgelände selbst seien nicht dargestellt oder untersucht worden. Es fehlen Varianten in Bezug auf den Standort der Luftrettungsstation im Berliner Stadtgebiet sowie auf dem Gelände des Klinikums einschließlich von Varianten für die An- und Abflugrichtungen.

Entscheidung

Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Punkt 1 „Planrechtfertigung“ und Punkt 2 „Standort- und Konfigurationsanalyse“ verwiesen.

10. Landkreis Barnim vom 15.02.2021 und 30.08.2021

Untere Naturschutzbehörde (UNB)

Die UNB geht davon aus, dass hier keine Zuständigkeit vorliegt und verweist auf das Landesamt für Umwelt des Landes Brandenburg, welches am Genehmigungsverfahren beteiligt wurde.

Bauordnungs- und Planungsamt

Der Antrag wird aus Sicht des Landkreises kritisch gesehen, insbesondere, weil die Zulässigkeitsprüfung des Vorhabens nicht auf der Grundlage der Raumbedeutsamkeit und der Planfeststellung erfolgt. Es wird ein förmliches Planfeststellungsverfahren gefordert.

Entscheidung

Die Genehmigung eines Landeplatzes erfolgt grundsätzlich gem. § 6 Abs. 1 LuftVG. Die Anzahl der Flugbewegungen oder die Größe bzw. die Bedeutung des Landeplatzes haben keinen Einfluss auf die Wahl des Verfahrens. Es wird darauf hingewiesen, dass die Behörde bei der Wahl des Verfahrens nach § 6 oder 8 LuftVG kein Ermessen hatte (siehe Entscheidung zur Stellungnahme der Gemeinde Panketal, S. 47).

Weiterhin wird die gemittelte Entfernungsangabe im Erläuterungsbericht kritisiert.

Entscheidung

Die Genehmigungsbehörde gibt dem Landkreis Recht, dass die Angabe eines Mittelwertes für die Entfernung im Erläuterungsbericht der Antragsunterlagen nicht optimal ist. Entgegen der Annahme auch vieler Einwender hat dieser Mittelwert jedoch keinen Einfluss auf die Angaben im Lärmgutachten.

Die direkte Lage am Friedhof und am Ronald-McDonald-Haus wird als städtebaulich rücksichtslos eingeschätzt. Es wird die geplante Ausnahme vom Nachtflugverbot kritisiert. Hinsichtlich der Lärmbelastung wird angefragt, warum die TA Lärm nicht als Rechtsgrundlage mit herangezogen wird. Wenn es angeblich keine verbindlichen Grenzwerte für Lärm an Landeplätzen geben soll, würde im Sinne der guten fachlichen Praxis das Fluglärmgesetz und die TA Lärm verbindlich greifen. Die Bewertung der Zumutbarkeit würde somit nicht der Genehmigungsbehörde obliegen. Es fehlen im Antrag Aussagen über passive Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungen. Es wird die Anwendung der Landeplatz-Fluglärmleitlinie gefordert. Warum wurden die Maximalpegel nicht für alle Immissionsorte berechnet?

Entscheidung

Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Punkt 5 „Schutz vor Fluglärm“ verwiesen.

Es fehlen im Antrag Angaben zur Zuwegung, insbesondere zum erhöhten Straßenverkehrsaufkommen auf den Brandenburger Umgehungsstraßen durch das Vorhaben (Straßenverkehrsgutachten).

Entscheidung

Es wurden keine Gründe dargelegt wonach der Landeplatz Einfluss auf den Straßenverkehr in der Umgebung haben soll.

Aus Sicht des Landkreises ist der Dachlandeplatz am Helios Klinikum noch nicht ausgelastet, es bestehe somit kein Bedarf für einen zweiten Landeplatz am Boden. Die zu erwartenden Flugbewegungszahlen stünden in keinem Verhältnis zu den Flugbewegungszahlen des Dachlandeplatzes.

Entscheidung

Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Punkt 1 „Planrechtfertigung“ verwiesen.

Weiterhin besteht aus Sicht des Landkreises keine Notwendigkeit für die Festsetzung eines beschränkten Bau-schutzbereichs. Es würde sich auf jeglichen Bau beziehen und Vorhaben unnötig verlängern und erschweren.

Entscheidung

Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Punkt 11 „Festlegung eines beschränkten Bau-schutzbereichs gemäß § 17 LuftVG in Verbindung mit Bauhöhenfestlegungen nach § 13 LuftVG“ verwiesen.

Die Erfordernisse der Raumordnung und des Städtebaus wurden lt. Antragsunterlagen nicht geprüft. Das Vorhaben liegt im Außenbereich gem. § 35 BauGB und sei somit für eine Bebauung nicht zugänglich. Es sei daher derzeit nicht davon auszugehen, dass sich der Landeplatz aus den Darstellungen des FNP der Stadt Berlin entwickeln kann.

Entscheidung

Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Punkt 3 „Raumordnung und Städtebau“ verwiesen.

Aus Sicht des Landkreises Barnim konnten alle anderen Ämter wegen der Qualität der Antragsunterlagen keine fachgerechte Prüfung durchführen (Untere Denkmalschutzbehörde, Untere Wasserbehörde, Untere Abfallwirtschaftsbehörde, Untere Bodenschutzbehörde, SG Öffentliche Rechtliche Entsorgung, SG Bevölkerungsschutz, Untere Straßenverkehrsbehörde, Verbraucherschutz- und Gesundheitsamt, Liegenschafts- und Schulverwaltungsamt und Katasterbehörde).

Entscheidungen

Das Vorhaben befindet sich auf dem Gebiet des Landes Berlin im Bezirk Pankow von Berlin. Das Bezirksamt Pankow nahm zu den Punkten Denkmalschutz, Bodenschutz, Gewässerschutz, Artenschutz, Technischer Umweltschutz, Lärm, wassergefährdende Stoffe, Stadtentwicklung, Straßen- und Grünflächen und Abfallwirtschaft Stellung auf der Grundlage der Antragsunterlagen und auch mit Hilfe der Erwiderungen durch die Vorhabenträgerin. Stellungnahmen der o. g. Ämter des Landkreises Barnim sind nicht erforderlich, da diese Ämter vom Vorhaben nicht betroffen sind. Der Landkreis hat zur Bauleitplanung und zur Lärmbelastung Stellung bezogen. Zu Umwelt- und Naturschutzfragen hat sich für das Land Brandenburg das Landesamt für Umweltschutz geäußert. Weiterhin wurden noch verschiedene Brandenburger Ämter sowie der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. am Verfahren beteiligt (Teil F, Abschnitt I, Punkt 3).

11. Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim, Regionale Planungsstelle vom 27.01.2021

Im 4-km-Umkreis um das Vorhaben befindet sich gemäß sachlichem Teilregionalplan „Windnutzung, Rohstoff-sicherung und –gewinnung“ das Windeignungsgebiet Nr. 42 „Lindenberg“ (Amtsblatt für Brandenburg Nr. 43 vom 18.10.2016).

Entscheidung

Das Windeignungsgebiet Nr. 42 liegt ca. 2,5 km entfernt vom Landeplatz in Richtung 139°. Es liegt somit weit außerhalb der An- und Abflugrichtungen, aber innerhalb des beschränkten Bauschutzbereichs. Ab einer Höhe von 100 m über Gelände sind gem. § 14 LuftVG alle Hochbauten bei der Deutschen Flugsicherung vorlagepflichtig, unabhängig ob im oder außerhalb eines beschränkten Bauschutzbereichs. Eine Behinderung des Flugverkehrs kann ausgeschlossen werden.

12. Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. vom 12.02.2021

Die Bemühungen durch eine Anpassung der Flugverfahren, die Eingriffe in Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten, werden ausdrücklich begrüßt. In den Unterlagen werden die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Eingriffe in den Wald sowie Habitatkartierungen vermisst. Es werden Fragen nach einzelnen Bäumen, zur Berechnung der Querwindkomponenten und zu Regelungen in der AVV (Hubschrauber-Standplatz) gestellt.

Entscheidung

Alle Fragen wurden von der Vorhabenträgerin beantwortet und der BLN zugeschickt. Eine erneute Stellungnahme des BLN erfolgte nicht. Die besagten Bäume und auch alle weiteren Bäume außerhalb des Klinikgeländes sind nicht von Einkürzungen oder Fällungen betroffen. Die Ausgleichsmaßnahmen für die Fällungen auf dem Klinikgelände werden im naturschutzrechtlichen Verfahren geklärt, da die luftrechtliche Genehmigung nach § 6 LuftVG keine Fällgenehmigung beinhaltet (keine Konzentrationswirkung). In der Baugenehmigung des BA Pankow vom 24.08.2021 wurden die Forderungen des Umwelt- und Naturschutzamtes des BA Pankow zum Boden- und Artenschutz mit aufgenommen.

