

LANDESDIREKTION SACHSEN  
09105 Chemnitz

## Zustellungsurkunde

Seufert Rechtsanwälte  
Rechtsanwalt Herr Dr. Martin Schröder  
Residenzstraße 12  
80333 München

### **Vollzug des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) Genehmigung nach § 6 LuftVG für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Klinikum Chemnitz**

Antrag vom 29. Juli 2014 in der Fassung vom 21. November 2014, 14. September 2015, 21. November 2016 und 23. Juli 2018, 25. September 2018 und 13. Mai 2019

Die vorgelegten Antragsunterlagen sind Bestandteil des Genehmigungsverfahrens geworden:

- Gutachten des öffentlich bestellten und beeidigten Sachverständigen Herrn Dipl.-Ing. R. Weigert über die Eignung des Geländes gemäß § 51 Abs. 1 Nr. 4 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) vom 23. April 2019
- Flugbetriebliche Stellungnahme des Sachverständigen Herrn R. Weigert vom 23. April 2019
- Variantenuntersuchung des Sachverständigen Herrn Dipl.-Ing. R. Weigert vom 18. Juli 2014
- Brandschutzkonzept Architekt Herr Dipl.-Ing. H. W. Sünderhauf und Prüfberichte Nr. 4038/2014/BS 1-3-S zum Brandschutznachweis, Prüflingenieure für Brandschutz Herr Dr.-Ing. Beierlein und Herr Prof. Dr.- Ing. Nietzold
- Prüfbericht Nr. 007/2015 und 007-1/2015 vom 16. Februar 2015 und 14. November 2016 zum Standsicherheitsnachweis, Prüflingenieur für Standsicherheit Herr Dipl.-Ing. Strobelt, Schreiben des Baugenehmigungsamtes vom 8. Mai 2019
- Baugenehmigung Nr. 14/3492/4/BS vom 07. Mai 2015 und Nachtrag Nr. 14/3492/4/BS-N1 vom 13. März 2017 des Baugenehmigungsamtes Chemnitz
- Gutachten Nr. A1411 zu den Immissionen an Luftbeimengungen, öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger Herr Dipl.-Met. A. Zorn vom 5. August 2014 und 15. April 2015

**Ihr/-e Ansprechpartner/-in**  
Sylvia Servos

**Durchwahl**  
Telefon +49 351 825-3625  
Telefax +49 351 825-3690

sylvia.servos@  
lds.sachsen.de\*

**Geschäftszeichen**  
(bitte bei Antwort angeben)  
DD36-4055/61/2/ -  
2019/551386/HSLP/Klinik  
um Chemnitz

Dresden,  
22. Juli 2019

**MACH**   
**WAS**   
**WICHTIGES**  
Arbeiten im Öffentlichen Dienst Sachsen

**Postanschrift:**  
Landesdirektion Sachsen  
09105 Chemnitz

**Besucherschrift:**  
Landesdirektion Sachsen  
Stauffenbergallee 2  
01099 Dresden

[www.lds.sachsen.de](http://www.lds.sachsen.de)

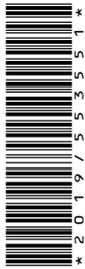
**Bankverbindung:**  
Empfänger  
Hauptkasse des Freistaates Sachsen  
**IBAN**  
DE22 8600 0000 0086 0015 22  
**BIC** MARK DEF1 860  
Deutsche Bundesbank

**Verkehrsverbindung:**  
Straßenbahnlinie 11  
(Waldschlösschen)  
Buslinie 64 (Landesdirektion)

Für Besucher mit Behinderungen  
befinden sich gekennzeichnete  
Parkplätze vor dem Gebäude.

\*Informationen zum Zugang für ver-  
schlüsselte / signierte E-Mails / elektro-  
nische Dokumente sowie elektronische  
Zugangswege finden Sie unter  
[www.lds.sachsen.de/kontakt](http://www.lds.sachsen.de/kontakt).

Informationen zum Datenschutz finden Sie  
unter [www.lds.sachsen.de/datenschutz](http://www.lds.sachsen.de/datenschutz).



