



Regierung von Oberbayern • 80534 München

Empfangsbekanntnis

Städtisches Klinikum München GmbH
Thalkirchner Straße 48
80337 München

Bearbeitet von Beate Hailer	Telefon/Fax +49 89 2176-2949 / 402949	Zimmer 1402	E-Mail beate.hailer@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen GF-V/BuT	Ihre Nachricht vom 10.07.2017	Unser Geschäftszeichen 25-3-3721.4-2017-M-Schwabing	München, 18.12.2017

Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes auf dem Dach des Klinikums München-Schwabing gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)

Anlagen:

- 1 Empfangsbekanntnis g.R.
- 1 Kostenrechnung
- 1 Übersichtslageplan vom 06.04.2017, Plan 1 (1:25.000)
- 1 Lageplan vom 06.04.2017, Plan 2 (1:5.000)
- 1 Längsschnitt vom 06.04.2017, Plan 3 (1:25.000/2.500)
- 1 Längsschnitt vom 06.04.2017, Plan 4 (1:5.000/500)
- 1 Lageplan Kataster vom 06.04.2017, Plan 5a (1:500)
- 1 Lageplan Luftbild vom 06.04.2017, Plan 5b (1:500)
- 1 Lageplan Markierung und Befuerung vom 14.02.2017, Plan 6 (1:100)
- 1 Querschnitt vom 06.04.2017, Plan 7 (1:100)
- 1 Sicherheitskonzept im Entwurf

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – erlässt folgenden

A.

B e s c h e i d:

Dienstgebäude
Maximilianstraße 39
80538 München
U4/U5 Lehel
Tram 16/19 Maxmonument

Telefon Vermittlung
+49 89 2176-0

Telefax
+49 89 2176-2914

E-Mail
poststelle@reg-ob.bayern.de

Internet
www.regierung.oberbayern.de



I. Genehmigung

Der Städtisches Klinikum München GmbH wird gemäß § 6 LuftVG i. V. m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke zur Durchführung von Starts und Landungen mit Hubschraubern (Hubschraubersonderlandeplatz) nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht auf dem Dach der geplanten Kinderklinik, welche im südöstlichen Bereich des Klinikgeländes München-Schwabing entstehen soll, erteilt. Die genaue Lage des Landeplatzes ergibt sich aus den beiliegenden Plänen, welche Bestandteil dieser Genehmigung sind. Diese sind mit dem Prüfvermerk der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – versehen.

II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes

1.	Bezeichnung:	Hubschraubersonderlandeplatz München – Klinikum Schwabing
2.	Lage:	Dach eines Gebäudeneubaus (Kinderklinik) im südöstlichen Bereich des Areals der Klinik München-Schwabing, Kölner Platz 1, 80804 München
3.	Bezugspunkt*	Mitte der Start- und Landefläche
3.1	Geographische Lage (WGS 84):	N 48° 10' 17,901'' ; E 11° 34' 51,088''
3.2	Höhe über NN:	531,00 m über NN (1.742 ft)
3.3	Höhe über Boden/GND:	22,00 m (72 ft)
4.	FATO/TLOF:	Größe: 20,45 m x 20,45 m
	Sicherheitsfläche:	Allseitig umlaufend mit 3,41 m
	Gesamtgröße des Landeplatzes:	27,27 m x 27,27 m
	Gesamtgröße der Dachplattform:	30,00 m x 30,00 m zzgl. Überrollschutz
5.	An- und Abflugrichtungen:	80,5° bzw. 260,5° (Ost-West-Ausrichtung)

*Die genaue Bestimmung der Koordinaten/Höhen des Bezugspunkts ist erst nach dem Bau des Dachlandeplatzes durch entsprechende Vermessung möglich und erforderlich.

III. Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes

Der Hubschraubersonderlandeplatz dient ausschließlich der Durchführung von Notfallretungs- und Verlegungsflügen i. S. d. Art. 2 Abs. 2 und 9 des Bayerischen Rettungsdienstgesetzes (BayRDG) nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch den Platzhalter.

IV. Benutzungsumfang

1. Der Hubschraubersonderlandeplatz darf grundsätzlich nur von Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von 6 t benutzt werden, die in Übereinstimmung mit der Flugleistungs-kategorie 1 betrieben werden.
2. Flüge i. S. d. Art. 2 Abs. 2 und 9 des Bayerischen Rettungsdienstgesetzes (BayRDG) dürfen an allen Tagen zu jeder Tages- und Nachtzeit durchgeführt werden. Darunter fallen
 - alle Flüge, die der Primärversorgung eines Notfallpatienten dienen,
 - alle Flüge, die dem Primärtransport eines Notfallpatienten dienen,
 - alle dringlichen, nicht disponiblen Verlegungsflüge zwischen Krankenhäusern (Notfalltransporte im Sinne des Art. 2 Abs. 2 Satz 4 BayRDG),
 - alle Flüge zum dringlichen Transport eines Transplantats, eines Transplantationsteams und von Arzneimitteln und Blutkonserven.
3. Planbare Verlegungsflüge sind nur an Werktagen während der Tageszeit und nur zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr Ortszeit erlaubt.

V. Nebenbestimmungen

1. Anlagenbezogene Nebenbestimmungen

- 1.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz und die weiteren Flugbetriebsflächen sind entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (im Folgenden: AVV) und den beigefügten Plänen anzulegen.