13. Bund für Umwelt und Naturschutz e. V. vom 25.02.2021 und 25.08.2021

Der Bedarf für einen dritten Rettungshubschrauber in Berlin wird nicht in Frage gestellt, jedoch die Standortwahl. Verschiedene Anwohner hätten Vorschläge für andere Standorte unterbreitet, die von der Genehmigungsbehörde nicht überprüft wurden. Lt. Erwiderung durch die Vorhabenträgerin kommt es zu keinen Baumfällungen im Wald. Der BUND geht aber trotzdem davon aus, dass ein großer Teil des Waldes von Fällungen bzw. starken Rückschnitten betroffen sein wird. Markierungen an den Bäumen wurden bereits festgestellt. In dem Waldstück sollen sich diverse Vogelvorkommen (z. B. Bussarde, Falken, Eulen), Fledermauspopulationen und eine große Insektenvielfalt befinden. Weiterhin vermisst der BUND die Begründung der Behörde zur durchgeführten Vorprüfung nach UVPG. Lärm und Befeuerung würden nicht nur die Anwohner, sondern auch die Tiere stören. Weiterhin seien die Entfernungsangaben vom Landeplatz zur nächsten Bebauung in den Antragsunterlagen nicht korrekt, das Lärmgutachten müsste somit überarbeitet werden. Insgesamt wird eine Luftrettungsstation auf dem Gelände des Helios Klinikums abgelehnt.

Entscheidung

Der BUND gab mit Schreiben vom 25.02.2021 eine Stellungnahme ab, worauf er von der Vorhabenträgerin eine Erwiderung mit der Beantwortung aller Fragen erhielt. Mit Schreiben vom 25.08.2021 erhielt die Genehmigungsbehörde eine erneute Stellungnahme mit neuen Argumenten. Alle neuen Argumente wurden selbstverständlich von der Genehmigungsbehörde überprüft. Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Punkt 4 „Naturschutz und Landschaftspflege“ verwiesen. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurde für das Vorhaben eine UVP-Vorprüfung gem. § 5 UVPG durchgeführt. Im Ergebnis der Vorprüfung wurde festgestellt, dass für das genannte Vorhaben keine Pflicht zur Durchfüh-

zung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Die Bekanntgabe des Unterbleibens der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte im Amtsblatt des Landes Berlin Nr. 52 vom 18.12.2020, im Amtsblatt für Brandenburg Nummer 1 vom 13. Januar 2021 sowie seit dem 30.12.2020 auf den Seiten des UVP-Portals der Länder Berlin, Brandenburg u. a. Weder die UVP-Vorprüfung noch das Ergebnis der Vorprüfung waren Teil der Antragsunterlage (siehe Teil F, Nr. I. 4).

14. DFS Deutsche Flugsicherung vom 19.01.2021

Gegen die vorgelegten Antragsunterlagen bestehen keine Bedenken. Es wird davon ausgegangen, dass Gesichtspunkte der Hindernisfreiheit und deren Kennzeichnung entsprechend der AVV sowie die eventuell notwendige Veröffentlichung von Hindernissen von der Genehmigungsbehörde in eigener Zuständigkeit geprüft und geregelt werden. In einer Flugbetriebsregelung ist der sichere Flugbetrieb beider Landeplätze zu regeln.

Entscheidung

Den Forderungen der DFS wird vollumfänglich entsprochen.

IV. Entscheidung über die Einwendungen privater Dritter

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit im luftrechtlichen Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 1 LuftVG wurden Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben (Auslegung und Online-Konsultation) . Zu prüfen war durch die Genehmigungsbehörde in diesem Zusammenhang, ob durch die Erteilung der Genehmigung einschließlich der Bestimmung eines beschränkten Bauschutzbereiches rechtswidrig in Rechte Betroffener eingegriffen wird, insbesondere, weil deren Belange in Abwägung mit den Belangen der Vorhabenträgerin und der Allgemeinheit nicht hinreichend berücksichtigt worden wären. Das ist nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde im Ergebnis der durch diesen Bescheid getroffenen Regelungen nicht der Fall.

Die Einwendungen wurden zusammengefasst und einzelnen Argumenten zugeordnet sowie nach Sachthemen gegliedert. Es werden hier jedoch nur alle wesentlichen Argumente aufgeführt, die dieses Genehmigungsverfahren betreffen.

Aus Gründen des Datenschutzes wurde in dieser Genehmigung auf die Wiedergabe der Namen privater Personen verzichtet. Jedes Argument, über welches im Abschnitt IV (Einwendungen privater Dritter) der Begründung entschieden worden ist, wurde mit den Schlüsselnummern aller Einwender/Einwenderinnen versehen, die in gleicher oder sinngemäßer Weise vorgetragen haben. Entsprechende Zuordnungsunterlagen liegen bei der Genehmigungsbehörde vor und können bei Bedarf durch Beteiligte im Rahmen des § 29 VwVfG eingesehen und nachvollzogen werden.

1. Die Einwendungen richten sich gegen das Verfahren an sich sowie gegen die Antragsunterlagen.

- a) *Der Antrag erfolgte ohne vorherige Beteiligung der Anwohner, der Gemeinde Panketal und des MLUR Brandenburg. Die Bürger wurden weder gefragt noch angehört. (Reg.-Nr. 12, 21,22,24,25)*

Entscheidung:

Die LuBB hat nach vollständigem Vorliegen der Antragsunterlagen gemäß § 6 Absatz 5 LuftVG i. V. m. § 73 VwVfG das Vorhaben öffentlich bekannt gemacht und auf die Einsichtnahme in die Antragsunterlagen hingewiesen (siehe Abschnitt F, Teil I, Nr. 2 dieser Genehmigung). Die Anhörung der Bürger erfolgt grundsätzlich im Rahmen des Genehmigungsverfahrens. Außerhalb dieses Genehmigungsverfahrens hat das Helios Klinikum zeitgleich mit der Antragstellung auf seiner Internetseite über den Antrag informiert. Es wurde daraufhin in vielen Medien über das Vorhaben des Helios Klinikums berichtet (Berliner Woche.de, rth.info, Bernau.live.de, Berliner Morgenpost u. a.).

- b) *Die Einwender kritisieren den Prozess der Bekanntmachung der Antragsunterlagen, die Auslegungszeit kurz vor Weihnachten, die Ablehnung der Verlängerung der Auslegungszeit sowie die Verlängerung der Einspruchsfrist. Gerade in Pandemiezeiten hätten die Fristen verlängert werden müssen. Veröffentlichung nur im Amtsblatt und Auslegung als alleinige Form der Bürgerbeteiligung sei auch nicht ausreichend. (Reg.-Nr. 22,23,25)*

Entscheidung:

Die Dauer der Einsichtnahme vor Ort richtet sich nach § 73 Abs. 3 S 1 VwVfG und beträgt einen Monat. Die Festsetzung einer längeren Frist ist gem. Abs. 3 S 1 nicht zulässig, wäre aber rechtlich unschädlich. Eine Verlängerung der Auslegungszeit vor Ort lehnte die LuBB auf Nachfrage ab. Es zeigte sich, dass die Nachfrage für eine Einsichtnahme vor Ort äußerst gering war, sicher auch der Pandemielage geschuldet. Fast alle Betroffenen informierten sich über die Internetseite des LBV, welche heute noch eine Einsichtnahme in die Antragsunterlagen ermöglicht. Die Einwendungsfrist beträgt gem. § 73 Abs. 4 S 1 VwVfG zwei Wochen und ist zwingend. Sie darf weder verlängert noch verkürzt werden. Die Antragsunterlagen waren zwar schon vor Weihnachten auf der Internetseite des LBV einsehbar, die Auslegung erfolgte jedoch erst ab dem 11. Januar 2021 bis einschließlich 11. Februar 2021. Bekanntmachungen und Auslegungen erfolgten auf Grund der Pandemielage nach dem Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherungsgesetz - PlanSiG).

- c) *Viele Sachverhalte im Gutachten sind spezifisch und können von Laien kaum sachgemäß beurteilt werden. Es fehlen u. a. Stellungnahmen von Behörden und Naturschutzverbänden. (Reg.-Nr. 13,23)*

Entscheidung:

Jeder Betroffene muss nach Einsichtnahme in die Antragsunterlagen erkennen können, ob und inwieweit seine Belange durch das Vorhaben möglicherweise berührt werden könnten (Anstoßfunktion, § 73

Abs. 3 VwVfG). Dies erfolgt vor allem durch einen Erläuterungsbericht und den Planzeichnungen für das Vorhaben. Im Erläuterungsbericht sollen der Anlass des Vorhabens, der Ist- und Sollzustand und die Auswirkungen des Vorhabens beschrieben werden. Dieser sog. Anstoßfunktion werden die Antragsunterlagen vollumfänglich gerecht. Die Antragsunterlagen werden nicht nur den möglicherweise Betroffenen, sondern auch meist zeitgleich zwecks Stellungnahme den verschiedenen Fachbehörden zur Verfügung gestellt. Es müssen daher nicht alle Ausführungen in den verschiedenen Gutachten von jedem Betroffenen "verstanden" werden. Stellungnahmen von Behörden und Naturschutzverbänden sind nicht Teil der Antragsunterlagen. Diese beinhaltet nur den Antrag an sich mit den entsprechenden Gutachten und Plänen.

2. Die Einwendungen richten sich gegen den Antragsgegenstand, die Zweckbestimmung des Landeplatzes, den Flugbetrieb und die Betriebszeiten.

