



Regierung von Oberbayern · 80534 München

Gegen Empfangsbekanntnis

München Klinik gGmbH
Geschäftsbereich Bau, Technik und
Immobilienmanagement
Thalkirchner Straße 48
80337 München

Bearbeitet von Beate Hailer	Telefon/Fax +49 89 2176-2949 / 402949	Zimmer HE311	E-Mail beate.hailer@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom 28.01.2020	Unser Geschäftszeichen 25-3-3721.4-2020-M-Bogenhsn.	München, 08.01.2021

**Luftverkehrsgesetz (LuftVG);
Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlan-
deplatzes (Dachlandeplatz) für die München Klinik Bogenhausen gemäß § 6
LuftVG**

Anlagen:

- 1 Empfangsbekanntnis g.R.
- 1 Kostenrechnung
- 1 Darstellung der An- und Abflugflächen – Topographische Karte „Anlage 1“ (1:25.000), Stand 30.07.2019
- 1 Darstellung der Hindernisbegrenzungsflächen – Digitale Planungskarte „Anlage 2“ (1:5.000), Stand 30.07.2019
- 1 Maßnahmenplan Hindernisbefeuerng – Lageplan „Anlage 3“ (1:500), Stand 30.07.2019
- 1 Detailplanung Ausstattung und Markierung – Lageplan „Anlage 4“ (1:100), Stand 30.07.2019
- 1 Schnitt „Anlage 5“ (1:100), Stand 30.07.2019
- 1 Plan Ansicht Nord „Anlage 6“ (1:200), Stand 30.07.2019
- 1 Plan Ansicht Ost „Anlage 7“ (1:200), Stand 30.07.2019
- 4 Längsschnitte „Anlage 8“ bis „Anlage 11“ (1:10.000/1:1.000), Stand 30.07.2019
- 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
Heßstraße 130
80797 München

Telefon Vermittlung
+49 89 2176-0

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

Tram 20/21 Lothstraße

Telefax
+49 89 2176-2914

Internet
www.regierung-oberbayern.de



I. Genehmigung

Der München Klinik gGmbH, Thalkirchner Straße 48, 80337 München, wird gemäß § 6 LuftVG i.V.m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) die Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Landeplatzes für besondere Zwecke zur Durchführung von Starts und Landungen mit Hubschraubern (Hubschraubersonderlandeplatz) nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht auf der Dachfläche des noch zu errichtenden Erweiterungsbaus Ost am Standort München Klinik Bogenhausen erteilt. Die genaue Position der vorgenannten Anlage und sonstigen Betriebsflächen ergibt sich aus den beiliegenden, mit dem Prüfvermerk der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – versehenen Plänen, welche Bestandteil dieser Genehmigung sind.

II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes

1.	Bezeichnung:	Hubschraubersonderlandeplatz München Klinik Bogenhausen (Dachlandeplatz)
2.	Lage:	Dach des Erweiterungsbaus Ost im östlichen Bereich des Areals der München Klinik Bogenhausen, Englschalkinger Str. 77, 81925 München
3.	Flugplatzbezugspunkt (FBP)*	Mitte des Lande-H
3.1	Geographische Lage (WGS 84):	N 48° 09' 18,84''; E 11° 37' 34,41''
3.2	Höhe über NN:	550,00 m über NN (1.804 ft)
3.3	Höhe über Boden/GND:	30,00 m (98 ft)
4.	FATO/TLOF:	Größe: 20,50 m x 20,50 m (außen)
	Sicherheitsfläche:	Allseitig umlaufend zwischen 0,76 m an den Diagonalen Nordost, Südost, Südwest bis zu 15 m im Nordwesten
	Gesamtgröße FATO/TLOF und Sicherheitsfläche:	Durchmesser 30,50 m; Belag Beton; vollständig tragfähig bis 7 t
5.	Mittelpunkt des Standplatzes:	N 48° 09' 19,55''; E 11° 37' 34,00''
	Größe des Standplatzes:	Außendurchmesser 16,40 m
6.	Anflugrichtungen :	Aus Osten: 284° rwK (Hauptanflugrichtung) Aus Südosten: 330 ° rwK Aus Westen/Südwesten: 072° rwN Aus Nordwesten: 160° rwK
7.	Abflugrichtungen:	Nach Südwesten/Westen: 252° rwK Nach Nordwesten: 340° rwK

		Nach Osten: 104° rwK Nach Südosten: 150° rwK
--	--	---

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

III. Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes

Der Hubschraubersonderlandeplatz dient ausschließlich der Durchführung von Notfallrettungs- 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 vorliegende Hubschraubersonderlandeplatz darf von Hubschraubern bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von 7 t benutzt werden, die in Übereinstimmung mit der Flugleistungsklasse 1 betrieben werden.
2. Flüge i. S. d. Art. 2 Abs. 2 und 9 des BayRDG dürfen grundsätzlich 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 – Luftrecht

- 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 Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (im Folgenden: AVV) und den beigefügten Plänen anzulegen.

Überdies wird empfohlen, die Einhaltung der Regelungen JAR-OPS 3 deutsch Ziffer 3.220 in der jeweils gültigen Fassung (zugunsten der den Landeplatz benutzenden Luftrettungsunternehmen) fortlaufend durch Prüfung mittels sachverständiger Personen sicherzustellen.

- 1.2 Die Endanflug- und Startfläche (FATO) ist mindestens mit einer Größe von 20,50 m x 20,50 m herzustellen (siehe insbesondere „Anlage 4“). Sie ist vorliegend identisch mit der Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF). Nachfolgend wird daher aus Vereinfachungsgründen – sofern eine Differenzierung nicht angezeigt ist – ausschließlich die Bezeichnung „FATO“ verwendet.
- 1.3 Die Neigung der FATO ist so zu bemessen, dass Wasseransammlungen auf der Oberfläche verhindert werden; sie darf jedoch in jede Richtung 2 % nicht überschreiten.
- 1.4 Die Oberfläche der FATO muss den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten und Bodeneffekt gewährleisten. Sie muss frei von Unregelmäßigkeiten sein, die sich nachteilig auf Start oder Landung von Hubschraubern auswirken könnten.
- 1.5 Die FATO muss einem Betrieb von Hubschraubern mit bis zu 7 t Abfluggewicht standhalten. Zusätzlich sind die Belastungen durch Personal, Fracht, Feuerlöschgeräte, Schnee usw. zu berücksichtigen.
- 1.6 Die FATO ist mit einer Sicherheitsfläche zu umgeben, die übergangslos an diese anschließt. Die Sicherheitsfläche ist vorliegend mit einer Breite von 0,76 m an den Diagonalen Nordost, Südost, Südwest bis zu 15 m im Nordwesten geplant und hat in Analogie zur FATO ebenfalls eine Neigung von max. 2 % aufzuweisen.
- 1.7 Die Oberfläche der Sicherheitsfläche darf vom Rand der FATO an nach außen um nicht mehr als 4 % ansteigen und muss so beschaffen sein, dass durch den Rotorabwind keine Fremdkörper aufgewirbelt werden können. Sie muss für die am Platz vorgesehenen Hubschrauber analog zur FATO ausreichend tragfähig sein und Bodeneffekt gewährleisten.
- 1.8 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.
- 1.9 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 hin ansteigt.
- 1.10 Der Hubschrauberstandplatz ist ebenfalls entsprechend den Darstellungen in „Anlage 4“ mit dem geplanten Außendurchmesser von 16,40 m herzustellen. Dessen Oberflächenausbildung entspricht derjenigen der FATO.
- 1.11 Die gesamte Fläche des Dachlandeplatzes muss sowohl für Hubschrauber als auch für Personen rutschsicher ausgebildet sein. Die Rutschfestigkeit sollte der Rutschfestigkeitsklasse R 11 (aus BGR 181) oder höher entsprechen.