- 1.2 Die gesamte **Dachplattform** (30 m x 30 m) muss für Personen und Hubschrauber rutschfest sein. Die Rutschfestigkeit der Oberfläche sollte mindestens der Rutschfestigkeitsklasse R 11 (aus BGR 181) oder höher entsprechen. Zudem muss sie den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten, Bodeneffekt gewährleisten und frei von Unregelmäßigkeiten sein, die sich nachteilig auf Start oder Landung von Hubschraubern auswirken könnten.
- 1.3 Die gesamte Dachfläche muss einem Betrieb von Hubschraubern bis zu 6 t Abfluggewicht standhalten. Zusätzlich sind die Belastungen durch Personal, Fracht, Feuerlöschgeräte, Schnee usw. zu berücksichtigen.
- 1.4 Die Dachplattform ist mit einem Überrollschutz von höchstens 25 cm Höhe allseitig zu umgrenzen. An abfallenden Rändern sind Schutzvorrichtungen in Form von Geländern oder einem nach außen ansteigenden Fanggitter für den Personenschutz zu installieren, wobei die Hindernisfreiflächen zu beachten sind.
- Der Überrollschutz muss auch die Voraussetzungen erfüllen, ggf. bei einer Havarie austretendes Kerosin und Löschwasser umlaufend am seitlichen Überlauf zu hindern.
- 1.5 Die Dachdecke des obersten Geschosses (4. OG) des Gebäudes, auf dem der Landeplatz entstehen soll, ist sowohl von außen nach innen als auch umgekehrt mindestens feuerbeständig auszubilden, um die Ausbreitung eines möglichen Brandes auf dem Dachlandeplatz in das Klinikgebäude hinein ausreichend lange verhindern zu können. Eine harte Bedachung auf einer Dachdecke ohne brandschutztechnische Anforderungen ist nicht ausreichend.
- 1.6 Die **FATO** ist gemäß Plan 6 mit einer Größe von 20,45 m x 20,45 m herzustellen. Sie ist identisch mit der TLOF. Nachfolgend wird daher – sofern eine Differenzierung nicht angezeigt ist – ausschließlich die Bezeichnung FATO verwendet.
- 1.7 Die Neigung der FATO ist so zu bemessen, dass Wasseransammlungen auf der Oberfläche verhindert werden, darf jedoch in jede Richtung 2 % nicht überschreiten.
- 1.8 Die FATO ist mit einer **Sicherheitsfläche** zu umgeben, die übergangslos an die FATO anschließt. Die Sicherheitsfläche ist mit einer Breite von 3,41 m vorzusehen und hat in Analogie zur FATO ebenfalls eine Neigung von max. 2 % aufzuweisen.

- 1.9 Die Oberfläche der Sicherheitsfläche darf vom Rand der FATO an nach außen um nicht mehr als 4 % ansteigen und muss für die am Platz vorgesehenen Hubschrauber analog zur FATO ausreichend tragfähig sein.
- 1.10 Feste Objekte sind auf der Sicherheitsfläche nicht erlaubt. Davon ausgenommen sind brechbar (mit Sollbruchstelle) ausgeführte Objekte, die aufgrund ihrer Funktion auf der Fläche vorhanden sein müssen. Während des Flugbetriebes dürfen sich keine beweglichen Objekte auf der Sicherheitsfläche befinden.
- 1.11 Objekte, die aufgrund ihrer Funktion auf der Sicherheitsfläche erforderlich sind, dürfen, wenn sie am Rand der FATO aufgestellt sind, nicht höher als 25 cm sein und im Übrigen nicht in eine Ebene hineinragen, die in einer Höhe von 25 cm über dem Rand der FATO beginnt und vom Rand der FATO aus mit einer Steigung von 5 % nach außen ansteigt.
- 1.12 Neben dem Hauptzugang, welcher von Süden her über einen Aufzug und eine Rampe erfolgt, ist für den Brandfall mindestens ein weiterer geeigneter Fluchtweg vorzusehen. Plangemäß wird als zweiter Rettungsweg ein Treppenabgang an der östlichen Seite der Landeplattform geschaffen. Hierfür gelten ggf. folgende Maßgaben:
- Für die Begehung mit einer Trage wird die notwendige Mindestbreite von 1,5 m empfohlen. Insbesondere im Bereich von Zwischenpodesten ist auf eine für den Krankentransport ausreichende Breite zu achten.
 - Die bei den Treppen notwendigen Handläufe oder seitliche Treppengeländer des zweiten Fluchtwegs sind so zu erstellen, dass sie während des Flugbetriebs nicht über die Oberfläche des Landeplatzes hinausragen, aber im Bedarfsfall nach oben geklappt werden können.
- 1.13 Beide Zuwegungen zum Landeplatz sind durch entsprechende Hinweisschilder (Piktogramme) zu kennzeichnen sowie für die Benutzung bei Nacht ausreichend zu beleuchten. Dabei ist zu beachten, dass der Pilot in der Start- und Endanflugphase nicht geblendet wird.
- 1.14 Ein beleuchteter und befeuerter Windrichtungsanzeiger ist in der üblichen Beschaffenheit und Farbe gemäß Plan 5 b außerhalb der festgelegten An- und Abflugflächen in einer Höhe von mindestens 3 m über der Dachoberkante an einem Mast zu befestigen. Dieser muss sowohl aus der Luft als auch von der Flugbetriebsfläche aus gut sichtbar sein und darf nicht durch Luftverwirbelungen beeinflusst werden.

- 1.15 In einem Dienstraum für die sachkundige Person sind alle für die Durchführung eines sicheren Flugbetriebes erforderlichen Einrichtungen (z. B. Feuerlösch- und Rettungsgeräte) sowie Unterlagen (z. B. Hauptflugbuch) unterzubringen. Insbesondere sind dort eine Brandmeldeanlage sowie eine Fernmeldeverbindung einzurichten, durch die die zuständigen Dienststellen der Deutschen Flugsicherung, des Deutschen Wetterdienstes, des Rettungsdienstes und der Feuerwehr erreichbar sind.
- 1.16 Der Zutritt durch unbefugte Personen zum Dachlandeplatz ist durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden. An den Zugängen zum Dachlandeplatz sind entsprechende Hinweis-/Verbotsschilder anzubringen.

In diesem Zusammenhang wird auch auf Hinweis B.4. (Erstellung eines Sicherheitskonzepts) hingewiesen.