- a) *Aus dem Antrag geht nicht hervor, warum ein weiterer Hubschrauberlandeplatz gebaut werden soll? Es existieren doch schon zwei Landestellen. Wozu ist ein Hangar erforderlich? (Reg.-Nr. 4,10,23,25)*

Entscheidung:

Am Helios Klinikum gab es bisher nur einen nach § 6 LuftVG genehmigten Hubschrauberlandeplatz, der Dachlandeplatz. Bis zum Jahr 2017 existierte noch eine Abstellposition auf der Fläche, die jetzt als Betriebsstandort genutzt werden soll. Da laut AVV alle Flugbetriebsflächen eines Landeplatzes auf der gleichen Ebene sein müssen (max. Neigung 7 %), wurde die Genehmigung der Parkposition mit Bescheid vom 04.07.2017 widerrufen. Auf dem vorhandenen Dachlandeplatz kann mangels Infrastruktur (u.a. Standplatz, Tankstelle, Hangar) kein Rettungshubschrauber stationiert werden. Daher wird ein zweiter Landeplatz benötigt, an dem diese Infrastruktur geschaffen werden kann. Ein Hangar ist erforderlich, um den Hubschrauber außerhalb der Betriebsstunden sicher vor Wetterereignissen zu "parken" und um vor bzw. nach Flugbetrieb erforderliche Wartungs- und Reinigungsarbeiten durchführen zu können (z. B. Desinfektion). Zudem muss das medizinische Gerät über Nacht vor Witterungseinflüssen, z. B. Frost, geschützt werden. Im „Hangargebäude“ befinden sich auch Räume für medizinische Güter, z. B. Verbandszeug..., sowie Aufenthalts- und Ruheräume für die Besatzung (Flugvorbereitungen, Sanitärräume...).

- b) *Was bedeuten die Aussagen "sonstige Flüge" bzw. "sonstige Transporte" wie in der Ausschreibung der Senatsverwaltung verwendet. Aus Sicht der Einwender und Einwenderinnen werden durch diese Formulierungen Möglichkeiten von Flugeinsätzen, die im Zweifel nichts mit der Personenrettung zu tun haben, geschaffen. Dient der neue HSLP der zahlenden Klientel der Privatstationen des Klinikums? Unter dem Deckmantel "Luftrettung" sollen private Flüge ermöglicht werden. Helios als profitorientiertes Unternehmen will sich einen Flugplatz zulegen. Es wird eine spätere Kommerzialisierung, Ausbau zu einer Hubschrauberflotte, Vermietung, Betankung, 24 h-Betrieb, Nutzung durch die Bundeswehr und Polizei befürchtet. (Reg.-Nr.4,7,10,11,12,14,21,22,23,25,26,31,37)*

Entscheidung:

Um die Bedenken der Einwender und Einwenderinnen auszuräumen hat die Genehmigungsbehörde in dieser Genehmigung klare Aussagen zur Zweckbestimmung (Abschnitt A, Teil IV) getroffen. Danach sind nur Flüge der Luftrettung zulässig. Das sind:

Primäreinsätze: „Das Heranführen des Notarztes und Notfallsanitäters zum Notfallort zum Durchführen lebensrettender Maßnahmen und zur Herstellung der Transportfähigkeit. Der Transfer von Notfallpatienten vom Ort des Geschehens in das nächste geeignete und aufnahmebereite Krankenhaus unter Aufrechterhaltung der Transportfähigkeit und Vermeidung weiterer Schäden.“⁴

Sekundäreinsätze: „Merkmal des Sekundäreinsatzes ist, dass der Einsatzort ein Krankenhaus ist. Beim Sekundäreinsatz geht es um eine Weiterverlegung eines medizinisch versorgten intensivpflichtigen Notfallpatienten aus einem Krankenhaus (mit weniger Versorgungsmöglichkeiten) in ein anderes, spezialisierteres Krankenhaus mit erweiterten Interventionsmöglichkeiten (z. B. Herzkatheteruntersuchung, spezielle Operationen usw.).“⁵

Suchflüge: Der Such- und Rettungsdienst (Search and Rescue – SAR3) für Luft- und Seenotfälle umfasst neben den unter die „Primäreinsätze“ fallenden Rettungsflüge auch Suchflüge, da man je nach Fallkonstellation den Unfallort u.U. zunächst suchen muss, bevor man geeignete Rettungsmaßnahmen einleiten kann.⁶

Sonstige Transporte: Das sind weitere medizinisch erforderlichen Flüge, die nicht unter die vorgenannten fallen, so z.B. für den dringenden Transport von medizinischem Personal oder medizinischem Material (Ausrüstung, z. B. Inkubator, Blut, Organe, Medikamente).

Lt. Sachverständigen wird das zu erwartende Einsatzspektrum zu 85% auf Primäreinsätze und zu ca. 15 % auf Sekundäreinsätze verteilen. Der Anteil von Suchflügen und sonstigen Transporte beträgt erfahrungsgemäß weniger als 1% der Einsätze. Grundsätzlich werden Suchflüge durch Rettungshubschrauber nur in absoluten Ausnahmefällen durchgeführt. Hier liegt die Zuständigkeit bei der Polizei. Flüge im Sinne des klassischen SAR sind nicht vorgesehen. Es wird aber auch darauf hingewiesen, dass nicht alle Einsätze dieses Rettungshubschraubers am Helios Klinikum Buch starten oder enden werden. Es ist durchaus üblich, dass ein Rettungshubschrauber z.B. bei der Rückkehr von einem Einsatz oder sogar noch vor dem Abflug an einem anderen Krankenhaus durch die Rettungsleitstelle zu anderen Einsätzen gerufen wird.

„Nur“ Tankflüge am Bodenlandeplatz des Helios Klinikums sind nicht erlaubt (Auflage-Nr. B, II, 3). Es darf nur ein Hubschrauber stationiert werden (Auflage-Nr. B, I, 17) und es erfolgt auch keine Stationierung eines Hubschraubers der Bundeswehr am Helios Klinikum (Auflage-Nr. B, I, 20). Welches Luftretterunternehmen den Betriebsstandort später betreiben wird, entscheidet die Senatsverwaltung für Inneres und Sport von Berlin. Das Helios Klinikum oder die Luftfahrtbehörde haben darauf keinen Einfluss.

Sind An- und Abflugrichtungen verbindlich? Sollen mehrere RTH's parallel betrieben werden? Warum soll eine Bodenfunkstelle eingerichtet werden? (Reg.-Nr. 3,5,7,10,17,25)

⁴ Luftrettung in Deutschland – Wikipedia Zugriff am 30.10.2021

⁵ Luftrettung in Deutschland – Wikipedia Zugriff am 30.10.2021

⁶ Search and Rescue – Wikipedia Zugriff am 30.10.2021

Entscheidung:

An- und Abflugrichtungen sind verbindlich soweit nicht höherrangige Belange ein Abweichen rechtfertigen. Das wären Sicherheitsbelange, z. B. ungünstige Windrichtung für Start oder Landung, und Gefahren für Leib und Leben von Personen, heißt z. B. kürzester Weg zum Unfallort. Am Landeplatz wird nur ein RTH stationiert. Simultaner Flugbetrieb mehrerer Hubschrauber, z. B. bei Betankung von Fremdhubschraubern (die zuvor einen Patienten zum Dachlandeplatz befördert haben) ist nicht zulässig (Auflage-Nr. B, I, 18). Zur Koordinierung der An- und Abflüge beider Landeplätze am Helios Klinikum (Dach- und Bodenlandeplatz) ist eine eigene Frequenz inklusive einer durch einen qualifizierten Flugleiter betriebene Bodenfunkstelle erforderlich (Auflage-Nr. B, I, 5).

- c) *Gibt es ein Nachtflugverbot? Wenn ja, warum wird Nachtflug genehmigt? (Reg.-Nr. 1,7,10,12,14, 22,23,25,40, 45)*

Entscheidung:

Grundsätzlich ist lt. Genehmigung Flugbetrieb bei Tag und Nacht erlaubt, wobei hier die fliegerische Nacht gemeint ist (30 min nach Sonnenuntergang bis 30 min vor Sonnenaufgang). Auflage-Nr. B, II, 2 schränkt den Flugbetrieb aber dahingehend ein, dass Starts des RTH „Christoph 100“ nur von 6 Uhr bis 22 Uhr vom Landeplatz aus erlaubt sind. Rückkehrflüge sind somit auch nach 22 Uhr gestattet, heißt, dass in den Sommermonaten auch eine Rückkehr zum Landeplatz in der bürgerlichen Nacht, nach 22 Uhr, möglich wäre.

3. *Die Einwendungen richten sich gegen den Bedarf für einen dritten Betriebsstandort für einen RTH in Berlin und gegen einen weiteren Hubschrauberlandeplatz am Helios Klinikum Berlin-Buch.*
(Reg.-Nr. 1,2,3,6,10,12,13,14,17,22,23,25,26)

Entscheidung:

Es wird auf die Ausführungen in Teil F, Abschnitt II, Nr. 1 „Planrechtfertigung“ verwiesen.

4. *Die Einwendungen richten sich gegen den Standort für einen dritten Berliner Rettungshubschrauber sowie gegen den Standort auf dem Gelände des Helios Klinikums Berlin-Buch.*

- a) *Ein weiterer Betriebsstandort in der nördlichen Region Berlin/Brandenburg ist nicht erforderlich. Zudem ist der Standort am Helios Klinikum ungeeignet. Andere Orte bzw. bereits bestehende Landeplätze wie Blumberg, Tegel ... wären besser geeignet.* (Reg.-Nr. 1,3,5,6,7,10,12,13,14,20,21,22,23,25,26,29,40,48...)