- 1.12 Der Dachlandeplatz ist mit einem Überrollschutz von höchstens 25 cm Höhe mit Aussparungen im Bereich der Zugänge zu umgeben. Dieser ist innen, oben und außen mit einer Tageskennzeichnung zu versehen (abwechselnd verkehrsweiß RAL 9016 und verkehrsorange RAL 2009; retroreflektierend; mit grundsätzlich einheitlichen Farbsegmenten zwischen 1,00 m und 1,50 m).
- 1.13 Um die Dachfläche herum ist eine Absturzsicherung mit einer Tiefe von mind. 2 m zu installieren. DIN EN 1263-2 i. V. m. BGR 179 ist zu beachten. Die Absturzsicherungen dürfen mit einer Neigung von maximal 4 % nach außen ansteigen.
- 1.14 Die Dachoberfläche und die beiden Zuwegungen sind mit einer Heizanlage zu versehen. Innerhalb des vorliegend festgelegten Temperaturbereichs zwischen 5 °C und -20 °C müssen die Flächen glattefrei gehalten werden.
- 1.15 Innerhalb der FATO und des Standplatzes werden nach Maßgabe der Darstellungen der „Anlage 4“ zur Sicherung von Hubschraubern mittels Spanngurten jeweils sechs Verzurrpunkte mit einer Einzelbelastbarkeit von mindestens 1,2 t bündig mit der Oberfläche installiert.
- 1.16 Ein beleuchteter und befeuerter Windrichtungsanzeiger ist auf der Nordostecke des Aufzugüberbaus im Westen des Landeplatzes in der üblichen Beschaffenheit und Farbe in erhöhter Position so anzubringen, dass er außerhalb der festgelegten An- und Abflugflächen liegt und die Windverhältnisse nahe der FATO und auf dem Vorfeld ohne Verfälschung durch störende Luftströmungen (z.B. Rotorabwinde) anzeigen kann. Sowohl aus der Luft als auch von der Flugbetriebsfläche aus muss er gut sichtbar sein. Zusätzlich ist hier ein Windsensor zu platzieren.
- 1.17 Im sogenannten Dienstraum für die sachkundige Person mit einer Größe von mindestens 9 qm im Aufzugüberbau westlich des Landeplatzes sind alle für die Durchführung eines sicheren Flugbetriebs erforderlichen Einrichtungen (z.B. Bedienpulte für die Landeplatzbefeuereung und die Löschanlage, Anzeige der Wind-/Temperaturmessanlage) sowie die genehmigungsrelevanten 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.
- 1.18 Der Zutritt durch unbefugte Personen zum Hubschrauberlandeplatz und den sonstigen Betriebsflächen ist durch geeignete Maßnahmen (Absperrung, Beschilderung o.Ä.) zu unterbinden.
- 1.19 Der Zugang zum Landeplatz erfolgt über zwei Aufzugsanlagen mit Transportbrücken zum Landeplatz, welche sich im nordwestlichen bzw. nordöstlichen Bereich der Anlage befinden.
- 1.20 Zudem sind mindestens zwei Fluchtwege erforderlich, welche wenigstens 1,5 m breit sein und grundsätzlich gegenüberliegend eingerichtet werden sollen. Vorliegend befinden sie sich in Form von Treppenanlagen im Bereich des Hauptzugangs zum Aufzug/Dienstraum im Nordwesten bzw. als weitere unabhängige Nottreppe im Südosten

der Anlage. Zur Kennzeichnung der Fluchtwege sind Schilder/Piktogramme mit Fluchtwegrichtung anzubringen. Die Fluchtwegtreppen sind zu beleuchten. Die Beleuchtung ist zusammen mit der Befeuerung des Landeplatzes zu schalten. Im Übrigen sind die brandschutzrechtlichen Anforderungen an den ersten und zweiten Rettungsweg mit den örtlich zuständigen Baubehörden zu klären bzw. festzulegen.

- 1.21 Die Hubschrauberlandefläche sowie die diese umgebenden Dachflächen und Fassaden müssen so beschaffen sein, dass sie den von an- und abfliegenden Hubschraubern verursachten Luftverwirbelungen standhalten. Fenster sind bei An- und Abflügen von Hubschraubern geschlossen zu halten.

2. Anlagenbezogene Nebenbestimmungen – Wasserrecht, baulicher Brandschutz

- 2.1 Die gesamte Dachfläche ist ordnungsgemäß zu entwässern. Hinsichtlich der Anlagen für die Oberflächenentwässerung sind gängige Regelwerke (z.B. zur Regenwasserbewirtschaftung) bzw. im Falle einer möglichen Indirekteinleitung des Oberflächenwassers in das öffentliche Kanalnetz die Anforderungen der kommunalen Entwässerungssatzung zu beachten.
- 2.2 Im Schadensfall auslaufender Treibstoff und Wasser gefährdende Flüssigkeiten dürfen nicht in die Kanalisation und nicht ins Innere des Gebäudes gelangen oder an dessen Seitenwänden herabfließen. Art, konkreter Umfang und Situierung der zur Sicherstellung dieser Maßgaben erforderlichen technischen Anlagen (z.B. Havariebecken, Koaleszenzabscheider) sind in Absprache mit den für Gewässerschutz und Brandbekämpfung zuständigen Stellen festzulegen. Der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist hierüber ein geeigneter Nachweis vorzulegen.
- 2.3 Im Falle der Versickerung kontaminierter Flüssigkeiten ins Erdreich ist ein Erdaustausch erforderlich. Die zuständigen Stellen vor Ort sind unverzüglich zu informieren.
- 2.4 Die Ebene des Dachlandeplatzes sowie das Dach des künftigen Gebäudes müssen von einer notwendigen Treppe in einem notwendigen Treppenraum erschlossen sein. Dieser notwendige Treppenraum muss einen unmittelbaren Ausgang ins Freie auf der „Feuerwehruzugangsebene“ (i.d.R. Erdgeschoss bzw. Geländeoberfläche) haben (Art. 33 Abs. 3 BayBO i. V. m. Art. 54 Abs. 3 BayBO, zur Abwehr von Nachteilen bei Sonderbauten: hier Krankenhaus).
- 2.5 Die „Dachdecke/n“ unter dem Dachlandeplatz und in einem Umkreis von mindestens 5,00 m um den Dachlandeplatz-Rand herum, muss/müssen als tragende/s und raumabschließende/s Bauteil/e, für eine Brandbelastung von unten nach oben und von oben nach unten, feuerbeständig sein. In dem o. g. Bereich sind „ungeschützte“ Öffnungen (z.B. Rauchableitungsöffnungen) nicht möglich (Art. 54 Abs. 3 BayBO, zur Abwehr von Nachteilen bei Sonderbauten: hier Krankenhaus).
- 2.6 Unter dem Dachlandeplatz und in einem Umkreis von mindestens 5,00 m um den Dachlandeplatz-Rand herum, müssen – mit Ausnahme von bauphysikalisch notwendigen Folien – sämtliche Bauteile und Baustoffe nichtbrennbar sein (z. B. Wärmedäm-

mung). Im o.g. Bereich ist eine begrünte Bedachung nicht möglich. Die Bedachung muss zudem die Anforderungen an eine „harte Bedachung“ erfüllen (Art. 30 Abs. 1 BayBO i. V. m. Art. 54 Abs. 3 BayBO, zur Abwehr von Nachteilen bei Sonderbauten: hier Krankenhaus).