2. Markierungen und Kennzeichnungen

- 2.1 Die **Tageskennzeichnung** des Hubschraubersonderlandeplatzes muss entsprechend den Anforderungen der AVV aufgebracht werden.
- 2.2 Die Erkennungsmarkierung ist in Form eines roten „H“ in weißem Kreuz gem. Plan 6 herzustellen und an der Hauptanflugrichtung auszurichten. Die Vorgaben in Nr. 5.2.2.5 i. V. m. Abbildung 5-1. der AVV sind zu beachten.
- 2.3 Die Höchstmassenmarkierung ist ebenfalls entsprechend der Darstellung im Plan 6 aufzubringen und auszurichten.
- 2.4 Die TLOF-Markierung ist in Form einer durchgehenden, weißen Linie mit einer Breite von 0,30 m entlang dem Rand der TLOF (Quadrat 20,45 m x 20,45 m) anzulegen.
- 2.5 Der die Landefläche umgebende Überrollschutz ist mit einer Hindernismarkierung für den Tagbetrieb (Empfehlung: rot-weiß-rot gestreift) zu versehen.
- 2.6 Der sich südlich über das Höhenniveau des Landeplatzes um ca. 3 m erhebende Gebäudeteil (Aufzugüberbau) sollte in Sinne einer verbesserten Sichtbarkeit auf der dem Landeplatz zugewandten Seite in einer auffälligen Farbe gestrichen werden.

2.7 Die **Nachtkennzeichnung** (Beleuchtung und Befeuerung) des Hubschraubersonderlandeplatzes und in dessen Umgebung muss entsprechend den Anforderungen der AVV ausgeführt werden.

2.8 Auf dem Landeplatz oder in der näheren Umgebung muss ein Hubschrauberflugplatz-Leuchtf Feuer an geeigneter Lage installiert sein, so dass es ungehindert nach allen Seiten ausstrahlen kann und der Pilot nicht geblendet wird.

Das bisherige Leuchtf Feuer ist bei Stilllegung des bestehenden Landeplatzes abzuschalten.

2.9 Als TLOF-Randbefeuerung sind 28 grüne Überflurfeuer (Rundstrahlfestfeuer) an den aus Plan 6 ersichtlichen Positionen einzubauen. Auf die Brechbarkeit wird hingewiesen; eine dimmbare Ausführung wird empfohlen.

2.10 Die beiden Anflugrichtungen sind für den Nachtflugbetrieb gemäß Plan 6 jeweils mit vier weißen Anflugfeuern zu versehen. Die sich innerhalb der FATO/TLOF bzw. der Sicherheitsfläche befindlichen Anflugfeuer sind niveaugleich zur Landeplatzoberfläche als Unterflurfeuer auszubilden. Eine dimmbare Ausführung wird empfohlen.

2.11 TLOF und sonstige Betriebsflächen sind durch mindestens vier Flutlichtstrahler auszuleuchten. Sie sollten möglichst außerhalb der Sicherheitsfläche positioniert werden und dürfen eine Höhe von 0,25 m nicht überschreiten. Auf die brechbare Ausführung wird hingewiesen. Weiterhin sind sie so anzubringen, dass Hubschrauberführer im Flug oder auf der Fläche arbeitendes Personal nicht geblendet werden und möglichst wenig Schattenwurf auf dem Landeplatz und den sonstigen Betriebsflächen entsteht. Die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke der Flutlichtbeleuchtung der TLOF soll – gemessen auf der Oberfläche der TLOF – mindestens 10 Lux betragen. Die Anforderungen der AVV an Flutlichtstrahler sind zu beachten.

Sollte die Anzahl an Flutlichtstrahlern nicht ausreichen, um die o.g. erforderliche Beleuchtungsstärke zu erzielen, ist sie entsprechend zu erhöhen.

2.12 Die mit Hindernisfeuern in roter Farbe und einer Leuchtdichte von mindestens 10 cd/m² im horizontalen Strahlbereich (-2° bis +8°) zu versehenden Gebäude bzw. Gebäudeteile ergeben sich aus Plan 2. Die Anforderungen der AVV an Hindernisfeuer sind zu beachten.

- 2.13 Befeuerung und Beleuchtung müssen so auf mehrere Stromkreise eines Stromnetzes verteilt angeschlossen sein, dass bei Ausfall eines Stromkreises der Eindruck des Gesamtbefeuerungsbildes erhalten bleibt.
- 2.14 Befeuerung und Beleuchtung sind an eine Notstromversorgung anzuschließen.
- 2.15 Die Befeuerung ist bei Flugbetrieb nachts (30 Minuten nach Sonnenuntergang bis 30 Minuten vor Sonnenaufgang) und tagsüber bei schlechter Sicht zu betreiben.
- 2.16 Bei künftigen Änderungen am den Hubschraubersonderlandeplatz umgebenden Gebäudebestand ist die Hindernismarkierung in Abstimmung mit dem Planersteller und dem Luftamt Südbayern anzupassen.

3. Hindernisfreiheit

- 3.1 Die Hindernisfreiheit muss gemäß den Anforderungen der AVV jederzeit gewährleistet sein.
- 3.2 Die sich auf dem Gebäude Isoldenstraße 11 befindliche Antenne ist zu demontieren (siehe Plan 5 b).
- 3.3 Im Zuge der Errichtung des Neubaus mit Dachlandeplatz ist die Baumkulisse in den An- und Abflugsektoren – ausgehend von der Bezugshöhe der Landeplattform – neu einzumessen. Ggf. erforderliche Baumschnitt- bzw. -pflegemaßnahmen sind möglichst frühzeitig mit den zuständigen Behörden abzuklären.
- 3.4 In der Umgebung des Landeplatzes wachsende Bäume und Gehölze sind laufend zu beobachten und ggf. zurückzuschneiden.

4. Flugbetrieb

- 4.1 Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn eine Gefährdung von Personen und Sachen ausgeschlossen ist. Bei Flugbetrieb dürfen sich keine Personen und Hindernisse im Bereich der FATO und der Sicherheitsfläche sowie in den An- und Abflugflächen befinden.

- 4.2 Die An- und Abflüge haben nach Möglichkeit innerhalb der in den Plänen dargestellten An- und Abflugflächen zu erfolgen.
- 4.3 Es ist ein Hauptflugbuch zu führen, in dem die einzelnen Starts und Landungen mit folgenden Eintragungen deutlich lesbar nachzuweisen sind: Datum, Uhrzeit, Kennzeichen des Hubschraubers, Art des Fluges, Anzahl der mitfliegenden Personen.