Entscheidung:

Die Entscheidung über den Stationierungsort des dritten Rettungshubschraubers in Berlin obliegt nicht der Luftfahrtbehörde, sondern dem Träger der Luftrettung, dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Inneres und Sport von Berlin (vgl. § 18 i. V. m. § 3 Gesetz über den Rettungsdienst für

das Land Berlin - RDG). Die Suche nach einem geeigneten Standort in Berlin für einen dritten Betriebsstandort kann daher nicht im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens nach § 6 Abs. 1 LuftVG erfolgen. Die sogenannte Standortalternativenprüfung innerhalb dieses luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens bezieht sich nur auf Alternativen in der unmittelbaren Umgebung, hier des Helios Klinikums Berlin-Buch, da in diesem Verfahren nur über den konkreten Antrag des Helios Klinikums zu entscheiden war. Auf die Vorschläge der Einwender und Einwenderinnen für andere mögliche Standorte für den RTH „Christoph 100“ konnte daher nicht eingegangen werden. Das Helios Klinikum Berlin-Buch stellt mit dieser Genehmigung dem Land Berlin einen Betriebsstandort zur Verfügung, für den nachvollziehbar medizinische und rettungstaktische Argumente sprechen, insbesondere die unmittelbare Nähe zu einem Krankenhaus der Maximalversorgung. Auch die beiden anderen Berliner Rettungshubschrauber sind an Krankenhäusern der Maximalversorgung stationiert.

- b) *Welche Flächen auf dem Gelände des Helios Klinikums wurden noch in Betracht gezogen und warum hat man sich für diese Variante entschieden? (Reg.-Nr. 3,22,24,25,48)*

Entscheidung:

Eine Prüfung von Standortalternativen auf dem Gelände des Helios Klinikums, eine sogenannte Konfigurationsanalyse, hat stattgefunden. Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Nr. 2 „Standort- und Konfigurationsalternativen“ verwiesen.

5. Die Einwendungen richten sich gegen die Entfernungsangaben im Erläuterungsbericht und gegen die Verkehrsprognose

- a) *Die Aussage im Erläuterungsbericht „In ca. 460 m schließt sich im Südosten die zur Gemeinde Panketal und damit zum Land Brandenburg gehörende Ortslage Neu-Buch an.“ sei falsch. (fast alle Einwender)*

Entscheidung:

Der Einwand der Einwender und Einwenderinnen ist berechtigt. Die Grundstücke von Neu-Buch beginnen schon nach ca. 180 m Entfernung vom Landeplatz. Der Sachverständige ging im Erläuterungsbericht von einem Mittelwert aus. Diese unkorrekte Entfernungsangabe im Erläuterungsbericht hat aber keinen Einfluss auf die Lärmberechnungen oder Einschätzung der Hindernissituation. Viele Einwender und Einwenderinnen forderten ein neues Lärmgutachten mit der „richtigen“ Entfernungsangabe. Dies lehnte die Genehmigungsbehörde ab, da die o. g. „460 m“ nicht in die Berechnungen eingingen. Eine Neuberechnung würde zu keinen anderen Ergebnissen führen.

- b) *Die Flugbewegungszahlen sind nach unten gerechnete Schätzungen und sehen in der Praxis ganz anders aus. Sie sind nicht nachvollziehbar und wenig glaubhaft. (Reg.-Nr. 1,4,5,7,8,9,12,14,25,30,31 zur Verkehrsprognose)*

Entscheidung:

Für die Prognose (Vorhersage) der Flugbewegungszahlen wurden die Einsatzzahlen der beiden anderen Berliner Rettungshubschrauber mit herangezogen. Beide Berliner Rettungshubschrauber hatten im Jahr 2020 erstmals zusammen mehr als 5.000 Einsätze. Die Flugbewegungen auf dem Dachlandeplatz des Helios Klinikums werden mit hoher Wahrscheinlichkeit steigen. Wurde der Dachlandeplatz in den letzten Jahren durchschnittlich 117 Mal angefliegen, so erwartet man für das Jahr 2030 135 Anflüge, was einer Steigerung von 15 % entspricht. 16 Mal soll der Dachlandeplatz im Jahr 2030 in der Nacht angefliegen werden. Für den Bodenlandeplatz werden anfangs 1.500 und für das Jahr 2030 1.875 Einsätze prognostiziert, eine Steigerung von 25 % in 10 Jahren.

Die für die Berechnung verwendeten FB-Zahlen sind aus Sicht der Genehmigungsbehörde realistisch. Für den Fall, dass die FB-Zahlen in den nächsten Jahren wider Erwarten doch sprunghaft ansteigen, wird auf die Auflage-Nr. B, II, 5 dieser Genehmigung verwiesen. Aus Sicht der Genehmigungsbehörde ist die Verkehrsprognose methodisch ordnungsgemäß, sorgfältig und in einer dem Genehmigungsgegenstand und den betroffenen Belangen angemessenen Weise erstellt worden.

6. Die Einwendungen richten sich gegen die Schalltechnische Beurteilung.

(Reg.-Nr. 1,3,5,6,7,8,12,14,17,20,21,22,23,24,25,26,37,41,43,44,45)

a) *Das Lärmgutachten wird als fehlerhaft angesehen.*

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Berechnungsverfahren zur Fluglärmrechnung sind vorgeschrieben. Die Ermittlung der Lärmbelastung durch den Sachverständigen ist von der Genehmigungsbehörde daher nicht zu beanstanden. Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II., Punkt 5 „Schutz vor Fluglärm“ verwiesen. Eine Bewertung der Lärmbelastung erfolgt nur durch die Genehmigungsbehörde, da es wie bereits erwähnt keine verbindlichen Grenzwerte für Fluglärm gibt.

b) *Bei dem nördlich vom Landeplatz gelegenen Teil der Gemeinde Panketal handele es sich um ein „Reines Wohngebiet“ und nicht um ein „Allgemeines Wohngebiet“. Die Errichtung eines Landeplatzes ist daher unzulässig.*

Entscheidung:

Lt. Internetauftritt der Gemeinde Panketal handelt es sich um einen sogenannten unbeplanten Innenbereich. Ein Bebauungsplan existiert nicht und ist auch nicht in Aufstellung. Lediglich im Bereich Eichenring gibt es einen Bebauungsplan in Aufstellung, der das Gebiet als „Allgemeines Wohngebiet“ ausweist. Die Aussage der Gemeinde Panketal und einiger Anwohner, dass es sich faktisch um ein Reines Wohngebiet handelt, erscheint fraglich, da sich am Lindenberger Weg 1, Beginn/Ende der Goethestraße, ca. 210 m von der Hauptfluglinie entfernt, ein eingetragener Gewerbebetrieb „Kunst- und Bauglaserei“ be-

findet. Die Genehmigungsbehörde hat sich vor Ort die Bebauung angesehen. Auf Grund der überwiegenden Wohnbebauung und da die berechneten Lärmpegel die Orientierungswerte für „Reine und Allgemeine Wohngebiete“, die keine Grenzwerte darstellen, übertreffen, wurden Lärminderungsmaßnahmen in dieser Genehmigung festgeschrieben, u. a. die Festlegung von Hauptflugrichtungen, so dass die Ortslage Neu-Buch möglichst nicht bzw. nur sehr selten überflogen wird (vgl. Auflage-Nr. B., II, 1).

- c) *Warum wurden die Immissionspunkte nur mit dem BA Pankow abgestimmt und nicht mit der Gemeinde Panketal? Bei der Lärmbewertung wurden Bereiche ausgeschlossen, z. B. Lindenberger Weg 11 sowie 81-87. Die Immissionsorte Humboldtstr., Kleiststr. Stefan-Heym-Str. und weitere Straßen wurden im Gutachten nicht aufgeführt.*

Entscheidung:

Da sich das Vorhaben auf Berliner Gebiet befindet, wurden die Immissionspunkte mit dem BA Pankow abgestimmt. Eine Abstimmung mit der Gemeinde Panketal wurde nicht für notwendig erachtet, was aus heutiger Sicht ungünstig war. Ungeachtet dessen wurden aber vom Lärmsachverständigen im Gebiet der Gemeinde Panketal überdurchschnittlich viele Immissionspunkte festgelegt. Es ist normalerweise nicht üblich, jede Hausnummer einer Straße als Immissionsort festzulegen. Ziel ist es, für jedes Grundstück/Haus die Lärmbelastung zu ermitteln. Dies geschieht üblicherweise durch weniger Immissionspunkte und eine flächenhafte Berechnung der Lärmpegel (Isophonenkarten). Die Ermittlung der Lärmbelastung ist hier nicht zu beanstanden. An Hand der vorliegenden Isophonenkarten in der schalltechnischen Beurteilung ist es der Genehmigungsbehörde möglich, für jedes Grundstück auf der Karte den äquivalenten Dauerschallpegel und den Maximalpegel abzulesen, auch wenn das Grundstück nicht extra als Immissionsort ausgewiesen wurde. Es wurde somit kein Ort vergessen, sofern er sich auf der Karte befindet. Mehr wurde vom Lärmsachverständigen nicht verlangt. Die Bewertung der Lärmbelastung erfolgt nur durch die Genehmigungsbehörde. Die Aussagen des Lärmsachverständigen hinsichtlich einer Bewertung waren lediglich als Empfehlung für die Genehmigungsbehörde gedacht und sind nicht bindend.