- 2.7 Die gesamte Dachlandeplatz-Konstruktion muss aus nichtbrennbaren Baustoffen errichtet sein (Art. 54 Abs. 3 BayBO, zur Abwehr von Nachteilen bei Sonderbauten: hier Krankenhaus).
- 2.8 Beide definierten Rettungswege müssen zu einem bauordnungsrechtlichen Rettungsweg führen (Außentreppe, notwendiger Treppenraum). Der Verlauf des Flucht- und Rettungswegs auf der „Dachdecke“ ist zu befestigen und zu sichern (Art. 54 Abs. 3 BayBO, zur Abwehr von Nachteilen bei Sonderbauten: hier Krankenhaus).
- 2.9 Unter Punkt 8.7 (S. 14) des Luftfahrttechnischen Gutachtens wird ein Auffangbehälter zur Aufnahme von Regenwasser, austretender Betriebsstoffe/Treibstoffe und Feuerlöschschaum beschrieben. Der geplante Standort des Behälters ist im Gutachten nicht festgelegt. Der Auffangbehälter ist in unmittelbarer Nähe zur Geländeoberfläche so zu positionieren, dass im Brandfall keine Gefahr für das künftige Gebäude („Herz-Lungen-Gefäß-Zentrum“) besteht. Dies gilt auch für die Rohrleitungen. Um im Brandfall ggf. abgeleitete brennende Betriebsstoffe in diesem Behälter löschen zu können, ist eine Feuerwehzufahrt mit endständiger Bewegungsfläche unmittelbar beim Auffangbehälter zu errichten. Hierfür sind die „Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr – Stand 2009“ zu beachten und umzusetzen. Um gegebenenfalls Löschmittel in den Behälter einbringen zu können, muss dieser mit einer von außen offenbaren Einbringöffnung versehen werden. Sollte der Behälter über eine geeignete Revisionsöffnung verfügen, so kann diese als Einbringöffnung genutzt werden.
- 2.10 Aus Gründen des Umweltschutzes ist auf die Verwendung/Vorhaltung von flourhaltigen Schaumlöschmitteln unbedingt zu verzichten (vgl. Broschüre des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz „Umweltschonender Einsatz von Feuerlöschschäumen“, August 2018, 2. Auflage). Schaummittel AFFF beinhaltet Fluortenside (flourhaltiges Schaumlöschmittel), die sowohl gesundheits- als auch umweltschädigend sind. Diese Stoffe können durch einen Leichtstoffabscheider in Auffangbehältern nicht abgeschieden und von Kläranlagen nicht aus dem Abwasser entfernt werden. Sofern dennoch flourhaltiges Schaumlöschmittel verwendet werden soll, ist eine geeignete Löschwasserrückhaltung erforderlich.

3. Markierungen und Kennzeichnungen

- 3.1 Bei der Tageskennzeichnung des Hubschraubersonderlandeplatzes sind die Anforderungen der AVV zu beachten. Dies ist gemäß den Darstellungen in den Plananlagen (insbesondere Anlagen 3 und 4) vorliegend gegeben.
- 3.2 Die Markierungen auf den Flugbetriebsflächen sind mit dem von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) geprüften Markierungssystem Typ I, retroreflektierend, auszuführen.

- 3.3 Die Hubschrauberflugplatz-Erkennungsmarkierung ist in Form eines roten „H“ in weißem Kreuz mittig auf der FATO herzustellen. Der Querbalken des „H“ ist dabei an der bevorzugten Endanflugrichtung (284° rwN) auszurichten.
- 3.4 Die TLOF-Markierung ist in Form einer durchgehenden, weißen Linie (0,50 m breit) entlang dem Rand der TLOF (Quadrat 20,50 m x 20,50 m außen) anzulegen.
- 3.5 Die Höchstmassenmarkierung (07 t) ist innerhalb der TLOF in Orientierung an die Hauptanflugrichtung in Ziffern und Buchstabe in roter Farbe auszuführen.
- 3.6 Der Dachlandeplatz erhält zudem auf seiner Nordostseite innerhalb der TLOF – ebenfalls ausgerichtet an der Hauptanflugrichtung – die Namensmarkierung „KB“ (Klinik Bogenhausen), um eine eindeutige Identifizierbarkeit herzustellen.
- 3.7 Zur Verbesserung der visuellen Wahrnehmung werden die vier An- und Abflugflächen jeweils mit weißen Doppelpfeilen gekennzeichnet.
- 3.8 Der Hubschrauberstandplatz wird mit einem Außendurchmesser von 16,40 m um dessen Bezugspunkt in gelber Farbe (Strichbreite 0,15 m) markiert. Ebenso ist eine gelbe Absetzmarkierung (Strichbreite 0,5 m) mit Innendurchmesser von 6,82 m aufzubringen.
- 3.9 Erforderliche Tagesmarkierungen für die beiden Aufzugsüberbauten westlich und östlich des Landeplatzes sowie die beiden Kamine für Netzersatzanlagen nordwestlich und nordöstlich des Landeplatzes sind gemäß den Eintragungen in den Anlagen 5 bis 7 aufzutragen.
- 3.10 Für die Nachtkennzeichnung/Befeuerung des Hubschraubersonderlandeplatzes sind ebenfalls die Anforderungen der AVV einzuhalten. Dies ist gemäß den Darstellungen in den Plananlagen (insbesondere Anlagen 3 und 4) vorliegend gegeben.
- 3.11 Auf dem Dach des Aufzugsüberbaus im Westen des Landeplatzes ist ein Hubschrauberflugplatz-Leuchtfeuer zu installieren. Die Anforderungen der AVV an ein Hubschrauberflugplatz-Leuchtfeuer sind zu beachten.
- 3.12 Für die vier Anflugrichtungen ist jeweils eine aus jeweils drei Rundstrahlfestfeuern in Unterflurbauweise mit weißer Lichtfarbe bestehende Anflugbefeuerung zu installieren.
- 3.13 Als TLOF-Randbefeuerung sind 28 grüne Rundstrahlfestfeuer in Unterflurbauweise entlang der Ränder der TLOF in gleichmäßigen Abständen einzubauen.
- 3.14 Zur Ausleuchtung der Flugbetriebsflächen sind auf dem Rand der Dachfläche Flutlichtstrahler zu installieren. Diese dürfen eine Höhe von 25 cm nicht überschreiten und sind brechbar auszuführen. Sie sind so zu positionieren, dass Hubschrauberführer im Flug oder sich auf der Fläche aufhaltendes Personal nicht geblendet werden und möglichst wenig Schattenwurf auf dem Landeplatz und den sonstigen Betriebsflächen entsteht. Die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke der Flutlichtbeleuchtung

soll – gemessen an der Oberfläche des Vorfeldes – mindestens 10 Lux betragen. Die Anforderungen der AVV an Flutlichtscheinwerfer sind zu beachten.

- 3.15 Die mit einer Hindernisbefeuerng (Hindernis- bzw. Gefahrenfeuer) zu versehenden Gebäude bzw. Gebäudeteile ergeben sich im Übrigen aus den Anlagen (insbesondere Anlage 2).
- 3.16 Die Befeuerng der Flugbetriebsflächen (Unterflurfeuer, Flutlichtscheinwerfer) muss so auf mehrere Stromkreise eines Stromnetzes verteilt angeschlossen sein, dass bei Ausfall eines Stromkreises der Eindruck des Gesamtbefeuerngbildes erhalten bleibt.
- 3.17 Die stromführenden Einrichtungen des Landeplatzes für Befeuerng, Sicherungseinrichtungen und Löschanlagen sind an die Netzersatzanlage der Klinik anzuschließen.
- 3.18 Die Befeuerng ist im Falle des Flugbetriebs bei Dunkelheit sowie auch tagsüber bei schlechter Sicht zu betreiben.

4. Hindernisfreiheit

- 4.1 Die Hindernisfreiheit muss entsprechend den Anforderungen der AVV gewährleistet sein.
- 4.2 Erforderliche Hinderniskennzeichnungen von weiteren Gebäuden, Kränen, Baustelleneinrichtungen etc. sind im Einzelfall in Abstimmung mit dem Planersteller und dem Luftamt Südbayern zu prüfen und festzulegen.

5. Flugbetrieb

- 5.1 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, der sonstigen Betriebsflächen sowie in den An- und Abflugflächen befinden.
- 5.2 Gleichzeitiger Flugbetrieb von zwei oder mehreren Hubschraubern ist am genehmigungsgegenständlichen Dachlandeplatz nicht zulässig.
- 5.3 Für den Zeitraum, in welchem ein Hubschrauber auf dem Standplatz im Nordwesten der FATO parkt, kann die nordwestliche An- und Abflugfläche nicht genutzt werden.
- 5.4 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.
- 5.5 Weiterhin ist eine Flugplatzbenutzungsordnung zu erstellen. Diese muss insbesondere auch Regelungen zur gefahrlosen Abwicklung von Nutzungskollisionen beim Aufeinandertreffen zweier oder mehrerer Rettungshubschrauber enthalten. Dieses Do-

kument ist vor Aufnahme des Flugbetriebs am Dachlandeplatz der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zur Genehmigung vorzulegen und anschließend in der Flugplatzakte aufzubewahren. Weiterhin ist es in den für die Zivilluftfahrt einschlägigen Regelwerken zu veröffentlichen. Darüber hinaus ist dieses Dokument den Lufttrettungsunternehmen, die den Landeplatz nutzen, zur Kenntnis zu geben.