- Gefährdungsbeurteilung nach Arbeitsschutzgesetz, erstellt durch DGT mbH vom 28. Oktober 2014 und Stellungnahme der Landesdirektion Sachsen, Abteilung 5 Arbeitsschutz vom 29. Oktober 2014
- Fachbeitrag Vermessung des öbVI Herrn Dipl.-Ing. D. Wuttke vom 6. September 2018, Qualitätssicherung und Prüfbericht des öbVI Herrn A. Claaßen vom 3. Juli 2018
- Beleuchtungsberechnung Flutlichtbeleuchtung, Firma LPA Planungsgesellschaft mbH
- Auszug aus dem Liegenschaftskataster vom 8. Mai 2014
- Pläne und Schnitte vom Architekturbüro Sünderhauf

Die Landesdirektion Sachsen erlässt gemäß § 6 LuftVG, in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (Bundesgesetzblatt I, Seite 698), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 11 des Gesetzes zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) in Verbindung mit §§ 49 ff. LuftVZO, in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juli 2008 (Bundesgesetzblatt I, Seite 1229), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten vom 30. März 2017 (Bundesgesetzblatt I, Seite 683) folgenden

## **Bescheid:**

### **A.**

- I. Genehmigung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Klinikum Chemnitz (erhöhter Hubschrauberflugplatz) auf dem Gelände der Klinikum Chemnitz gGmbH, Dachaufbau Panofsky-Haus.

Der Klinikum Chemnitz gGmbH, vertreten durch die Geschäftsführung, Flemingstr. 2, 09116 Chemnitz, wird auf Antrag die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach

### **Sichtflugregeln (VFR) bei Tag und Nacht unter Sichtwetterbedingungen (VMC)**

auf dem nachstehend bezeichneten Gelände erteilt.

Die Grenzen und Anlagen des Landeplatzes ergeben sich aus den mit dieser Genehmigung verbundenen Plänen und Schnitten in der jeweils gültigen Fassung. Die in Abschnitt C dieser Genehmigung genannten Unterlagen sind Bestandteil dieser Genehmigung.

## 1. Beschreibung des Landeplatzes:

- 1.1 Bezeichnung: Hubschrauber-Sonderlandeplatz  
Klinikum Chemnitz (erhöhter  
Hubschrauberflugplatz)
- 1.2 Lage: Der Landeplatz befindet sich im  
Freistaat Sachsen, Stadt Chemnitz,  
Gemarkung Altendorf, Gelände  
Klinikum Chemnitz, auf dem Dach  
Panofsky-Haus.
- 1.3 Flugplatzbezugspunkt (LBP):
- a) geografische Lage:  
(WGS 84-System) 50° 50' 44,57" N  
12° 53' 06,96" E
  - b) Höhe DHHN92 : 348 m über NHN (1142 ft )
  - c) Höhe über Grund: 18 m (59 ft)
- Die geografische Lage und Höhe ist nach der Errichtung durch eine amtliche  
Schlussvermessung eines ö. b. Vermessungsingenieurs zu ermitteln.
- 1.4 Start- und Landefläche:
- a) Abmessungen: quadratisch mit einer Seitenlänge  
Endanflug- und Startfläche von 21 m  
(FATO)
  - Aufsetz- und Abhebefläche: Die FATO und die TLOF fallen  
(TLOF) zusammen
  - Sicherheitsfläche: erstreckt sich vom Rand der FATO  
nach außen mit einer Breite von  
3,5 m
  - Gesamtabmessung: benutzbare tragfähige Fläche von  
28 m x 28 m
  - b) Oberflächenbeschaffenheit: Aluminium
  - c) An- und Abflugrichtungen: Hauptanflugrichtung 251° rechtwei-  
send Nord (rwN), weitere Anflugrich-  
tung 101° rwN, Abflugrichtungen  
281° rwN und 071° rwN
- 1.5 Verfügbare Start- und Landestrecken: 07 28 m  
Verfügbare Startstrecken 28 28 m  
(TODAH)

Verfügbare Startabbruchstrecke: (RTODAH)	07 28	28 m 28 m
Verfügbare Landestrecke: (LDAH)	10 25	28 m 28 m

#### 1.6 Abweichungen von der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (AVwV 36/06)\*:

Die Abflugfläche 28 ist nicht vollständig mit der Neigung von 4,5 % für Flugbetrieb in Übereinstimmung mit Flugleistungsklasse 1 hindernisfrei. Ein Baum mit einer Höhe von 73 ft AHE (Höhe über Landeplatzniveau) in 485 m Entfernung vom ARP (geometrischer Mittelpunkt) auf der Abflugmittellinie durchstößt die Hindernisbegrenzungsfläche.