- d) *Warum wurden keine Lärmmessungen durchgeführt. Es ist nicht ersichtlich, welche die sechs verkehrsreichsten Monate sind.*

Entscheidung:

Für die Beurteilung des zu erwartenden Fluglärms an einem geplanten, noch nicht existierenden Landeplatz sind Lärmmessungen nicht zielführend. Hier ist eine Verfahrensweise nach LAI-Leitlinie und DIN 45684-1 sinnvoll und Stand der Technik. Die Genehmigungsbehörde beauftragt das Helios Klinikum jedoch, zwei Jahre nach Betriebsaufnahme Lärmmessungen an je einem Immissionsort je An- und Abflugfläche (Goethestraße 26 bis 28 sowie Schwanebecker Chaussee 23 oder 25) durchführen zu lassen (Auflage-Nr. B, II, 4).

Bei den sechs verkehrsreichsten Monaten handelt es sich in der Regel um die sechs Monate des Sommerhalbjahres April bis September, da hier auf Grund der Tageslichtlänge mehr Einsätze bei Tageslicht als im Winterhalbjahr stattfinden können. Theoretisch könnten es aber auch andere Monate sein.

7. Die Einwendungen richten sich gegen die Zunahme der Lärmbelastung. (alle Einwender)

- a) *Die Anwohner befürchten aufgrund der Nähe und der Art des geplanten Landeplatzes eine unerträgliche Zunahme an Lärmbelastung durch den bis zu 17-mal am Tage an- und abfliegenden Hubschrauber, den Tests der Gerätschaften, die vor dem Abflug stattfinden, und den ca. 20 min andauernden Rotorenlärm. Dies bedeutet eine Gefahr für unsere Gesundheit und Sicherheit. Die zusätzliche erhebliche Lärmbelastung führt zu einer Minderung der Lebensqualität und gefährdet die Gesundheit.*

Entscheidung:

Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II., Punkt 5 zum Thema „Schutz vor Fluglärm“ verwiesen.

- b) *In der Einflugschneise befinden sich sensible Einrichtungen, die unzumutbar durch den zusätzlichen Lärm beeinträchtigt werden, z. B. der betriebseigene Kindergarten Fröbel auf dem Helios Gelände, die Kita Da Vinci, Humboldtstr. 36, die Kita Nordost, Lindenberger Weg 26 sowie Alten- und Pflegeheime. Der Landeplatz grenzt an den Friedhof, der eine Ruhestätte sein sollte. Der zusätzliche Lärm ist auch unzumutbar für die Gäste des Ronald-McDonald-Hauses auf dem Gelände des Klinikums.*

Entscheidung:

Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II., Punkt 5 zum Thema „Schutz vor Fluglärm“ verwiesen.

- c) *Es wird die Störung der Nachtruhe befürchtet, da geplant bis 24 Uhr Flugbetrieb stattfinden soll. Insbesondere könnte der Schlaf der Anwohner gestört werden.*

Entscheidung:

Flugbetrieb findet grundsätzlich nur am fliegerischen Tag (30 min vor Sonnenaufgang bis 30 nach Sonnenuntergang) und nur von 6 Uhr bis 22 Uhr (Starts) statt (Auflage-Nr. B, II, 2). Der späteste Sonnenuntergang im Jahr 2021 in Berlin war an den Tagen 22. bis 27. Juni um 21.32 Uhr. Der fliegerische Tag endete somit, wenn die bürgerliche Nacht beginnt. An allen anderen Tagen des Jahres endet der fliegerische Tag vor Beginn der bürgerlichen Nacht. Bis auf sehr vereinzelte Rückflüge des „Christoph 100“ im Sommer wird es in der bürgerlichen Nacht keine Flugbewegungen am Bodenlandeplatz geben. Ein generelles Nachtflugverbot wird nicht festgelegt, da die Rückkehr des RTH zum Standort, sofern es die Sichtverhältnisse noch zulassen, gewährleistet werden muss. Aber, die Genehmigungsbehörde lässt

sich jährlich auch die Flugbewegungszahlen in der bürgerlichen Nacht, also nach 22 Uhr, vorlegen (Auf-lage-Nr. B, II, 6) und behält sich weitere Lärminderungsmaßnahmen vor. Der Dachlandeplatz kann nach wie vor in der Nacht angefliegen werden.

- d) Welche passive Lärmschutzmaßnahmen sind geplant?

Nach den Kriterien des Fluglärmgesetzes bestehen Ansprüche auf baulichen Schallschutz oder/und auf Entschädigung für Beeinträchtigungen im Außenwohnbereich nur in der Tagschutzzone 1 (60 dB(A)). Ein Überschreiten der Grenzwerte der Tag-Schutzzone 2 (55 dB(A)) führt zu keinem Anspruch. Durch die festgelegten Lärminderungsmaßnahmen, insbesondere der Ausweisung einer Hauptbetriebs-richtung, befindet sich kein Gebäude/Grundstück im Umkreis des Landeplatzes in der Tagschutzzone 1. Es besteht somit kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung.

8. Die Einwander befürchten zunehmende Licht- und Schadstoffimmissionen. (Reg.-Nr. 7,12,14,13,17,19,25,31)

- a) *Die Anwohner befürchten wegen der geplanten Befeuerungsanlage/Flutlichtanlage und des geplanten Nachtflugs die Ausleuchtung des Waldes und der angrenzenden Häuser. Sie befürchten nachts dauerhaft Licht in ihren Schlafzimmern zu haben, was zu einer Störung der Nachtruhe und zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen kann. Eine Befeuerungsanlage wird abgelehnt.*

Entscheidung:

Diese Befürchtung ist unzutreffend. Zwar soll der geplante Landeplatz über eine Befeuerungsanlage verfügen, allerdings wird die Lichtwirkung - mit Ausnahme der Sichtbarkeit für anfliegende Besatzungen - nur in dem unmittelbaren Bereich des Landeplatzes entstehen. Sie ist mit dem des Dachlandeplatzes vergleichbar. Eine Befeuerungsanlage ist notwendig, da auch am Tage schlechte Sichtverhältnisse auftreten können (z.B. Nebel, Dämmerung). Aus diesem Grund werden in der Regel die Befeuerungsanlagen auch am Tag insbesondere für Landungen angeschaltet. Dies trifft auch für den Dachlandeplatz zu. Für die Befeuerung der Landefläche und für die Anflugfeuer werden Unterflurfeuer benutzt. Lediglich zur Ausleuchtung des Hangarvorfeldes werden Flutlichter am Hangar befestigt, die aber nur auf das Vorfeld gerichtet sind. Die Piloten dürfen bei Start und Landung nicht geblendet werden. Es wird definitiv keine aufgeständerte Anflugbefeuerung wie bei einem Flughafen geben.

- b) *Es werden zusätzliche Abgasimmissionen befürchtet, welche sich negativ auf die Gesundheit der Anwohner auswirken können.*

Entscheidung:

Derzeit liegen nur vereinzelt Studien zum Thema Luftverschmutzung und Flugverkehr vor. Sofern diese vorhanden sind, beziehen sie sich jedoch meist auf große Flughäfen. Im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld wird darauf hingewiesen, dass im Allgemeinen in der Umgebung von Flughäfen die Belastung der Luft durch die Schadstoffemissionen des Luftverkehrs

im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, insbesondere zum Straßenverkehr, gering ist und dass eine unzumutbare Beeinträchtigung privater Belange durch flugverkehrsbedingte Luftverunreinigungen mit der genehmigten Flugbetriebsregelung nicht verbunden ist. Weiterhin sind bis heute individuelle Emissionsdaten von Helikoptertriebwerken kaum öffentlich zugänglich und somit auch keine detaillierten Methoden für die Berechnung von Helikopteremissionen möglich.

9. Einwendungen zum Thema Naturschutz (Reg.-Nr. 1,3,7,12,14,17,20,21,22,24,25,25,48...)

- a) *In den Unterlagen sind nur Bäume auf dem Gelände des Helios Klinikums dargestellt. Es müssen aber auch Bäume des angrenzenden Waldes gefällt bzw. eingekürzt werden. Es fehlt eine gesonderte Auflistung von Hindernissen außerhalb des Klinikums, eine Baumliste mit Bewertung. 29 Bäume sollen gerodet werden, 23 davon sind geschützt nach der Baumschutzverordnung. Die Fällung sei somit illegal, die Hindernisfreiheit nicht herstellbar und der Betrieb des Landeplatzes nicht möglich.*

Entscheidung:

Außerhalb des Geländes des Helios Klinikums müssen keine Bäume gefällt werden. Eine Auflistung der Bäume war Bestandteil der Antragsunterlagen. Die Fällung der Bäume wird nicht mit dieser Genehmigung erlaubt (keine Konzentrationswirkung der luftrechtlichen Genehmigung), sondern muss gesondert bei der zuständigen Naturschutzbehörde beantragt werden.

- b) *Es hätte eine Vorprüfung UVPG bzw. UVP durchgeführt werden müssen. Es fehlen Stellungnahmen der Naturschutzverbände. Die Umweltbehörden wurden nicht oder zu spät beteiligt.*

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt I, Nr. 3 und 4 verwiesen.

- c) *Der Lebensraum vieler gefährdeter Arten wird beeinträchtigt. So befinden sich in der Start- und Landezone im Flugbereich zahlreiche Wasservögel, welche die Bogenseekette anfliegen. Auf dem Friedhof und in alten Klinikgebäuden leben Fledermäuse. Durch den Flugbetrieb werden die Zugvögel (Kraniche, Singvögel) gefährdet. Es wurde nicht auf die Biotop in der Goethestraße und die Karower Teiche eingegangen. Auf einem Teil des Friedhofs hat sich ein eigenes Biotop entwickelt. Ein Mäusebussard zieht dort seit Jahren seine Brut auf.*

Entscheidung:

Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Nr. 4 „Naturschutz“ verwiesen.