6. Feuerlösch- und Rettungswesen

6.1 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.

6.2 Der vorliegende Hubschrauberdachlandeplatz wird antragsgemäß der Brandschutzkategorie H 2 zugeordnet. Dementsprechend sind folgende Löschmittel vorzuhalten:

- Hauptlöschmittel: Löschschaum der Mindestleistungsstufe B (Vorhaltung von mindestens 5.000 l Wasser; Ausstoßrate der Schaumlösung mindestens 250 l/min);
- Zusatzlöschmittel: 45 kg Trockenlöschmittel oder 90 kg CO₂, verteilt auf mehrere handlichere Feuerlöscher.
- 2 CO₂-Löscher mit je 5 kg Inhalt für Kleinbrände z.B. in der Bordelektronik

Für die Ausbringung des Hauptlöschmittels sind im Westen und Osten der Flugbetriebsflächen vorliegend zwei fernbedienbare Auswurfeinrichtungen (Löschmonitore) zu installieren. Damit muss es möglich sein, Schaum mit der Ausstoßrate von 500 l/min auszubringen und jeden Bereich der Flugbetriebsflächen zu erreichen. Zudem ist eine Schlauchleitung mit Hohlstrahlrohr für die Feuerwehr mit einer Ausbringleistung von 250 l/min vorgesehen.

6.3 Nach Abschluss der Installation der Feuerlöscheinrichtungen bzw. vor Inbetriebnahme des Landeplatzes muss die Funktions- und Leistungsfähigkeit der einzelnen Einrichtungen in einem Praxistest geprüft und gegenüber der Genehmigungsbehörde nachgewiesen werden.

6.4 Nachfolgende Rettungsgeräte sind als Mindestausstattung in unmittelbarer Nähe zur Flugbetriebsfläche ebenfalls vorzuhalten:

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

- 2 Handlampen, aufladbar
- 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 Wolldecken
- 1 Verbandskasten VK DIN 14142
- 1 Verbrennungsset für Brandverletzte
- 4 Rettungsfolien
- 1 Feuerwehrjacke - Universalgröße

Zudem wird die Vorhaltung folgender Rettungsgeräte empfohlen:

- 2 Feuerwehrschatzausrüstungen inkl. Sicherheitsschuhen und Sicherheitsstiefeln
- 1 Glassäge
- 1 Transportunterwagen (ggf. faltbar) für die Krankentrage aus H-135-Helikoptern (zuvor Eurocopter EC 135), da diese kein eigenes Fahrgestell hat

- 6.5 Ausreichende Mengen an Ölbindemitteln sind vorzuhalten.
- 6.6 Die Löschanlage ist an die Sicherheitsstromversorgung anzuschließen.
- 6.7 Eine Brandmeldeanlage (Feuermelder) ist zu installieren, damit im Schadensfall ein direkter Alarm bei der zuständigen Feuerwehr von Dritten ausgelöst werden kann.
- 6.8 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.
- 6.9 Während des Flugbetriebes muss mindestens eine im Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsgeräte sachkundige Person am Hubschraubersonderlandeplatz anwesend sein, die den Flugbetrieb beaufsichtigen kann. Diese Person muss Zugang zu allen notwendigen Feuerlösch-, Rettungseinrichtungen und zum Telefon 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 dabei sicherzustellen. Die Überwachung des Landeplatzes kann über Video-Kameras erfolgen.

Die sachkundige Person ist durch geeignete Fachkräfte erfolgreich im Gebrauch der vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte zu unterweisen. Ein Nachweis hierüber ist vorzulegen. Mit der/den sachkundige(n) Person(en) ist – möglichst in Kooperation mit der zuständigen Feuerwehr – mindestens einmal jährlich eine Übung an den Feuerlösch- und Rettungsgeräten (mit Wasserbetrieb) durchzuführen und zu protokollieren.

7. Schutz vor Fluglärm

- 7.1 Unnötige Standlaufzeiten und Schwebeflüge sind aus Lärmschutzgründen zu vermeiden.
- 7.2 Die An- und Abflüge haben nach Möglichkeit innerhalb der in den Plänen dargestellten An- und Abflugflächen zu erfolgen.
- 7.3 An- und Abflüge sollen möglichst nicht über Wohngebiete erfolgen.

8. Sonstiges

- 8.1 Sämtliche Flugbetriebsflächen sowie die Zufahrtswege zum Hubschrauberlandeplatz sind im Winter schnee- und eisfrei zu halten. Taumittel mit chemischen Zusätzen sind nicht erlaubt.
- 8.2 Eine Flugplatzakte ist zu führen, worin u.a. die vorliegende luftverkehrsrechtliche Genehmigung, nachträgliche Änderungen, auf den Hubschraubersonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde, der Alarmplan und die Flugplatzbenutzungsordnung gesammelt aufzubewahren sind.
- 8.3 Der Abschluss einer Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden (einschließlich der sachkundigen Person nach Nr. A.V.6.10 dieses Bescheides) über eine angemessene Deckungssumme wird empfohlen. Die Höhe der Deckungssumme soll in Absprache mit dem Versicherungsunternehmen festgelegt werden.
- 8.4 Bestehende und künftige bauliche Anlagen, welche sich im Umgriff der Flugbetriebsflächen und im Bereich der An- und Abflugflächen befinden, müssen den durch startende/landende Hubschrauber verursachten physikalischen Auswirkungen (Rotorabwinde) standhalten.
- 8.5 Veränderungen am Zustand des Hubschraubersonderlandeplatzes, am Betriebszustand der zugehörigen Einrichtungen und Anlagen sowie Informationen, welche für den Flugbetrieb von Bedeutung sind, vor allem bauliche Veränderungen im An- und Abflugsektor (auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse, z.B. Baukräne, handelt), 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 ist den Mitarbeitern/innen 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. 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.

VII. 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 Hubschrauberdachlandeplatzes an solche veränderten Anforderungen nicht möglich ist.

VIII. Kostenentscheidung

Die München Klinik gGmbH hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Für diesen Bescheid wird eine Gebühr in Höhe von 4.329,00 € festgesetzt. Auslagen sind nicht angefallen.

B.

Hinweise:

1. Diese Genehmigung ersetzt nicht evtl. nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse.
2. Die Bestellung von Personen nach Ziffer A.V.6.9 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).
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. Antrag:

Die München Klinik gGmbH stellte bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – mit Schreiben vom 28.01.2020 einen Antrag auf Erteilung der Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) für die München Klinik Bogenhausen nach § 6 LuftVG. Dem Antrag lag das luftfahrttechnische Eignungsgutachten der HeliportDesign Carloff GmbH, Ruhrtalstraße 82a, 45239 Essen, vom 30.07.2019 mit den zugehörigen Planunterlagen sowie die schalltechnische Stellungnahme der TÜV NORD Systems GmbH & Co. KG, Am TÜV 1, 45307 Essen, vom 22.01.2019 bei.

Die Flugbetriebsflächen und die notwendigen Infrastruktureinrichtungen sollen auf einem noch zu errichtenden Erweiterungsbau im östlichen Bereich des Klinikareals – dem neuen Notfall- und OP-Zentrum des Klinikums – entstehen. Der antragsgegenständliche Dachlandeplatz soll voraussichtlich Ende 2022/Anfang 2023 in Betrieb gehen können und sodann den bisherigen, mit Bescheid der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vom 24.09.1996, Nr. 315.31, nach § 6 LuftVG genehmigten Hubschrauberbodenlandeplatz ersetzen.

Mit der getroffenen Standortwahl soll dabei insbesondere dem Ziel einer bestmöglichen Versorgung der Notfallpatienten durch eine möglichst kurze, fußläufige Anbindung zwischen Hubschrauberlandeplatz und Notaufnahme/OP ohne zusätzliche Umbettung in einen Rettungswagen – wie es bisher zwischen Bodenlandeplatz und Notaufnahme erforderlich ist – Rechnung getragen werden.