5. Feuerlösch- und Rettungswesen

- 5.1 Die AVV, die Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen vom 01.03.1983 (NfL I-72(83)), geändert am 11.10.1983 (NfL I-199/83) sowie das Arbeitsblatt des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 15.11.2000 „Hinweise zum Brandschutz auf Hubschrauber-Sonderlandeplätzen (HSL) und Landeplätzen für Rettungshubschrauber (LRH)“ sind zu beachten.
- 5.2 Der Landeplatz wird i.d.R. von Hubschraubern mit einer Länge von bis zu 15 m benutzt und fällt somit unter die Brandschutzkategorie H1. Vorliegend ist die umfangreichere Ausstattung gemäß Brandschutzkategorie H2 vorgesehen.
- 5.3 Sämtliche Löscheinrichtungen für den Hubschraubersonderlandeplatz (Pumpen, Steuerung, Zumischer-Station etc.) müssen an die Notstromversorgung des Klinikums angeschlossen werden. Der Funktionserhalt der Löschanlagen über das Sicherheitsstromnetz sollte mindestens 30 Betriebsminuten betragen.
- 5.4 Eine Brandmeldeanlage (Feuermelder) ist vorzuhalten, damit im Schadensfall ein direkter Alarm bei der zuständigen Feuerwehr von Dritten ausgelöst werden kann.
- 5.5 Mit den örtlich zuständigen Sicherheitsbehörden und der zuständigen Feuerwehr ist ein Alarmplan zu erstellen, stets auf dem neuesten Stand zu halten und an geeigneter Stelle gut sichtbar anzubringen.
- 5.6 Die Funktionsfähigkeit der Lösch-, Rettungs- und Notrufeinrichtungen ist durch regelmäßige Wartung und Überprüfung sicherzustellen.
- 5.7 Folgende Löschmittel sind gemäß Brandschutzkategorie H1 vorzuhalten:

- Hauptlöschmittel: Löschschaum der Mindestleistungsstufe B (Vorhaltung von mindestens 2.500 l Wasser am Hubschraubersonderlandeplatz; Ausstoßrate der Schaumlösung mindestens 250 l/min);
 - Zusatzlöschmittel: 45 kg Trockenlöschmittel oder 90 kg CO₂-Löscher, ggf. verteilt auf mehrere handlichere Feuerlöscher. Aus Korrosionsgründen wird empfohlen, BC-Löschpulver zu verwenden (anstatt ABC).
 - Mindestens 2 CO₂-Löscher mit je 5 kg Inhalt für Kleinbrände z.B. in der Bordelektronik
- 5.8 Für die Ausbringung des Hauptlöschmittels sind 2 fernbedienbare Feuerlöschmonitore, jeweils mit einer Ausstoßrate von mindestens je 250 l/min Schaumlösung, zu installieren. Position und Ausstoßrate der Löschmonitore sind so zu wählen, dass eine Beschäumung der gesamten Flugbetriebsflächen unter allen Wetterbedingungen gewährleistet ist.
- 5.9 Zusätzlich zu den Löschmonitoren ist mindestens eine Schlauchleitung mit Mehrzweckstrahlrohr vorzuhalten, welche ebenfalls geeignet ist, Schaum mit der Ausstoßrate von 250 l/min auszubringen und jeden Bereich der Dachfläche zu erreichen.
- 5.10 Nach Abschluss der Installation der Feuerlöscheinrichtungen muss die tatsächliche Leistungsfähigkeit der einzelnen Einrichtungen in einem Praxistest geprüft und gegenüber der Genehmigungsbehörde nachgewiesen werden.
- 5.11 Die nachfolgenden Rettungsgeräte sind im Bereich des Hauptzugangs zum Dachlandeplatz bzw. im Bereich des Dienstraums in geschützten Behältern oder Wandkästen bereit zu halten. Dabei ist darauf zu achten, dass die Laufwege entsprechend freigehalten werden.

Zwingend erforderliche Rettungsgeräte:

- 1 Gurttrennmesser
- 1 Feuerwehrraxt
- 1 Handblechschere
- 1 Handsäge (Fuchsschwanz)
- 1 Handmetallsäge
- 1 Bolzenschneider
- 1 Alu-Anstelleiter ca. 2,0 m
- 2 Brandschutzhelme DIN EN 443 (mit Visier)

- 2 Handlampen
- 1 Einreißhaken mit Stiel
- 1 Löschdecke DIN 1869:2001 (vorher 14155L)
- 2 Paar 5-Finger-Schutzhandschuhe aus flammwidrigem und hitzebeständigem Gewebe
- 1 Krankentrage
- 1 Rettungsdecke für Verletzte
- 2 Woldecken
- 1 Verbandskasten VK DIN 14142
- 1 Verbrennungsset für Brandverletzte, zuzüglich
- 4 Rettungsfolien

Empfohlene weitere Rettungsgeräte:

- 2 Feuerwehrschatzausrüstungen, bestehend aus Jacke, Latzhose und Sicherheitsstiefeln
- 1 Glassäge
- 1 Transportunterwagen (ggf. faltbar) für die Krankentrage aus EC 135-Helikoptern, da diese kein eigenes Fahrgestell hat

5.12 Ausreichende Mengen an Ölbindemitteln sind ebenfalls vorzuhalten.

5.13 Während des Flugbetriebes muss eine im Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsgeräte sachkundige Person am Hubschraubersonderlandeplatz anwesend sein, die den Flugbetrieb beaufsichtigen kann. Die Person muss Zugang zu allen notwendigen Feuerlösch- und Rettungseinrichtungen einschließlich des Telefons haben, um die zuständigen Stellen des Rettungsdienstes und der Feuerwehr erreichen zu können.

Im Schadensfalle muss die sachkundige Person wirksame Ersthilfe leisten, einen Brand melden und den Brand bekämpfen können. Eine sofortige Eingriffszeit ist im Schadensfalle sicherzustellen. Die Überwachung des Landeplatzes kann über Video-Kameras erfolgen.