10. Einwendungen zum Thema Sicherheit (Reg.-Nr. 1,7,12,14,23,25,26,45)

- a) *Aufgrund der vorhandenen Hindernissituation soll mittels eines extrem gefährlichen Rückwärtsstartverfahrens geflogen werden. Offensichtlich sind die Vorortbedingungen schwierig und es gibt wenig Platz für das Vorhaben. Wird der Landeplatz überhaupt allen sicherheitsrelevanten Anforderungen gerecht?*

Entscheidung:

Der Landeplatz wird allen Anforderungen an einen sicheren Flugbetrieb gerecht. Ein Rückwärtsstartverfahren ist kein Notverfahren, sondern ein reguläres, in den Flughandbüchern der RTHs beschriebenes Startverfahren. Es wird auf die Ausführungen im Teil F, Abschnitt II, Nr. 6, „Geeignetheit des Geländes / Öffentliche Sicherheit und Ordnung“ verwiesen.

- b) *Als Referenzhubschrauber wird das Muster H145 angegeben. Werden andere Hubschraubermuster im Notfall abgewiesen?*

Entscheidung:

Die Auswahl als Referenzhubschrauber bedeutet, dass der Landeplatz auf diese Hubschraubergröße dimensioniert wird. Sofern mit "Notfall" der Transport von Personen bei Gefahr für Leib oder Leben gemeint sein sollte, trifft dies für den Bodenlandeplatz nicht zu, da hier „nur“ der RTH „Christoph 100“ stationiert werden soll, solche "Notfälle" jedoch zum Dachlandeplatz befördert werden, da von dort aus eine deutlich schnellere Versorgung der Patienten gewährleistet werden kann. Unabhängig davon, dürfen Luftfahrzeuge aber immer und überall landen, wenn die Landung aus Gründen der Sicherheit oder zur Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib und Leben einer Person erforderlich ist; das Gleiche gilt für den Wiederstart nach solchen Landungen mit Ausnahme des Wiederstarts nach einer Notlandung (§ 25 Abs. 2 Nr. 3 LuftVG).

- c) *Warum gibt es keine Notlandeplätze?*

Entscheidung:

Bei Flugbetrieb nach Flugleistungsklasse 1 ist die Ausweisung von Notlandeflächen nicht erforderlich.

11. Einwendungen gegen Eingriffe in die Eigentumsrechte Dritter

(Reg.-Nr. 1,3,7,8,12,14,15,22,24,25,26,30,31,34...)

- a) *Die zusätzliche Lärmbelastung führt zu einem Verkehrs- und Wohnwertverlust der Grundstücke.*

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Genehmigungsbehörde liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass durch den Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Gelände des Helios

Klinikums Berlin-Buch das Grundrecht aus Art. 14 Abs. 1 GG der Anwohner auf Eigentum verletzt werden könnte. Dieses gewährt keinen Schutz vor Veränderungen der „äußeren“ Gegebenheiten und situationsbedingten Erwerbchancen und –vorteilen. Der Schutzbereich umfasst nur den konkreten Bestand, das „Erworbene“ (vgl. Jarass/Pieroth, Komm. GG, Art. 14 Rn. 14). Ein schwerer und unzumutbarer Eingriff in die Eigentumsrechte ist damit nicht verbunden. Die Bedenken der Anwohner hinsichtlich eines möglichen Wertverlustes ihres Hauses bzw. ihrer Eigentumswohnung sind unbegründet. Ansprüche auf Ausgleich von Wertminderungen für Grundstücke oder von sonstigen Vermögensnachteilen, welche diese Genehmigung auslösen kann, bestehen für die Einwander nicht. Es ist gesetzlich auch nicht vorgesehen, dass etwa jede durch einen staatlichen Zulassungsakt ausgelöste mögliche Wertminderung ausgeglichen werden muss. Im Übrigen müssen Veränderungen der Bodenwerte als situationsbedingte Umstände von den Grundstückseigentümern hingenommen werden, weil sich aus einer bestehenden Lagebeziehung kein Anspruch auf deren Unveränderlichkeit herleitet. Zur Situationsgebundenheit der betroffenen Grundstücke gehört insbesondere die unmittelbare Nähe zu einem Krankenhaus der Maximalversorgung. Es ist nicht zu erwarten, dass künftig Wertminderungen von Grundstücken eintreten, die in einer direkten Kausalität zum Landeplatz stehen.

- b) *Die Festsetzung eines beschränkten Bauschutzbereiches (bBSB) führt zu erheblichen Einschränkungen in der Bautätigkeit der Anwohner und damit zu Eingriffen in die Eigentumsrechte. Es kommt dadurch zu Verzögerungen von Bauantrags- und Genehmigungsverfahren und verhindert sogar Bauvorhaben. Es ist vermutlich zukünftig immer die Zustimmung der LuBB erforderlich. Alles führt zu einem erhöhten Aufwand verbunden mit höheren Kosten. Die Festsetzung des bBSB erfolgt ohne Einbindung der Anwohner.*

Entscheidung:

Die Gestaltung des beschränkten Bauschutzbereiches erfolgte so, dass das Zustimmungserfordernis der LuBB nur in wenigen eingrenzbaeren Bereichen ab einer bestimmten Höhe eintritt. Direkt betroffen sind lediglich Abschnitte der Goethestraße und der Hannah-Arendt-Straße. Eine Einschränkung der Bautätigkeit für im Rahmen von Wohnbebauung übliche Bauhöhen besteht nicht. Des Weiteren wird auf die Ausführungen in Teil F, Abschnitt II, Nr. 11 „Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereichs gemäß § 17 LuftVG in Verbindung mit Bauhöhenfestlegungen nach § 13 LuftVG“ verwiesen.

VI. Begründung der Nebenbestimmungen

Die Auflagen-Nr. I.1, 2 bis 8 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.3 dieses Bescheides geforderten Löschmittel und Rettungsgeräte entsprechen den Mindestanforderungen der AVV, ebenso die Reaktionszeit. Bei einem Betriebsstandort für einen Rettungshubschrauber ist grundsätzlich Löschschaum vorzuhalten.

Die Auflagen- Nr. I. 14 und 15 dienen der dauerhaften Sicherstellung der Hindernisfreiheit.

Die Auflagen-Nr. I. 17 und 20 wurden auf Wunsch der Anwohner mit aufgenommen.

Alle weiteren allgemeinen Auflagen (Nr. 9, 10, 11, 12, 13, 16, 18, 19) dienen dem sicheren Betrieb am Landeplatz.

Die Auflagen-Nr. II.1 bis 3 dienen der Minderung des Fluglärms für die Gemeinde Panketal.

Auflage-Nr. II. 4 wurde von der Vorhabenträgerin vorgeschlagen, um nach voller Betriebsaufnahme die reelle Lärmbelastung berechnen zu können. Der Vorschlag wurde vom LfU Brandenburg ausdrücklich unterstützt.

Die Auflagen-Nr. II. 5 und 6 dienen der Vorsorge für den Fall, dass aufgrund von Prognoseunsicherheiten 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.

Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz Helios Klinikum Berlin-Buch, Betriebsstandort, soll als Betriebsstandort für den dringend benötigten dritten Rettungshubschrauber für Berlin errichtet werden und dient ausschließlich der Rettung von Menschenleben. Die Umsetzung dieses für die Luftrettung von Berlin so wichtigen Projekts ist erforderlich, da die Kapazitäten der bereits im Einsatz befindlichen Rettungshubschrauber in Berlin nahezu ausgeschöpft sind und daher gegenwärtig die Notfallmedizinische Versorgung der Bevölkerung in Berlin nicht optimal gewährleistet werden kann. Es besteht somit höchste Dringlichkeit an der Errichtung und Inbetriebnahme des Landeplatzes.

Durch die Anordnung der sofortigen Vollziehung der Genehmigung soll auch verhindert werden, dass Hindernisse in die neu ausgewiesenen An- und Abflugflächen hineingebaut werden, die im Nachhinein nicht oder nur

sehr schwer rückgebaut werden können (z. B. Sendemasten). Der Betrieb des Landeplatzes und ganz besonders der Luftrettungsstation wäre bei neuen Hindernissen gefährdet. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung ist auch im Hinblick auf das Nachwachsen der Bäume, die gegenwärtig noch kein Hindernis darstellen, notwendig. Es muss die Möglichkeit gegeben sein, die Entstehung von Hindernissen zu verhindern.