\* AVwV zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19. Dezember 2005 (BAnz. Nr. 246a vom 29. Dezember 2005, NfL I-36/06)

1.7 Tragfähigkeit: Hubschrauber bis 6 t höchstzulässiger Abflugmasse (MTOM)

## 2. Zugelassene Luftfahrzeugarten:

Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz ist zugelassen für Hubschrauber bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse von 6 t (MTOM).

## 3. Zweck des Flugplatzes:

Der Hubschrauberflugplatz ist ein Landeplatz für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz) gemäß § 49 Abs. 2 Nr. 2 LuftVZO. Der Landeplatz ist zur Durchführung von Flügen mit Hubschraubern im gewerblichen Luftverkehr gemäß Verordnung (EU) Nr. 965/2012 für medizinische Hubschraubereinsätze - Helicopter Emergency Medical Service - und gemäß der Sächsischen Landesrettungsdienstplanverordnung (SächsLRettDPVO) für die Zwecke des Luftrettungsdienstes bestimmt.

## 4. Betriebszeit:

Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz darf für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tag und Nacht unter Sichtwetterbedingungen (VMC) benutzt werden. Die Betriebszeit des Sonderlandeplatzes wird wie folgt festgelegt:

Nach der Sächsischen Landesrettungsdienstplanverordnung (SächsLRettDPVO)

- planbare Flüge – Sekundärtransporte: von 06.00 bis 22.00 Uhr Ortszeit (MEZ bzw. MESZ),
- nichtplanbare Flüge – Primärtransporte, dringliche Sekundärtransporte, Transporte von zeitkritischen Medikamenten und Blutkonserven in lebensbedrohlichen Notfällen: unbeschränkt (H24).

## II. Nebenbestimmungen

Diese Genehmigung wird mit folgenden Nebenbestimmungen verbunden:

1. Die Grenzen des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes müssen mit den Angaben in den Plänen der Genehmigung übereinstimmen.
2. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz ist nur für die Benutzung durch jeweils einen Hubschrauber zur gleichen Zeit zugelassen. Die Tragfähigkeit wird für Hubschrauber bis 6 t höchstzulässiger Startmasse (MTOM) festgelegt. Als Nachweis sind der vom Prüfenieur geprüfte Standsicherheitsnachweis als Bestandteil der Baugenehmigung der zuständigen Baubehörde und die Bescheinigung über die abschließende Fertigstellung vorzulegen.
3. Der Genehmigungsinhaber hat die Hubschrauberflugplatzdaten gemäß der dieser Genehmigung zugrundeliegenden AVwV 36/06, Teil 2 in Übereinstimmung mit den Qualitätsanforderungen an luftfahrtechnische Daten der Anlage 1 zur AVwV durch eine amtliche Schlussvermessung nach Fertigstellung des Landeplatzes zu ermitteln.

Die Erhebung der Daten hat durch einen öffentlich bestellten Vermessungsingenieur (öbVI) im Benehmen mit dem Sachverständigen des Gutachtens über die Eignung zu erfolgen und ist der Genehmigungsbehörde vorzulegen.

4. Markierung und Kennzeichnung:

Die Markierung und Kennzeichnung ist entsprechend den Plänen der luftrechtlichen Genehmigung unter Anwendung der AVwV 36/06 wie folgt auszuführen:

- a) Auf dem Landeplatz ist eine Erkennungsmarkierung innerhalb der Endanflug- und Startfläche (FATO), in der Mitte, bestehend aus einem roten „H“ (RAL 3020) auf einem weißen Kreuz (RAL 9016) aufzubringen. Die Markierung ist so auszurichten, dass der Querbalken des „H“ rechtwinklig zur bevorzugten Hauptanflugrichtung 250,69° rechtweisend Nord (251°) liegt. Die Abmessungen entsprechen der AVwV Nr. 5.2.2.5 Abbildung 5-1.