Der Landeplatz wird ausschließlich der Durchführung von Hubschrauberflügen im Rahmen des Rettungsdienstes, Katastrophenschutzes und Krankentransportes und damit in Zusammenhang stehenden Flügen wie dem Transport von Spezialisten, medizinischem Gerät, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten dienen und für den Flugbetrieb am Tag und in der Nacht ausgerichtet sein.

Hinsichtlich der künftigen Entwicklung der Flugbewegungen an der München Klinik Bogenhausen geht der Antragsteller davon aus, dass es aufgrund standortspezifischer Verschiebungen bei den Behandlungsschwerpunkten der Münchner Kliniken zu einer Konzentrierung der Versorgung schwerstkranker/-verletzter, mittels Rettungshubschrauber angelieferter Patienten und damit zu einer Steigerung des Flugbetriebs in Bogenhausen kommen werde. Vor diesem Hintergrund rechnet der Antragsteller mit jährlich 400 Starts und 400 Landungen (800 Flugbewegungen) am Dachlandeplatz ab dem Prognosejahr 2029, davon 80 Flugbewegungen im Nachtzeitraum.

2. Behördenbeteiligung:

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

- Landeshauptstadt München
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)

- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw)
- Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde
- Wasserwirtschaftsamt München

Von Seiten des BAIUDBw, der Höheren Landesplanungsbehörde und des Wasserwirtschafts-amts München wurden keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben erhoben.

Auch die DFS trug im Verfahren keine grundsätzlichen Einwände vor, wies jedoch darauf hin, dass die Sicherheitsfläche in ihren geplanten Ausmaßen nicht uneingeschränkt den in den einschlägigen Anlagenrichtlinien formulierten Anforderungen für diese Fläche entspreche. Bei der antragsgegenständlichen Konzeption einer runden Sicherheitsfläche um eine eckige FATO werde nicht in allen Ecken der FATO die geforderte Mindeststrecke von 3,42 m erreicht. Die Einholung des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu dieser Abweichung von den Richtlinien werde empfohlen.

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.2 dieses Bescheides niedergelegt.

3. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Darüber hinaus wurde der Antrag mit Datum vom 10.03.2020 im Amtsblatt der Landeshauptstadt München in ortsüblicher Art und Weise bekannt gemacht und vom 17.03.2020 bis einschließlich 16.04.2020 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 § 26 Abs. 1 Nr. 4 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 formellen Genehmigungsvoraussetzungen liegen vor.

Insbesondere entsprachen die von der München Klinik gGmbH vorgelegten Unterlagen in Art und Umfang 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 dabei nicht ersichtlich.

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

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

2. Materielle Genehmigungsvoraussetzungen

Das beantragte Vorhaben ist mit den materiellen Anforderungen an eine solche Planungsmaßnahme vereinbar.

Vor Erteilung der Genehmigung war gemäß § 6 Abs. 2 LuftVG besonders zu prüfen, ob die beantragte Planung den Maßgaben der Raumordnung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Fluglärmenschutz 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 (Planungsermessens).

2.1 Planrechtfertigung, Zweck des Flugbetriebs

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, wenn sie z.B. aus baulichen oder technischen Gründen nicht umgesetzt werden könnten, sind nicht planerisch gerechtfertigt.

Im vorliegenden Falle handelt es sich bei dem geplanten Hubschrauberlandeplatz 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, der nach der Rechtsprechung die Planrechtfertigung entfallen lassen könnte, liegt nicht vor.

Darüber hinaus sind im konkreten Fall keine weiteren Anforderungen an die Planrechtfertigung zu stellen. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund, dass mit diesem Vorhaben kein unmittelbarer Eingriff in nicht dem Vorhabenträger gehörende (Privat-)Grundstücke verbunden ist. Mit dem Vorhaben sind insoweit nur mittelbare Auswirkungen verbunden.

2.2 Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung

Auch raumordnerische und landesplanerische Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Der Stellungnahme der Regierung von Oberbayern – Höhere Landesplanungsbehörde – war zu entnehmen, dass das Vorhaben den landesplanerischen Festlegungen insbeson-

dere hinsichtlich des Zivilschutzes und der medizinischen Versorgung entspricht. Der Erhalt und die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der notwendigen Infrastruktur sind demnach in allen Teilräumen von besonderer Bedeutung. Überörtliche Einrichtungen (...) der medizinischen Versorgung (...) sollen bevorzugt in zentralen Orten gebündelt werden (Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 Bayerisches Landesplanungsgesetz – BayLplG). Den räumlichen Erfordernissen der Verteidigung und des Zivilschutzes soll Rechnung getragen werden (Art. 6 Abs. 2 Nr. 8 BayLplG).

2.3 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Weiterhin widerspricht der antragsgegenständliche Neubau des Dachlandeplatzes nicht den Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Hierdurch finden per se keine naturschutzrechtlich relevanten Eingriffe in Natur und Landschaft statt.

Insbesondere erhoben die am Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden keine grundsätzlichen Einwände gegen das Vorhaben.

Im Übrigen prüfte die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – diese Gesichtspunkte auch im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls bei der Umweltverträglichkeit (siehe Abschnitt C.II.5 dieses Bescheides).

2.4 Belange des Wasserrechts

Die geplante Neuerrichtung des Hubschraubersonderlandeplatzes widerspricht auch nicht wasserrechtlichen Belangen.

Insbesondere ist bei Berücksichtigung der unter Abschnitt A.V.2 genannten Auflagen 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 der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ein geeigneter Nachweis hierüber vorzulegen.

2.5 Erfordernisse des Städtebaus

Belange des Städtebaus stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen.

Der Dachlandeplatz wird im Zusammenhang mit dem Neubau des Erweiterungsbaus Ost als Teilmaßnahme (Bauabschnitt 1) einer umfangreichen Generalsanierung mit Erweiterung der München Klinik Bogenhausen errichtet. Die Baugenehmigung hierfür wurde von der Landeshauptstadt München – Lokalbaukommission – mit Bescheid vom 16.07.2019

bereits erteilt und mit entsprechenden Auflagen bzw. Bedingungen versehen. Hierin enthalten ist auch ein Vorbehalt weiterer Auflagen, welche sich ggf. aus dem luftverkehrsrechtlichen Verfahren für die Baugenehmigung ergeben könnten (siehe ebenda Seite 7 Mitte).

Im Übrigen wurde von der Landeshauptstadt München im vorliegenden Verfahren keine konkrete Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit vorgetragen. Dasselbe gilt für mögliche mittelbare Beeinträchtigungen durch Fluglärm in Bezug auf kommunale Einrichtungen.

2.6 Schutz vor Fluglärm

Der Neubau des antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatzes für die München Klinik Bogenhausen ist unter Berücksichtigung der im Rahmen dieses Bescheids verfügbaren Auflagen mit den Belangen des Schutzes vor Fluglärm vereinbar. Durch den geplanten Flugbetrieb am antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatz an der München Klinik Bogenhausen sind keine schädlichen Umwelteinwirkungen, erheblichen Belästigungen oder erheblichen Nachteile für die Allgemeinheit und die Umgebung zu erwarten.

Dies ist das Ergebnis der von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – getroffenen Abwägung. Grundlage der Bewertung und Beurteilung des ermittelten Ausmaßes und der Auswirkungen der flugbetriebsbedingten Geräuschemissionen am und in der Umgebung des Dachlandeplatzes für die München Klinik Bogenhausen ist hierbei die von der Antragstellerin beauftragte und von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – geprüfte schalltechnische Stellungnahme der TÜV NORD Systems GmbH & Co. KG, Am TÜV 1, 45307 Essen, vom 22.01.2019. Als Maßstab dient das im Folgenden festgesetzte Bewertungsschema.