Bei der Interessenabwägung waren das besondere öffentliche Interesse und das private Interesse des Helios Klinikums an der sofortigen Vollziehung der Genehmigung sowie das private Rechtsschutzinteresse potentieller Widerspruchsführer bzw. Kläger an der Beibehaltung der aufschiebenden Wirkung zu berücksichtigen. An der Inbetriebnahme des Hubschrauberlandeplatzes besteht ein überaus hohes öffentliches Interesse. Dieses besteht in der Notwendigkeit, mittels des dort stationierten Rettungshubschraubers Berlin sowie einen Teil des Landes Brandenburg, hier ein Gebiet mit einem Radius bis zu 80 km, im Notfall schnell medizinisch zu versorgen. 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 Entscheidung ist nach § 107 LuftVZO i. V. m. der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) kostenpflichtig. Die Kosten (*Gebühren und Auslagen*) hat nach § 13 Abs.1 Nr.1 Verwaltungskostengesetz in der bis zum 14.08.2013 geltenden Fassung die Genehmigungsinhaberin zu tragen. Die Höhe der Gebühren ergibt sich gem. § 2 Abs. 1 LuftKostV aus dem anliegenden Gebührenverzeichnis. Es wurde eine Gebühr in Höhe von 4.000 € festgesetzt. Nach Abschnitt V Nummer 1b) des Gebührenverzeichnisses ist eine Gebühr zwischen 330 EUR und 65.000 EUR festzusetzen. Sind Rahmensätze vorgesehen, ist die Gebühr gem. § 9 Abs. 1 des Verwaltungskostengesetzes (VwKostG) in der bis zum 14. August 2013 geltenden Fassung unter Berücksichtigung des Verwaltungsaufwands, der Bedeutung, des wirtschaftlichen Wertes oder des sonstigen Nutzens der Amtshandlung sowie der wirtschaftlichen Verhältnisse des Antragstellers festzusetzen. In diesem Fall war ein mittlerer Verwaltungsaufwand erforderlich. Ausschlaggebend für die Festsetzung der Gebühr war jedoch das äußerst hohe öffentliche Interesse an einem genehmigten Landeplatz am Helios Klinikum Berlin-Buch, der als Betriebsstandort für einen Rettungshubschrauber dienen soll, und damit an der Aufrechterhaltung der Luftrettung in Berlin und Brandenburg. Die Kosten hat nach § 13 Abs. 1 Nr.1 VwKostG in der bis zum 14. August 2013 geltenden Fassung die Antragstellerin zu tragen. *Auslagen* nach § 3 Abs. 2 LuftKostV sind in die Gebühr einbezogen. Aufwendungen für den Einsatz von Dienstkraftfahrzeugen (§ 3 Abs. 5 LuftKostV) sind nicht entstanden.

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 oder zur Niederschrift einzulegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung. Die Schriftform kann durch die elektronische Form ersetzt werden. In diesem Fall ist das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur im Sinne des Signaturgesetzes zu versehen. Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten, die auf folgender Internetseite aufgeführt sind:

http://www.lbv.brandenburg.de/media/QES_technische_Rahmenbedingungen.pdf

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



Regina Holz

Anlagen

- Übersichtsplan 20 BUCH-HUB-006, Maßstab 1: 10.000 vom 09.06.2020
- Lageplan 20 BUCH-HUB-004, Maßstab 1 : 1.000 vom 19.04.2021
- Beschränkter Bauschutzbereich mit abweichenden Bauhöhen – Detailansicht 20 BUCH-HUB-008, Maßstab 1 : 5.000 vom 09.06.2020
- Genehmigungsurkunde

Genehmigungsurkunde

für die

**Helios Klinikum Berlin-Buch GmbH
Schwanebecker Chaussee 50
13125 Berlin**

Am 04. Februar 2022 wurde die Genehmigung gemäß § 6 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in Verbindung mit §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) eines

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

mit der Bezeichnung

**Hubschrauber-Sonderlandeplatz
Berlin-Buch, Betriebsstandort**

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

I. Beschreibung des Landeplatzes

1.	Bezeichnung	Hubschrauber-Sonderlandeplatz Berlin-Buch, Betriebsstandort (Bodenlandeplatz)	
2.	Lage/Anschrift	auf dem Gelände des Helios Klinikum Berlin-Buch, ca. 100 m südöstlich des Dachlandeplatzes Schwanebecker Chaussee 50, 13125 Berlin	
3.	Hubschrauberflugplatz-Bezugspunkt		
	a)	geographische Koordinaten	52° 37' 46,83" N 13° 30' 42,17" E (WGS 84)
	b)	Höhe über NHN	68,2 m (224 ft)
4.	Betriebsflächen		
a)	Endanflug- und Startfläche (FATO)	Abmessungen	21 m x 21 m
		Belag	befestigte Oberfläche, Bodeneffekt gewährleistet
		Neigung	< 2 % in jede Richtung
b)	Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF)	Abmessungen	15 m x 15 m innerhalb der FATO
c)	Sicherheitsfläche	Abmessungen	28 m x 28 m
		Belag	Gras
		Neigung	< 1 % nach außen
d)	Vorfelder		
	Hubschrauberstandplatz	Abmessung	17 m x 17 m, mit einem Sicherheits- Bereich von Ø 28 m
		Belag	befestigte Oberfläche
		Neigung	< 2 %
e)	Schwebeflugweg	Verlauf	von der FATO/TLOF zum Hubschrau- berstandplatz
		Breite	5 m, mit einem Sicherheitsbereich von 22 m
		Oberfläche	mindestens verdichtete natürliche Oberfläche, Bodeneffekt gewährleistet
		Neigung	< 7 % (quer), < 10 % (längs)

5. Tragfähigkeit 4.000 kg Höchstabflugmasse (MTOM)
6. a) Anflug
011° rwN Nebenbetriebsrichtung
191° rwN Hauptbetriebsrichtung
b) Abflug
011° rwN Hauptbetriebsrichtung
191° rwN Nebenbetriebsrichtung
7. Hindernisfreiheit
Die in der AVV geforderten hindernisfreien Neigungsverhältnisse von 4,5 % für den Start und 8 % für die Landung können am Landeplatz nicht vollständig gewährleistet werden. Starts und Landungen sind daher im Steilstart- und –landeverfahren (VTOL–Vertical Take-Off and Landing) gemäß den Vorgaben des jeweiligen Flughandbuchs unter Kategorie-A-Bedingungen durchzuführen.

II. Zulässige Luftfahrzeugarten

Der Landeplatz ist zugelassen für mehrmotorige Drehflügler:

- bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von maximal 4 t und
- bis zu einer Länge (über Alles) von maximal 14 m und
- die nach Flugleistungsklasse 1 betrieben werden.

III. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem Einsatz von Drehflüglern für medizinische Hubschraubereinsätze (HEMS) und für Krankentransporte sowie die damit im Zusammenhang stehenden Flüge, wie z. B. Transport von medizinischem Personal und Geräten, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten sowie den flugbetrieblich erforderlichen Flügen von Rettungs- bzw. Intensivtransporthubschraubern.

IV. Betriebszeit/Betriebspflicht

Flugbetrieb nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tag und Nacht

Es besteht Betriebspflicht gemäß §§ 53 Abs.1 Satz 1, 45 Abs.1 Satz 1 LuftVZO.

V. Einfriedung

Die Genehmigungsinhaberin ist gemäß § 53 Abs. 2 i. V. m. § 46 Abs. 2 LuftVZO verpflichtet, den Sonderlandeplatz vollständig einzufrieden und vor unberechtigtem Betreten zu schützen. Zusätzlich sind zur Sicherung gegen unbefugtes Betreten des Landeplatzes an den Zugängen gemäß § 53 Abs. 2 i. V. m. § 46 Abs. 2 LuftVZO Verbotsschilder anzubringen. Sie müssen die Beschriftung „Flugplatz – Betreten verboten“ tragen.

VI. Befeuerung

Die Befeuerung des Landeplatzes erfolgt gemäß Nr. 5.3 der AVV sowie gemäß Abbildung 5-9 des ICAO Anhang 14, Band 2.

VII. Markierung

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

VIII. Optische Hilfen

Es ist mindestens ein Windrichtungsanzeiger von mindestens 2,4 m Länge in üblicher Beschaffenheit und Farbe (Windsack) mit Doppelhindernisseuer an der Mastspitze, rundabstrahlend rot, zu errichten, so dass jederzeit von allen Betriebsflächen aus ein uneingeschränkter Blick auf einen Windrichtungsanzeiger gewährleistet ist.

IX. Hangar/Dienstgebäude

Dieser Bescheid beinhaltet die Feststellung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit eines Hochbaus auf dem Flugplatzgelände (Hangar mit Dienst- und Ruheräumen). Die maximalen Ausmaße des gesamten Hochbaus dürfen 30 m x 30 m sowie eine Höhe von 10 m über Grund nicht überragen. Die Lage des Hochbaus ergibt sich aus der Platzdarstellungskarte.

X. Beschränkter Bauschutzbereich

Es wird ein beschränkter Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG mit einem Radius von 4 km um den Flugplatzbezugspunkt festgesetzt. Die Bauhöhenfestlegungen im Sinne von § 13 LuftVG ergeben sich aus dem beiliegenden Plan: (20 BUCH-HUB-008, Beschränkter Bauschutzbereich mit abweichenden Bauhöhen – Detailansicht – Maßstab 1 : 5.000 vom 09.06.2020). Danach werden für die einzelnen Bereiche folgende Bauhöhen festgelegt:

Bereich BZ:	68,2 m über NHN
Bereich BN1:	85,5 m über NHN
Bereich BN2:	102 m über NHN
Bereich BN3:	118 m über NHN
Bereich BS1:	85,5 m über NHN
Bereich BS2:	102 m über NHN
Bereich DN1:	85,5 m über NHN
Bereich DN2:	120 m über NHN
Bereich DS1:	85,5 m über NHN
Bereich DS2:	120 m über NHN
Alle anderen Bereiche:	100 m über NHN

Die Erteilung einer Baugenehmigung für ein Bauwerk, das diese Höhen überschreitet, bedarf gem. §§ 12 Abs. 2, 17 LuftVG der Zustimmung der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB). Soweit entsprechende Bauwerke und Anlagen (Kräne, Bäume etc.) ohne Baugenehmigung errichtet werden können, ist gem. § 15 LuftVG die Genehmigung der LuBB erforderlich. Das gilt auch für nur vorübergehend errichtete Bauten und Anlagen.