Die sachkundige Person ist durch geeignete Fachkräfte erfolgreich in die vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte zu unterweisen. Ein Nachweis hierüber ist vorzulegen. Mindestens alle 12 Monate ist von der sachkundigen Person eine dokumentierte Fortbildung zu absolvieren. Bei Bedarf müssen hierüber Nachweise vorgelegt werden können.

- 5.14 Alle Brandschutzmaßnahmen für den Dachlandeplatz und das darunter liegende Gebäude sind in Zusammenarbeit mit dem beauftragten Brandschutzsachverständigen und den örtlich zuständigen Brandschutzbehörden unter Einbindung des Brandschutzbeauftragten des Klinikums festzulegen.
- 5.15 Mit der/den sachkundige(n) Person(en) ist – möglichst in Zusammenarbeit mit der zuständigen Feuerwehr – mindestens einmal jährlich eine Übung an den Feuerlösch- und Rettungsgeräten (mit Wasserbetrieb) durchzuführen und zu protokollieren.

6. Wasserrechtliche Nebenbestimmungen

- 6.1 Die Dachfläche ist ordnungsgemäß zu entwässern. Im Schadensfall auslaufender Treibstoff und Wasser gefährdende Flüssigkeiten dürfen nicht in die Kanalisation und nicht ins Innere des darunterliegenden Gebäudes gelangen oder an dessen Seitenwänden herabfließen. Im Falle der Versickerung kontaminierter Flüssigkeiten ins Erdreich ist ein Erdaustausch erforderlich.
- 6.2 Art, Dimensionierung und Situierung der für die ordnungsgemäße Behandlung des anfallenden Oberflächenwassers erforderlichen Anlagenteile (Auffangbecken, Leichtflüssigkeitsabscheider, Havariebecken, Löschwasserrückhaltung o.Ä.) sind grundsätzlich in Absprache mit den für Gewässerschutz und Brandbekämpfung zuständigen Stellen festzulegen. Der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist hierüber ein geeigneter Nachweis vorzulegen.
- 6.3 Folgende Maßgaben und Hinweise sind in diesem Zusammenhang aufgrund der Stellungnahmen des Wasserwirtschaftsamts München sowie der Landeshauptstadt München jedenfalls zu beachten:
- Sofern das behandelte Oberflächenwasser nach dem Leichtflüssigkeitsabscheider über die innerbetrieblichen Abwasserleitungen in den städtischen Kanal abgeleitet werden soll, gelten die Anforderungen der städtischen Entwässerungssatzung.
 - Im Brandfall ist das Löschwasser z.B. durch Schieber vor dem Leichtflüssigkeitsabscheider zurückzuhalten und ggf. zu entsorgen. Die Ableitung in den städtischen Abwasserkanal ist mit dem Kabelnetzbetreiber zu klären.
 - Um im Brandfall ggf. abgeleitete brennende Betriebsstoffe im geplanten Havariebecken (Fassungsvolumen von 12m³; Lage im Außenbereich des Gebäudes) zu sammeln, ist die Dimensionierung des Beckens zu prüfen.

des) löschen zu können, muss die geplante Zufahrt zum Abscheidersystem mit Havariebecken auch für die Befahrung durch Fahrzeuge der Feuerwehr möglich sein. Die Zufahrt muss damit den Anforderungen der „Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ entsprechen (mind. 3,50 m breit, Belastung von 10 t Achslast und 16 t Gesamtlast, etc.). Darüber hinaus muss sie mindestens über eine Bewegungsfläche von 7 m x 12 m verfügen.

- Um ggf. Löschmittel in den Havariebehälter einbringen zu können, muss dieser mit einer von außen öffenbaren Einbringöffnung versehen werden. Sollte der Behälter über eine Revisionsöffnung zur Reinigung und Wartung verfügen, so kann diese auch als Einbringöffnung für Löschmittel genutzt werden.
- Das zur Löschschaumbildung vorgesehene Schaummittel AFFF beinhaltet Fluortenside (perfluorierte Tensid, PFT), die sowohl gesundheits- als auch umweltschädigend sind. Diese Stoffe können durch einen Leichtstoffabscheider nicht abgeschieden und von Kläranlagen nicht aus dem Abwasser entfernt werden. Da somit die Gefahr besteht, dass verwendetes Löschwasser zu Umweltschäden führt, ist eine Löschwasserrückhaltung in ausreichender Größe analog zum Havariebecken vorzusehen.

7. Lärmschutz

- 7.1 Unnötige Standlaufzeiten und Schwebeflüge sind aus Lärmschutzgründen zu vermeiden.
- 7.2 An- und Abflüge sollen möglichst nicht über Wohngebiete erfolgen.
- 7.3 Planbarer Flugbetrieb ist auf die Tageszeit (6.00 Uhr – 22.00 Uhr Ortszeit) zu beschränken.
- 7.4 Nachtflüge dürfen grundsätzlich nur in Ausnahmesituationen zum Zwecke der Notfallrettung oder bei tagsüber begonnenen Einsätzen, die sich unvorhersehbar verzögert haben, stattfinden.

8. Sonstiges

- 8.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz einschließlich Zugang und Rettungswegen sind im Winter von Schnee und Eis zu befreien. Sofern Taumittel verwendet werden, müssen diese für Flugplätze geeignet sein. Die Verwendung von Streusalz ist aufgrund

der starken Korrosionswirkung im gesamten Bereich des Dachlandeplatzes einschließlich der Zugänge nicht zulässig.

- 8.2 Eine Flugplatzakte ist zu führen, worin diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen, auf den Hubschraubersonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde, der Alarmplan und die Flugplatzbenutzungsordnung gesammelt aufzubewahren sind.
- 8.3 Eine Flugplatzbenutzungsordnung ist zu erstellen und vor Betriebsaufnahme der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vorzulegen und anschließend in der Flugplatzakte aufzubewahren. Es wird empfohlen, die Flugplatzbenutzungsordnung den Luftrettungsunternehmen, die den Landeplatz nutzen, zur Kenntnis zu geben.
- 8.4 Der Abschluss einer Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden (einschl. der sachkundigen Person nach Nr. A.V.5.13 dieses Bescheides) über eine angemessene Deckungssumme wird empfohlen. Die Höhe der Deckungssumme soll in Absprache mit dem Versicherungsunternehmen festgelegt werden.
- 8.5 Veränderungen am Zustand des Hubschraubersonderlandeplatzes, am Betriebszustand der zugehörigen Einrichtungen und Anlagen sowie Informationen, welche für den Flugbetrieb von Bedeutung sind, insbesondere Veränderungen im An- und Abflugsektor – auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt (z.B. Baukräne) –, müssen der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – unverzüglich angezeigt werden (E-Mail: luftamt@reg-ob.bayern.de, Fax: 089/2176-2979)
- 8.6 Auf Verlangen sind den Mitarbeitern der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – jederzeit Zutritt zum Hubschraubersonderlandeplatz und den zugehörigen Räumlichkeiten sowie Einsicht in das Hauptflugbuch und in die Flugplatzakte zu gewähren.