2.6.1 Grundsätze und Verfahren bei der Bewertung von Lärmauswirkungen

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – legt die Geringfügigkeitsschwelle (rechtliche Abwägungsschwelle) regelmäßig bei einem LAeq Tag = 52 dB(A) bzw. LAeq Nacht = 45 dB(A) sowie die Schwelle für unzumutbare Lärmauswirkungen (rechtliche Zumutbarkeitsschwelle), in Abhängigkeit der Rahmenbedingungen im konkreten Sachverhalt, bei einem LAeq Tag = 60 - 65 dB(A) bzw. LAeq Nacht = 50 - 55 dB(A) fest.

2.6.1.1 *Anwendbarkeit des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG)*

Am 07.06.2007 trat das novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) in Kraft, welches die Festsetzung und den Vollzug von Lärmschutzbereichen in der Umgebung von Flugplätzen regelt. Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG sind im Rahmen von Planfeststellungsverfahren die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachten. Nach Satz 4 gilt dies gleichermaßen für Genehmigungen nach § 6 LuftVG. Daraus ergibt sich, dass die Grenzwerte des FluglärmG in Bezug auf den Fluglärm die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze in Verfahren nach den §§ 8, 6 LuftVG auch festlegen, wenn der betreffende

Flugplatz in den Anwendungsbereich des FluglärmG fällt. Dieser erfasst neben militärischen Flugplätzen typischerweise Verkehrsflughäfen bzw. -landeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr, letztere mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen im Jahr.

Für Flugplätze, die wie vorliegend bereits aufgrund der im Vergleich dazu geringeren Anzahl der jährlichen Flugbewegungen vom Anwendungsbereich des FluglärmG nicht umfasst sind (siehe unten Abschnitt 2.10.2.2), ist in der Folge eine konkrete Einzelfallbewertung vorzunehmen. Sowohl Kenngrößen als auch die Berechnungsmethodik sind der sachgerechten Festlegung der zuständigen Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsbehörde überantwortet (vgl. Wysk, Rechtliche Aspekte des neuen Fluglärmgesetzes, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2007 S. 248; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 08.07.2009, Az. 8 C 10399/08, juris RdNr. 119). Aus § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG leiten sich in diesem Falle somit keine verbindlichen Werte für die Abwägungsentscheidung im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens ab.

2.6.1.2 *Festlegung der maßgeblichen Schwellenwerte*

Die Genehmigungsbehörde beginnt Aspekte des Fluglärms auf der Grundlage bisheriger Rechtsprechung sowie der jahrelang gerichtlich hierzu nie beanstandeten Verfahrensweise dann abzuwägen, wenn die durch den Flugbetrieb verursachten Geräuschemissionen in bewohnten Gebieten am Tag (6.00 Uhr – 22.00 Uhr) einen Beurteilungspegel von **52 dB(A)** bzw. in der Nacht (22.00 Uhr – 6.00 Uhr) einen Beurteilungspegel von **45 dB(A)** erwarten lassen (**rechtliche Abwägungsschwelle**). Eine atypische Situation, welche den Ansatz niedrigerer Pegel erfordern könnte, z.B. erstmalige Lärmauswirkungen in einem bisher von Fluglärm oder sonstigem Verkehrslärm völlig unberührten Bereich, besteht im vorliegenden Falle eines Kliniklandeplatzes im Gebiet der Millionenstadt und Landeshauptstadt München nicht. Im Übrigen beinhaltet das Lärmgutachten Karten, in welchen darunter liegende Pegelwerte bis 35 dB(A) tags und nachts dargestellt sind. Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – hat auch diese Werte in den Blick genommen.

Bei der Benennung des hier anzusetzenden – auf den konkreten Einzelfall bezogenen – Bewertungsmaßstabes, ab welchem die Lärmauswirkungen als nicht mehr zumutbar einzustufen sind, orientiert sich die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – an den Werten des § 2 Abs. 2 FluglärmG. Bei der Festlegung der Zumutbarkeitsgrenzen ist hierbei auf die Werte der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone abzustellen. Die Werte der Tag-Schutzzone 2 markieren demgegenüber keine Grenzwerte (vgl. Wysk, Rechtliche Aspekte des neuen Fluglärmgesetzes, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2007 S. 248). Demnach ist die Zumutbarkeitsschwelle hinsichtlich der Geräuschemissionen aufgrund des Flugbetriebes, welche regelmäßig nicht überschritten werden soll, innerhalb eines Dauerschallpegel-Bereiches von LAeq Tag = 60 – 65 dB(A) am Tag bzw. von LAeq Nacht = 50 – 55 dB(A) in der Nacht, anzusetzen.

Die Festlegung der konkreten Zumutbarkeitsschwellen ist – wie bereits ausgeführt – von der Genehmigungsbehörde unter Würdigung und Bewertung des konkreten Sachverhalts individuell für jeden Flugplatz abzuleiten. Im Ergebnis sieht es die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – im dem gegebenen Falle als gerechtfertigt an, sich nach den in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG bezeichneten Werten für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz zu richten.

Auch wenn Fluglärm von Hubschraubern im Vergleich zu Flächenflugzeugen mitunter als belastender wahrgenommen wird, ist generell das gesteigerte öffentliche Interesse an der Durchführung von Rettungsflügen zur medizinischen Hilfeleistung, insbesondere in Notfällen, als schutzmindernd anzuerkennen und mit diesem erheblichen Gewicht in die Bewertung mit einzubeziehen. Zugleich findet bisher an diesem Standort Flugbetrieb vom/zum bestehenden Bodenlandeplatz bereits statt. Insofern wird mit diesem Vorhaben keine vollständig neue, unbekannte Lärmquelle geschaffen.

Als Zumutbarkeitsschwelle hinsichtlich der Geräuschemissionen aufgrund des Flugbetriebes, welche regelfällig nicht überschritten werden soll, werden sonach für den vorliegenden konkreten Einzelfall folgende Werte abgeleitet:

L_{Aeq} Tag = 60 dB(A)

L_{Aeq} Nacht = 50 dB(A)

Bei den vorliegend angenommenen 48 Nacht-Flugbewegungen in den verkehrsreichen sechs Monaten (siehe nachfolgenden Abschnitt), d. h. im Schnitt weniger als zwei Flugbewegungen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr pro Woche, kommt das in Anlehnung an das FluglärmG bestehende Maximalpegelkriterium hier nicht zur Anwendung. Die jeweiligen Vorsorgezielwerte bzw. Schwellenwerte, ab welcher eine Gesundheitsgefährdung zu befürchten wäre, werden unter Berücksichtigung des lärmmedizinischen Erkenntnisstandes, wie er im FluglärmG zum Ausdruck kommt – nämlich kalendertäglich sechs Fluglärmereignisse pro Nacht – nicht erreicht.

2.6.2 Ermittlung und Auswertung der flugbetriebsbedingten Geräuschemissionen für den beantragten Hubschrauberdachlandeplatz

Für die Ermittlung der flugbetriebsbedingten Geräuschemissionen in der Umgebung von Flugplätzen gibt die DIN 45684-1:2013-7 (Akustik – Ermittlung von Fluggeräuschemissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren) ein Berechnungsverfahren vor, welches an Flugplätzen wie hier, die – wie oben beschrieben – nicht unter das FluglärmG fallen, regelmäßig zur Anwendung kommt. Dieses ist allgemein anerkannt und bewährt. Hierbei fließen in die Berechnung verschiedene Parameter wie z.B. die akustischen und flugbetrieblichen Daten der genutzten Luftfahrzeuge, die Zahl der Flugbewegungen, die Topographie und die Verläufe der An- und Abflugflächen ein.