B Nebenbestimmungen

Die Genehmigung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

I. Allgemeine Auflagen:

1. Die für den Flugbetrieb im Rahmen der vorliegenden Genehmigung zugelassenen Flächen der Flugplatzanlage (Betriebsflächen) sowie der Standort des Hangars mit integriertem Dienstgebäude ergeben sich aus der Platzdarstellungskarte. Diese ist der Genehmigungsbehörde nach Fertigstellung der Anlage nachzureichen und wird Bestandteil dieser Genehmigung.
2. 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.
3. Teil 6, Nr. 6.1 der AVV „Rettungs- und Feuerlöschwesen“ sind zu beachten. Danach sind folgende Löschmittel (Brandschutzkategorie H 1) und Rettungsgeräte vorzuhalten:

Löschmittel

- Hauptlöschmittel ist Löschschaum entsprechend Mindestleistungsstufe B (Schwerschaum) mit einer Ausstoßrate von mindestens 250 l/min. Für die Schaumerzeugung sind mindestens 500 l Wasser bereitzuhalten.
- Zusatzmittel - 23 kg Trockenlöschmittel oder 45 kg Kohlendioxid, verteilt auf mehrere Feuerlöscher

Rettungsgeräte

- ein Gurttrennmesser
- eine Handblechschere
- eine Handsäge (Fuchsschwanz)
- eine Feuerwehrraxt
- eine Handmetallsäge
- ein Bolzenschneider
- ein Einreißhaken mit Stiel
- eine Anstelleiter 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 Wolldecken
- ein Verbandskasten VK DIN 14142

- ein Verbrennungsset für Brandverletzte, zuzüglich vier Rettungsfolien

Die in Nr. 6.1.5 der AVV geforderte Eingreifzeit von nicht mehr als zwei Minuten ist zu gewährleisten.

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.

4. Flugbetrieb ist nur im Beisein eines qualifizierten Flugleiters (mind. BZF II¹) zulässig. Der Flugleiter muss zudem in die örtlichen Gegebenheiten eingewiesen sein, eine Erste-Hilfe-Ausbildung haben und eine praktische Handhabung im Gebrauch der Sicherheits- und Rettungsausrüstung nachweisen. Eine Liste der Flugleiter ist der Genehmigungsbehörde zu übergeben und bei Änderungen zu aktualisieren.
5. Es ist eine eigene Frequenz inklusive einer durch den Flugleiter betriebenen Bodenfunkstelle zwecks Koordination des Betriebs beider Hubschrauberlandeplätze auf dem Gelände des Helios Klinikums einzurichten.
6. Der Landeplatz muss über eine geeignete Fernsprechverbindung verfügen, über die alle auf dem Alarmplan aufgeführten Fernsprechnummern erreicht werden können.
 - a) Am Landeplatz sind gut sichtbar auszuhängen:
die Fernsprechnummern und Anschriften
 - der nächsten **Polizei**wache
 - der nächsten **Feuer**wache
 - der Bundes**stelle** 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 ist auszuhängen:
 - Landeplatzbenutzungsordnung
 - Alarmplan

¹ „Das BZF II berechtigt ausschließlich zur Durchführung des Sprechfunks auf Flügen nach Sichtflugregeln in deutscher Sprache und im deutschen Luftraum.“

7. 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

8. Diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen und auf den Sonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde sind gesammelt aufzubewahren (Flugplatzakte) und bei jeder Luftaufsichtskontrolle vorzuhalten.

9. 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 Dachlandeplatzes Helios Klinikum Berlin-Buch abzustimmen. Dabei muss der Betrieb beider Landeplätze miteinbezogen werden. Insbesondere müssen Parallelstarts oder -landungen ausgeschlossen werden. Die geänderte LBO des Dachlandeplatzes Helios Klinikum Berlin-Buch ist der Luftfahrt-/Genehmigungsbehörde ebenfalls vorzulegen.

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

10. Der Nachweis der Tragfähigkeit für die Flugbetriebsflächen ist der Genehmigungsbehörde spätestens zur Abnahmeprüfung vorzulegen.

11. Der Flugplatzbezugspunkt ist im Zuge einer amtlichen Vermessung, spätestens bis zur Abnahme des Landeplatzes, bodengleich zu vermarken.

12. Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung mit der Mindestdeckungssumme von 1,25 Mio € für Personen- und Sachschäden abgeschlossen sein und für die Dauer der Genehmigung aufrechterhalten werden. Der aktuelle Versicherungsvertrag oder eine Kopie davon befindet sich in der Flugplatzakte.

13. Für die von den Luftfahrzeugführern durchzuführenden Flugvorbereitungen ist ein geeigneter Raum einzurichten und vorzuhalten. Dort müssen mindestens - jeweils auf dem aktuellen Stand - bereitgehalten werden:

- Luftverkehrsgesetz und die zur Durchführung des Luftverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen (Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO), Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO), Prüfordnung für Luftfahrtgerät (LuftGerPV), Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO), Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV))
- Luftfahrthandbuch VFR
- Luftfahrtskarten ICAO im Maßstab 1 : 500.000 des Bundesgebietes mit Flugsicherungsaufdruck
- Nachrichten für Luftfahrer Teil I und II (NfL)
- Verordnungen (EU) Nr. 965/2012 und 923/2012

Ein elektronischer Zugriff auf die o. g. Gesetze und Verordnungen sowie auf die NfL ist zulässig.

14. Die Hindernisfreiheit der für den Rückwärtsstart maßgeblichen Flächen bis 135 m Entfernung vom Hubschrauberflugplatz-Bezugspunkt ist herzustellen und fortlaufend zu überwachen.

Bei veränderlichen Hindernissen, wie z. B. Bäumen, ist sicherzustellen, dass die Bewuchshöhen überwacht und entsprechende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der für den sicheren Flugbetrieb notwendigen Hindernisfreiheit ergriffen werden. Neue und/oder vorübergehende Hindernisse sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen und auf deren Verlangen nach Lage und Höhe zu vermessen.

15. Veränderungen des Landeplatzes und seiner Umgebung, die den Flugbetrieb gefährden können, auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt, sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.
16. Die Landeplatzhalterin 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.
17. Es darf nur ein Rettungshubschrauber am Landeplatz stationiert werden.
18. Simultaner Flugbetrieb mehrerer Hubschrauber auf dem Landeplatz ist nicht zulässig (z. B. bei Betankung eines Fremdhubschraubers).
19. Vor Baubeginn ist der Genehmigungsbehörde zwecks Zustimmung vorzulegen:
- ein Befeuers- und Markierungsplan sowie
 - ein Plan, der die Lage und Hindernishöhe der Betankungsanlage zeigt.
20. Der Landeplatz darf nur durch ein ziviles Luftrettungsunternehmen betrieben werden.

II. Auflagen zur Vermeidung und Minderung des Fluglärms

1. Überflüge über die Wohnbebauung der Gemeinde Panketal sind möglichst zu vermeiden. Das Helios Klinikum Berlin-Buch trifft dazu mit dem den Landeplatz betreibenden Luftfahrtunternehmen eine Vereinbarung, dass nur die Hauptanflugrichtung 191° rwN sowie die Hauptabflugrichtung 011° rwN zu nutzen sind. Ausnahmen sind zulässig, soweit es die vorherrschenden Windverhältnisse und das schnellst mögliche Eintreffen am Einsatzort erfordern. Diese Vereinbarung ist der Genehmigungsbehörde zur Abnahmeprüfung vorzulegen.
2. Starts des stationierten Rettungshubschraubers „Christoph 100“ sind am Landeplatz in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr untersagt.
3. Tankflüge, d.h. Anflüge fremder Rettungshubschrauber zum Helios Klinikum Berlin-Buch nur zum Zweck des Tankens, sind untersagt.
4. Zwei Jahre nach Betriebsaufnahme sind Lärmmessungen an je einem Immissionsort je An- und Abflugrichtung (Goethestraße 26 bis 28 sowie Schwanebecker Chaussee 23 oder 25) von der Genehmigungsinhaberin durchführen zu lassen. Daraus sind die reellen Lärmpegel (Maximalpegel und Beurteilungspegel) zu ermitteln und der Genehmigungsbehörde spätestens bis 2,5 Jahre nach Betriebsaufnahme vorzulegen.
5. Sind in zwei aufeinanderfolgenden Kalenderjahren mehr als 4.000 Flugbewegungen des RTH „Christoph 100“ pro Jahr am Hubschraubersonderlandeplatz Helios Klinikum Berlin-Buch, Betriebsstandort, zu verzeichnen, so hat die Genehmigungsinhaberin bis zum 30.08. des darauffolgenden Jahres ein neues Lärmgutachten zu erstellen, so dass die Lärmbelastung der Umgebung mit Blick auf mögliche Schallschutzmaßnahmen von der Genehmigungsbehörde neu bewertet werden kann.
6. Die Genehmigungsinhaberin hat der Genehmigungsbehörde jeweils zum 1. Februar eines jeden Jahres die Gesamtflugbewegungszahlen sowie die Flugbewegungszahlen in der bürgerlichen Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) 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 , insbesondere auf Grund der Erkenntnisse aus den Auflagen II. 4. und 5. 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.

Schönefeld, 04. Februar 2022

Im Auftrag


Regina Holz