VI. Außerkrafttreten der bisherigen Genehmigung:

Nach erfolgreich durchgeführter Abnahmeprüfung bzw. mit Aufnahme des Flugbetriebs am neuen Hubschraubersonderlandeplatz tritt die den bisherigen Landeplatz betreffende luftverkehrsrechtliche Genehmigung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vom 24.09.1996, Nr. 315.31, in der Fassung der letzten Änderung vom 15.07.2009, Nr. 25-3-3721.4-2009-M-SCH, außer Kraft.

VII. Auflagenvorbehalt:

Die Festlegung weiterer Auflagen im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs sowie zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, insbesondere aus Gründen des Schutzes vor Fluglärm, bleibt vorbehalten.

VIII. Widerrufsvorbehalt:

Es bleibt vorbehalten, diese Genehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen, wenn sich die Anforderungen für die Genehmigung von Hubschrauberflugplätzen sowie zu deren Anlage und Betrieb, insbesondere die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 (veröffentlicht in BAnz. Nr. 246a vom 29.12.2005 sowie in NfL I – 36/06), ändern und eine Anpassung des Hubschrauberbesonderlandeplatzes am Klinikum München-Schwabing an solche veränderte Anforderungen nicht möglich ist.

IX. Kostenentscheidung

Die Städtische Klinikum München GmbH hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Für diesen Bescheid wird eine Gebühr in Höhe von 3.200,- € festgesetzt. Auslagen sind nicht angefallen.

B.

Hinweise:

1. Diese Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse.
2. Die Bestellung von Personen nach Ziffer A.V.5.13 dieses Bescheides entbindet nicht von der Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Hubschraubersonderlandeplatzes und die sichere Durchführung des Flugbetriebes sowie von der Beachtung der sonstigen für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen.
3. Der Hubschraubersonderlandeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn dies aufgrund einer Abnahmeprüfung gestattet worden ist (§§ 44 Abs. 1, 53 Abs. 1 LuftVZO). Die Abnahmeprüfung ist bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – rechtzeitig zu beantragen.
4. Vor Inbetriebnahme des Landeplatzes ist das diesem Bescheid im Entwurf beiliegende Sicherungskonzept auszufüllen und durch das Luftamt Südbayern in Kraft zu setzen (Art. 4 Abs. 4 der VO (EG) 300/2008 vom 11.03.2008 i.V.m. Art. 1 der VO (EU) 1254/2009 vom 18.12.2009).

Das bisherige Sicherungskonzept, welches sich auf den alten Landeplatz bezieht, tritt zugleich außer Kraft.

5. Beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen (§§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 41 Abs. 1 LuftVZO).
6. Die Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden (§ 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG, §§ 48, 53 Abs. 1 LuftVZO).
7. Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig den schriftlichen, vollziehbaren Auflagen einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1 LuftVG zuwiderhandelt (§ 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG).

C.

Gründe:

I.

1. Sachverhalt/Antrag:

Das Klinikum München-Schwabing verfügt bereits heute über einen mit Bescheid der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vom 24.09.1996, Nr. 315.31, nach § 6 LuftVG genehmigten Dachlandeplatz. Mit Bescheid vom 15.07.2009, Nr. 25-3-3721.4-2009-M-SCH, wurde die Genehmigung zuletzt in Anpassung an geänderte Anlagenrichtlinien (insbes. AVV) neu gefasst.

Aufgrund notwendiger Baumaßnahmen im Zusammenhang mit einer geänderten medizinischen Ausrichtung des Klinikums München-Schwabing in Richtung Kinder- und Jugendmedizin soll nun etwa 300 m östlich von der bisherigen Landeplattform entfernt ein Hubschrauberlandeplatz auf dem Dach der neu entstehenden Kinderklinik errichtet werden. Der bisherige Landeplatz soll anschließend aufgegeben werden.

Die Städtisches Klinikum München GmbH, Thalkirchner Straße 48, 80337 München, beantragte daher mit Schreiben vom 10.07.2017 die Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes auf dem Dach des neu zu errichtenden Klinikgebäudes. Dem Antrag lag das luftfahrttechnische Gutachten der airplan GmbH, Stubaier Straße 35, 70327 Stuttgart, vom April 2017 mit den entsprechenden Planunterlagen bei.

Der Hubschraubersonderlandeplatz soll wie bisher der Durchführung von Hubschrauberflügen im Rahmen des Rettungsdienstes, Katastrophenschutzes und Krankentransportes und damit in Zusammenhang stehenden Flügen wie dem Transport von medizinischen Spezialisten, medizinischem Gerät, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten dienen.

Am bestehenden Landeplatz fanden zuletzt in den Jahren 2014 bis 2016 im Durchschnitt jeweils ca. 350 Flugbewegungen statt. Diese Bezugsgröße soll lt. Antragsteller – mit etwas steigender Tendenz – auch für die Frequentierung des künftigen Landeplatzes herangezogen werden.

2. Verfahren – Beteiligung der Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange:

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – bat folgende Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zu dem Antrag:

- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
- Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde

- Wasserwirtschaftsamt München
- Landeshauptstadt München.

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr erhob keine Einwände, da durch die geplante Errichtung des neuen Dachlandeplatzes militärische Belange nicht berührt würden.

Seitens der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) bestehen gegen den Antrag keine Bedenken.