Vor diesem Hintergrund wurden in der prüfungsgegenständlichen schalltechnischen Untersuchung vom 22.01.2020 folgende Eingangsannahmen getroffen bzw. bei der Berechnung berücksichtigt:

- 400 Starts und 400 Landungen (= 800 Flugbewegungen) mit Hubschraubern pro Jahr ab dem Prognosejahr 2029, davon 10 % im Nachtzeitraum (= 80 Flugbewegungen)
- als Beurteilungszeitraum die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) des Prognosejahres 2029 (ergibt vorliegend 432 Flugbewegungen/Tag; 48 Flugbewegungen/Nacht)
- die Topografie mit Hilfe eines digitalen Geländemodells mit einem Gitterabstand von 50 m
- im Hinblick auf die Betriebsrichtungsverteilung eine 100%/100% Flugbewegungsverteilung
- hinsichtlich der Flugleistungs- und Emissionsdaten des am Platz verkehrenden Hubschraubermusters die aus den Datenblättern der DIN 45684-1 zu entnehmenden Datensätze
- für alle Starts das sogenannte Rückwärtsstartverfahren
- als Immissionshöhe 4 m über Grund
- als Gitterweite für die Berechnung 10 m
- die abschirmende Wirkung von Hindernissen

Die vorgenannten, in die Berechnung eingestellten Eingangsdaten und -annahmen entsprechen den Maßgaben der DIN 45684-1 und waren damit als Grundlage für die Ermittlung der Lärmauswirkungen am bzw. in der Umgebung der München Klinik Bogenhausen geeignet.

2.6.3 Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens

Von der Genehmigungsbehörde war anschließend zu prüfen, welche den Dachlandeplatz umgebenden Bereiche ggf. durch das beantragte Vorhaben von Geräuschimmissionen oberhalb der Abwägungsschwellen betroffen sein könnten und ob damit zu rechnen ist, dass diese möglicherweise in unzumutbarem Maße von Fluglärm berührt werden.

Grundlage der Bewertung durch die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – waren insbesondere die Einzelpunktberechnungen auf Seite 45 des schalltechnischen Gutachtens in Bezug auf die energieäquivalenten A-bewerteten Dauerschallpegel bzw. die Maximalpegel für den Tages- und Nachtzeitraum (außen) sowie die flächenhaften Darstellungen auf den Lärmkarten in den Anlagen (A23 bzw. A24).

2.6.3.1 *Lärmbelastung durch Flugbetrieb am Tag (06.00 bis 22.00 Uhr):*

Die mit einem Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag} = 52\text{ dB(A)}$ festgelegte Abwägungsschwelle wird außerhalb des Dachlandeplatzes lediglich im Bereich der unmittelbar nördlich an das Klinikum angrenzenden Kleingartenanlage „Schlüsselgarten“ (IP 3 bis IP 6) geringfügig mit bis zu 2 dB(A) überschritten. An den anderen untersuchten Immissionspunkten (IP 1 bis IP 2; IP 7 bis IP 9) treten höchstens Dauerschallpegel von 50 dB(A) auf.

Der Bereich, innerhalb dessen bereits unzumutbare Fluglärmbelastungen [L_{Aeq} Tag = 60 dB(A)] zu erwarten sind, erreicht mit einem Abstand von mindestens 6 dB(A) hingegen keine Bebauungen außerhalb des Dachlandeplatzes.

2.6.3.2 *Lärmbelastung durch Flugbetrieb in der Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr):*

Der abwägungsrelevante Bereich in der Nacht wird durch die Geringfügigkeitsschwelle mit einem Dauerschallpegel von L_{Aeq} Nacht = 45 dB(A) bestimmt. Dieser Schwellenwert wird außerhalb des Dachlandeplatzes wiederum lediglich im Bereich der o.g. Kleingartenanlage geringfügig mit bis zu 2 dB(A) überschritten. An den anderen untersuchten Immissionspunkten treten demnach maximal Dauerschallpegel von 41 dB(A) auf.

Der Bereich, innerhalb dessen bereits unzumutbare Fluglärmbelastungen [L_{Aeq} Nacht = 50 dB(A)] zu erwarten sind, erreicht mit einem Abstand von mindestens 3 dB(A) keine Bebauungen außerhalb des Dachlandeplatzes.

2.6.3.3 *Fazit*

Der höchste tagsüber innerhalb der Kleingartenanlage „Schlüsselgarten“ auftretende Dauerschallpegel von 54 dB(A) liegt noch mit etwa 6 dB(A) erheblich unter der Unzumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A). Der höchste nachts ebendort erreichte Wert von 47 dB(A) unterschreitet die Unzumutbarkeitsschwelle von 50 dB(A) ebenfalls deutlich um etwa 3 dB(A). Abgesehen davon werden an keinem Ort außerhalb des Klinikums die Geringfügigkeitsschwellen am Tage bzw. in der Nacht erreicht oder überschritten. Bei der Beurteilung der nächtlichen Lärmauswirkungen ist vorliegend insbesondere auch zu beachten, dass in Kleingartenanlagen i.d.R. kein Aufenthalt bei Nacht stattfindet bzw. gestattet ist.

Weder bei Tag noch bei Nacht sind in der Umgebung des geplanten Hubschrauberlandeplatzes der München Klinik Bogenhausen somit unzumutbare Fluglärmbelastungen zu erwarten.

Im Übrigen kommt bei den vorliegend angenommenen 48 nächtlichen Flugbewegungen in den verkehrsreichen sechs Monaten das Maximalpegelkriterium nicht zur Anwendung. Die jeweiligen Vorsorgezielwerte bzw. Schwellenwerte, ab welcher eine Gesundheitsgefährdung zu befürchten wäre, werden nicht erreicht.

2.6.4 Schutzmaßnahmen

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – war zuletzt veranlasst zu prüfen, ob und ggf. inwieweit aufgrund der festgestellten Lärmwerte Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm zu realisieren sind.

2.6.4.1 *Passiver Schallschutz*

Ein ausreichender Schutz vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen der Bevölkerung durch Fluglärm ist in der Umgebung der München Klinik Bogenhausen gegeben, da weder am Tage noch in der Nacht mit unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Fluglärm zu rechnen ist. Daher war die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen außerhalb des Klinikgeländes nach derzeitiger Sachlage nicht notwendig.

2.6.4.2 Aktiver Schallschutz

In der Umgebung der München Klinik Bogenhausen sind weder am Tage noch in der Nacht unzumutbare Fluglärmbelastungen zu erwarten. Daher war auch eine Anordnung aktiver Schallschutzmaßnahmen nach derzeitigem Stand nicht veranlasst.

2.6.5 Gesamtwürdigung zum Fluglärmschutz

Die in das schalltechnische Gutachten eingestellten Eingangsdaten sind aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zutreffend, die angewandte Methodik ist einwandfrei. Das hieraus resultierende Ergebnis der gutachterlichen Beurteilung ist plausibel und geeignet, die Auswirkungen des Fluglärms in der Umgebung des antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatzes angemessen zu bewerten.

Vorliegend ist bei der Abwägung zwischen der Lärmbelästigung durch den Hubschrauberflugbetrieb einerseits und der Durchführung von Rettungsflügen andererseits letzterer Priorität einzuräumen. Hierdurch auftretende, unvermeidbare Lärmbelästigungen sind den Anwohnern des Klinikums zumutbar.

Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm sind mit Ausnahme der in Abschnitt A.V.7 dieses Bescheides getroffenen Anordnungen nicht erforderlich.

2.7 **Geländeeignung, Richtlinienkonformität der Planung**

Die Geländeeignung ist durch das luftfahrttechnische Eignungsgutachten der HeliportDesign Carloff GmbH, Ruhrtalstraße 82a, 45239 Essen, vom 30.07.2019 in Verbindung mit den diesem Bescheid beiliegenden Plandarstellungen nachgewiesen. Auf die von der DFS ins Verfahren eingebrachte Stellungnahme vom 06.04.2020 wird insoweit Bezug genommen.

2.7.1 Anlage der Flugbetriebsflächen

Die geplante Ausführung und Ausdehnung der Endanflug- und Startfläche (FATO) bzw. der mit dieser identischen Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) entsprechen unter Berücksichtigung des verwendeten Referenzhubschraubers (Modell „H 145“ von Airbus Helicopters) den Anforderungen der AVV. Die vorliegend mindestens auszubildenden Maße betragen gem. Nr. 3.2.1.3 Buchstabe a) der AVV bei der vorliegend gewählten quadratischen FATO-Variante 20,45 m x 20,45 m, wobei sich die Seitenlänge von 20,45 m aus

dem Produkt 1,5 x Gesamtlänge des Referenzhubschraubers (13,63 m) ergibt. Geplant ist deren Umsetzung mit den Maßen von 20,50 m x 20,50 m.

Ausgehend davon bestimmt sich die die FATO allseitig umgebende Sicherheitsfläche in ihren erforderlichen Mindestmaßen nach Nr. 3.2.2.2 der AVV. Demnach muss die Sicherheitsfläche vom Rand der FATO an jeder Position nach außen mindestens eine Breite von 3,41 m (0,25 x Gesamtlänge des Referenzhubschraubers mit 13,63 m) aufweisen. Bei der vorliegend mit 20,50 m x 20,50 m angesetzten FATO ergäbe sich somit als vollständig tragfähige Sicherheitsfläche eine quadratische Gesamtfläche mit einer Mindestseitenlänge von 27,32 m (FATO 20,50 m + Sicherheitsfläche 3,41 m x 2).

Die vorliegend geplante Anlegung der quadratischen FATO von 20,50 m x 20,50 m innerhalb einer runden Sicherheitsfläche mit einem Durchmesser von 30,50 m führt dazu, dass insbesondere in der Hauptanflugrichtung gegenüber der quadratischen Version einer Sicherheitsfläche eine Breite von 5,00 m anstatt der Mindestbreite von 3,41 m zur Verfügung steht, die Sicherheitsfläche in den Ecken jedoch bis auf 0,76 m abnimmt. Damit entspricht die geplante Sicherheitsfläche formell nicht vollumfänglich den Anforderungen unter Nr. 3.2.2.2 der AVV.

Für eine Abweichung von den Anlagenrichtlinien ist gem. Nr. 1.1.2 der AVV im Grundsatz das Einvernehmen mit dem Richtliniengeber, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), herzustellen. Angesichts der Mitteilungen der DFS und des Sachverständigen, der vorliegende Planungsansatz sei mit dem BMVI in ähnlichen Genehmigungsverfahren bereits mit positivem Ergebnis abgestimmt worden, konnte nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – im vorliegenden Falle von einer Vorlage beim BMVI abgesehen werden. Sie bezieht sich insoweit in ihrer Entscheidung auch auf vergleichbare aktuelle Verfahren. Insbesondere lassen sich von der oben beschriebenen Abweichung keine erkennbaren Einschränkungen der Sicherheit bei Starts und Landungen auf dem Dachlandeplatz ableiten. Im Gegenteil ist hier – wie vom Sachverständigen nachvollziehbar beschrieben – als flugbetrieblich vorteilhaft hervorzuheben, dass bei der geplanten Ausführung der runden Sicherheitsfläche im Gegensatz zur quadratischen Variante in alle Richtungen gleichermaßen eine tragfähige Startabbruchstrecke von 30,50 m zur Verfügung steht.

2.7.2 Hindernisfreiheit

Mit Blick auf die Sicherheit des Flugverkehrs für an- und abfliegende Hubschrauber nahm der Gutachter bei der Bestimmung der An- und Abflugflächen die örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich der Hindernisfreiheit in den Blick. Die nach den AVV erforderlichen Hindernisfreiflächen sind vorhanden und aus den genehmigungsgegenständlichen Plänen und Schnitten ersichtlich.

Im Übrigen sind die zur Verbesserung der Sichtbarkeit mit Tages- und Nachtkennzeichnungen auszustattenden Gebäude, Gebäudeteile bzw. Anlagen unter den Ziffern A.V.3.9 bzw. 3.15 dieses Bescheides beschrieben.

2.8 Sicherheit des Luftverkehrs und öffentliche Sicherheit und Ordnung

Tatsachen, welche die Annahme rechtfertigen könnten, dass durch die Neuerrichtung des Hubschrauberlandeplatzes an der München Klinik Bogenhausen die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sei, sind nicht ersichtlich.

2.8.1 Feuerlösch- und Rettungswesen, baulicher Brandschutz

Die unter Abschnitt A.V.6 dieses Bescheides festgesetzten Auflagen zum Feuerlösch- und Rettungswesen am Hubschraubersonderlandeplatz entsprechen den Maßgaben der Brandschutzkategorie H 2 nach AVV. Die Unterweisung der sachkundigen Person (vgl. Ziffer A.V.6.6) in die vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte sowie deren regelmäßige Fortbildung gewährleisten darüber hinaus, dass die sachkundige Person neben der Brandbekämpfung wirksame Ersthilfe gegenüber verletzten Personen leisten und entsprechende Notrufe absetzen kann.

Die von der Landeshauptstadt München ins Verfahren eingebrachten Auflagen und Hinweise im Zusammenhang mit dem baulichen Brandschutz fanden vorliegend unter Abschnitt A.V.2 ebenfalls ihre Berücksichtigung.

Letztlich ist damit sichergestellt, dass vorliegend auch den Erfordernissen des Brandschutzes und des Rettungswesens ausreichend Rechnung getragen wird.

2.8.2 Sichere Abwicklung des Flugbetriebs, Landeplatzbenutzungsordnung

Zur Gewährleistung der Sicherheit des Flugbetriebs vom/zum neuen Dachlandeplatz ist gemäß Ziffer A.V.5.5 dieses Bescheides die Erstellung einer Landeplatzbenutzungsordnung mit entsprechenden Betriebsregelungen erforderlich. Hierin sind u.a. Maßnahmen für diejenigen Fälle festzulegen, in welchen sich durch das gleichzeitige Eintreffen von zwei oder mehreren Hubschraubern ggf. Nutzungskollisionen im Bereich der Flugbetriebsflächen und der An- und Abflugflächen ergeben könnten. Diese Regelungen sind vor Inbetriebnahme des Dachlandeplatzes von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zu prüfen und zu genehmigen. Die Kenntnisaufgabe an die die Landeplätze nutzenden Luftverkehrsunternehmen ist sicherzustellen. Sie erfolgt durch direkte Übermittlung an die betreffenden Rettungsorganisationen und mittels Veröffentlichung in den einschlägigen zivilfliegerischen Regelwerken

3. Gesamtabwägung und Zusammenfassung

Da das Vorhaben gemäß der Prüfung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – den Erfordernissen der Raumordnung entspricht, 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, keine Tatsachen bekannt sind, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sein könnte, und auch sonst keine Belange in unzumutbarem Maße betroffen sind, konnte dem Antrag entsprochen und die luftverkehrsrechtliche Genehmigung für die Anlage und den Betrieb des Hubschraubersonderlandeplatzes München Klinik Bogenhausen (Dachlandeplatz) erteilt werden.

Bei der Abwägung aller zu berücksichtigenden Belange war insbesondere das Interesse von Anwohnern/innen an einer möglichst geringen Belästigung durch Hubschrauberfluglärm dem Interesse des Antragstellers an der Anlage und dem Betrieb des Hubschraubersonderlandeplatzes zur Durchführung der Luftrettung gegenüber zu stellen. Da die Durchführung von Rettungsflügen im besonderen öffentlichen Interesse liegt, setzte sich dieser Belang unter Berücksichtigung der in dieser Genehmigung verfügten Nebenbestimmungen gegen die privaten Belange der Anwohner durch.

Zugunsten des Vorhabens war auch zu berücksichtigen, dass an der München Klinik Bogenhausen bereits seit vielen Jahren Hubschrauberflugbetrieb vom/zum bestehenden Bodenlandeplatz störungs- und beschwerdefrei stattfindet. Mit der Realisierung des neuen Dachlandeplatzes wird somit keine vollständig neue Lärmquelle geschaffen. Im Übrigen sind die Hubschrauberflüge in der zu erwartenden Zahl im Zusammenwirken mit den allgemeinen Umwelteinflüssen 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 das Vorhaben der München Klinik gGmbH bestand keine Verpflichtung, eine UVP durchzuführen. Eine UVP ist dann durchzuführen, wenn nach Einschätzung des Luftamtes Südbayern aufgrund überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG durch das Vorhaben zu erwarten sind, die nach § 25 Abs. 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Die Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 UVPG hat vorliegend ergeben, dass von dem Vorhaben aufgrund seiner Art, seiner Größe und seines Standortes keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 UVPG zu erwarten sind, die im Einzelfall eine Pflicht zur Erstellung einer UVP begründen.

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

Regierungsamtfrau