Die Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde, teilte mit, dass das Vorhaben den landesplanerischen Festlegungen – insbesondere mit Blick auf die medizinische Versorgung und den Zivilschutz – entspreche.

Auch aus Sicht des Wasserwirtschaftsamts München (WWA) kann dem Antrag entsprochen werden. Erforderliche Auflagen sind unter Abschnitt A.V.6 dieses Bescheides aufgeführt.

Die Landeshauptstadt München stimmte dem Vorhaben im Grundsatz zu, stellte jedoch über die Planung hinausreichende brandschutz- bzw. wasserrechtliche Forderungen. Diese sind unter Abschnitt A.V.1 bzw. 6 dieses Bescheides niedergelegt.

3. Verfahren – Beteiligung der Öffentlichkeit:

Der Antrag wurde mit Datum vom 21.08.2017 im Amtsblatt der Landeshauptstadt München in ortsüblicher Art und Weise bekannt gemacht und vom 28.08.2017 bis einschließlich 27.09.2017 zur Einsichtnahme dort ausgelegt sowie zusätzlich über das Internet zugänglich gemacht.

Einwendungen gegen den Antrag sind weder bei der Landeshauptstadt München noch bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – eingegangen.

II.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist gemäß §§ 31 Abs. 2 Nr. 4 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. V. m. Art. 9 des Gesetzes über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustGVerk) und § 27 Abs. 1 Nr. 5 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) sowie § 50 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) für den Erlass dieses Bescheides sachlich und örtlich zuständig.

1. Formelle Genehmigungsvoraussetzungen

Die von der Städtisches Klinikum München GmbH vorgelegten Unterlagen entsprachen den Antragserfordernissen, die von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – bestimmt wurden (§ 51 Abs. 3 LuftVZO). Anhaltspunkte, die an der Objektivität und Unvoreingenommenheit des Gutachters zweifeln lassen, sind nicht ersichtlich.

Die in ihrem Aufgabenkreis möglicherweise betroffenen Träger öffentlicher Belange wurden vom Luftamt Südbayern als Genehmigungsbehörde am Verfahren beteiligt.

Darüber hinaus wurde den möglicherweise durch das Vorhaben betroffenen bzw. interessierten Personen die Gelegenheit eingeräumt, die Antragsunterlagen persönlich bzw. über Internet einzusehen und sich hierzu zu äußern.

2. Materielle Genehmigungsvoraussetzungen

Vor Erteilung der Genehmigung ist gemäß § 6 Abs. 2 LuftVG besonders zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind. Ferner muss das in Aussicht genommene Gelände geeignet sein und es dürfen keine Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet sein könnte. Die luftverkehrsrechtliche Genehmigung ist eine Ermessensentscheidung.

2.1 Planrechtfertigung

Das antragsgegenständliche Vorhaben ist fachplanerisch gerechtfertigt, da es mit den Zielsetzungen des Luftverkehrsrechts vereinbar ist.

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung, dem genüge getan ist, wenn das beantragte Vorhaben – gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, hier des LuftVG – vernünftigerweise geboten ist. Es muss hingegen nicht unverzichtbar bzw. unausweichlich sein. Lediglich bereits von vorne herein offensichtlich ungeeignete Vorhaben, insbesondere wenn sie aus baulichen oder technischen Gründen nicht umgesetzt werden können, sind nicht planerisch gerechtfertigt.

Im vorliegenden Falle handelt es sich beim geplanten Dachlandeplatz um eine von den Zielen des LuftVG umfasste verkehrliche Infrastruktureinrichtung. Der dort abgewickelte Verkehr liegt wegen seines Zwecks, Rettungsdienstleistungen zu erbringen, im besonderen öffentlichen Interesse. Auch ein offensichtlicher planerischer Missgriff nach der Recht-

sprechung des Bundesverwaltungsgerichts, der die Planrechtfertigung entfallen lassen könnte, liegt nicht vor.

2.2 Erfordernisse der Raumordnung

Das Vorhaben steht im Einklang mit den Belangen der Raumordnung und der Landesplanung.

Dies bestätigte die Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde, in ihrer Stellungnahme mit dem Verweis auf Art. 6 Abs. 2 Nrn. 3 und 8 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG). Das Vorhaben diene demgemäß der für alle bayerischen Teilräume gleichsam besonders bedeutsamen landeplanerischen Zielsetzung, notwendige Infrastruktureinrichtungen zu erhalten und weiterzuentwickeln sowie überörtliche Einrichtungen u.a. der medizinischen Versorgung bevorzugt in den Zentralen Orten zu bündeln. Damit trage das Vorhaben auch den räumlichen Erfordernissen der Verteidigung und des Zivilschutzes Rechnung.

2.3 Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Beeinträchtigungen naturschutzrechtlicher und landschaftspflegerischer Belange sind nicht ersichtlich und wurden von den zuständigen Stellen auch nicht vorgetragen.

2.4 Erfordernisse des Städtebaus

Belange des Städtebaus stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Eine konkrete Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der Landeshauptstadt München ist nicht ersichtlich und wurde auch nicht vorgetragen. Dies gilt auch für mittelbare Beeinträchtigungen durch Fluglärm.

2.5 Belange des Wasserrechts

Die geplante Neuerrichtung des Hubschraubersonderlandeplatzes widerspricht auch nicht wasserrechtlichen Belangen.

Bei Berücksichtigung der unter Abschnitt A.V.6 genannten Auflagen ist sichergestellt, dass die Behandlung und Ableitung des auf der Hubschrauberdachplattform anfallenden Oberflächenwassers bzw. möglicher Wasser gefährdender Flüssigkeiten ordnungsgemäß erfolgen wird.

Im Übrigen sind die Einzelheiten zu den in diesem Zusammenhang erforderlichen Anlagen wie Auffangbecken, Leichtflüssigkeitsabscheider usw. mit den für Gewässerschutz und Brandbekämpfung zuständigen Stellen zu klären. Spätestens bei der luftrechtlichen Abnahme ist dem Luftamt Südbayern ein geeigneter Nachweis hierüber vorzulegen.

2.6 Schutz vor Fluglärm

Das Vorhaben ist unter Beachtung der in Abschnitt A.V.7 genannten Auflagen mit den Belangen des Schutzes vor Fluglärm vereinbar.

Auf die Vorlage eines schallimmissionsschutzrechtlichen Gutachtens konnte aufgrund der verhältnismäßig geringen zu erwartenden Flugbewegungszahlen verzichtet werden.

Beschwerden wegen Fluglärms in der Umgebung des Klinikums München-Schwabing sind darüber hinaus nicht bekannt.

2.7 Geländeeignung

Die Eignung des beantragten Dachlandeplatzes für den geplanten Flugbetrieb ist durch das Gutachten der airplan GmbH vom April 2017 mit den entsprechenden Planunterlagen nachgewiesen.

Ausführung und Ausdehnung der Endanflug- und Startfläche (FATO) bzw. der mit dieser identischen Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) und der Sicherheitsfläche sowie die Verortung und Dimensionierung der An- und Abflugflächen, welche an den Hauptwindrichtungen orientiert sind und damit eine hohe Nutzbarkeit des Landeplatzes ermöglichen, entsprechen unter Berücksichtigung des verwendeten Referenzhubschraubers den Anforderungen der AVV.

Im Rahmen des Eignungsgutachtens wurden insbesondere die örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich der Hindernisfreiheit für an- und abfliegende Hubschrauber untersucht. Angesichts der erhöhten Lage des Landeplatzes mit ca. 22 m über Grund und bei Beachtung der Auflagen unter Abschnitt A.V.3 dieses Bescheides ist die nach der AVV geforderte Hindernisfreiheit für beide An- und Abflugflächen gegeben. Insoweit schließt sich die Genehmigungsbehörde den vom Gutachter geforderten Anordnungen an, die Antenne auf dem Gebäude Isoldenstraße 11 zu beseitigen, die Baumkulisse im Rahmen der Errichtung des Dachlandeplatzes in den An- und Abflugsektoren neu einzumessen und mögliche sodann notwendige Baumschnitte bzw. -pflegemaßnahmen durchzuführen. Gebäude und

Anlagen, die in der Umgebung des Landeplatzes von Piloten ggf. als Luftfahrthindernis wahrgenommen werden könnten, werden zudem entsprechend markiert bzw. befeuert.

2.8 Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Sicherheit des Luftverkehrs

Tatsachen, welche die Annahme rechtfertigen könnten, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sei, sind vorliegend nicht ersichtlich.

Insbesondere ist sichergestellt, dass den Erfordernissen des Brandschutzes und des Rettungswesens aufgrund der unter Abschnitt A.V.5 dieses Bescheides festgesetzten Nebenbestimmungen ausreichend Rechnung getragen wird. Die Unterweisung der sachkundigen Person (vgl. Nr. A.V.5.13) in die vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte und deren regelmäßige Fortbildung gewährleisten darüber hinaus, dass die sachkundige Person neben der Brandbekämpfung wirksame Ersthilfe gegenüber verletzten Personen leisten und entsprechende Notrufe absetzen kann.

3. Abwägung

Da das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung nicht widerspricht, die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind, das in Aussicht genommene Gelände geeignet ist und auch keine Tatsachen bekannt sind, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sein könnte, konnte dem Antrag entsprochen und die luftverkehrsrechtliche Genehmigung für die Anlage und den Betrieb des Hubschraubersonderlandeplatzes auf dem Dach des Neubaus für das Klinikum München-Schwabing erteilt werden.

Bei der Abwägung aller zu berücksichtigenden Belange war insbesondere das Interesse von Anwohnern an einer möglichst geringen Belästigung durch Hubschrauberfluglärm dem Interesse des Antragstellers an der Anlage und dem Betrieb eines Hubschraubersonderlandeplatzes zur Durchführung von Notfallrettungs- und Verlegungsflügen gegenüber zu stellen. Da die Durchführung von Notfallrettungsflügen auch im öffentlichen Interesse liegt, setzte sich dieser Belang unter Beachtung der in dieser Genehmigung verfügten Nebenbestimmungen gegen die privaten Belange der Anwohner durch.

Zugunsten des Vorhabens war auch zu berücksichtigen, dass am Klinikum München-Schwabing bereits seit vielen Jahren Hubschrauberflugbetrieb vom/zum bestehenden Dachlandeplatz in vergleichbarem Umfang störungs- und beschwerdefrei stattfindet. Mit der Realisierung des ungefähr 300 m östlich hiervon liegenden neuen Dachlandeplatzes wird somit keine neue Lärmquelle ge-

schaffen. Im Übrigen sind die Hubschrauberflüge in der zu erwartenden Zahl im Zusammenwirken der allgemeinen Umwelteinflüsse auf die Umgebung in Stadtlagen i.d.R. zu vernachlässigen.

4. Auflagen

Die festgesetzten Auflagen finden ihre Rechtsgrundlage in § 6 Abs. 1 Satz 4 LuftVG. Sie sind im öffentlichen Interesse erforderlich und dienen der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung.

5. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Für den Antrag der Städtisches Klinikum München GmbH bestand keine Verpflichtung, eine UVP durchzuführen. Eine UVP ist dann durchzuführen, wenn nach Einschätzung des Luftamtes Südbayern aufgrund überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Die Vorprüfung nach § 3c Satz 1 UVPG des Einzelfalls hat ergeben, dass von dem Vorhaben aufgrund seiner Art, seiner Größe und seines Standortes keine erheblichen nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 UVPG zu erwarten sind, die im Einzelfall eine Pflicht zur Erstellung einer UVP begründen.

6. Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 1, 2 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) i. V. m. Abschnitt V Ziffer 1b des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV.

D.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid können Sie **Klage** erheben. Die Klage müssen Sie **innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheides** beim Bayerischen Verwaltungsgericht München, Bayerstraße 30, 80335 München (Postanschrift: Postfach 20 05 43, 80005 München), **schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts** erheben. Die Klage kann beim Bayerischen Verwaltungsgericht München auch **elektronisch** nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen erhoben werden. **In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten** (Frei-

staat Bayern) **und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen**, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!
- Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmen.
- Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Mit freundlichen Grüßen

Hailer