Die Ausrichtung der FATO/TLOF erfolgt entsprechend der Hauptanflugrichtung.

- b) Eine Höchstmassenmarkierung ist innerhalb der TLOF als zweistellige Zahl „06“, gefolgt von dem Buchstaben „t“, lesbar aus der bevorzugten Endanflugrichtung aufzubringen. Form und Größe der Zahlen und Buchstaben richten sich nach der AVwV, Abbildung 5-2 a Nr. 5.2.3.4. Die Farbe ist verkehrsweiß (RAL 9016).
- c) Der Rand der FATO/TLOF in den Maßen von 21 m x 21 m ist durch eine TLOF-Markierung zu kennzeichnen. Die TLOF-Markierung besteht aus einer mindestens 0,30 m breiten, durchgehenden geraden weißen Linie (RAL 9016), die Teil der TLOF ist (Außenmaß 21 m).

- d) Der Landesplatz ist mit einer Namensmarkierung „KC“ innerhalb der TLOF entsprechend den Anforderungen der AVwV Nr. 5.2.9 zu kennzeichnen. Die Farbe der Markierung ist verkehrsweiß (RAL 9016).
- e) In den Anflugrichtungen sind als Tagesmarkierung weiße Dreiecke mit der Spitze Richtung Lande „H“ mit einer Basisbreite von 0,5 m und einer Länge von 1 m je Pfeil in der Farbe verkehrsweiß (RAL 9016) aufzubringen. Alternativ ist eine Kennzeichnung entsprechend den Richtlinien der ICAO, Anhang 14 Band 2 Abschnitt 5.2.18, Figure 5-9 vorzusehen.
- f) Eine Nachweisführung zur Eignung und Ausführung der Markierung erfolgt durch protokollierte Inaugenscheinnahme, ergänzt mit einer Bestätigung durch den Hersteller und das Fachunternehmen oder eines Sachverständigen gemäß dem Erlass des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) vom 10. April 2019.

#### 5. Befeuerung und Beleuchtung:

Die Befeuerung und Beleuchtung ist entsprechend den Plänen der luftrechtlichen Genehmigung unter Anwendung der Bestimmungen der AVwV 36/06 auszuführen:

- a) Der Landeplatz ist mit einem Hubschrauberflugplatz-Leuchfeuer auszustatten. Die Eigenschaften müssen den Anforderungen der AVwV Nummer 5.3.2 entsprechen. Eine geeignete Helligkeitsregelung kann vorgesehen werden. Als geeignete Helligkeitsregelung haben sich Einstellungen von 10 % und 3 % erwiesen.
- b) Als Anflugbefeuerung sind jeweils drei weiße Rundstrahlfestfeuer als Unterflurfeuer in gleichmäßigen Abständen vom Flugplatzbezugspunkt, im Abstand zueinander gleichmäßig von jeweils mindestens 4 m, in einer geraden Linie, mittig auf den bevorzugten Anflugmittellinien anzuordnen. Die Anflugbefeuerung muss über eine Helligkeitsregelung mit geeigneten Lichtstärkeinstellungen von 100 %, 30 % und 10 % verfügen.
- c) Die Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) ist mit 32 grünen Rundstrahlfestfeuern als Unterflurfeuer in gleichmäßigen Abständen von nicht mehr als 3 m entlang des Randes der zur Benutzung als TLOF bestimmten Fläche oder innerhalb einer Entfernung von 1,5 m vom Rand anzubringen. Die Anordnung der Randfeuer erfolgt geradlinig. Die Randbefeuerung muss über eine geeignete Helligkeitsregelung verfügen, als geeignet haben sich Lichtstärkeinstellungen von 100 %, 30 % und 10 % erwiesen.
- d) Am Landeplatz ist eine TLOF-Flutlichtbeleuchtung vorzusehen. Die Verortung und die Anzahl der Flutlichtstrahler ergeben sich aus der fachplanerischen Beleuchtungsberechnung und den Plänen der Genehmigung. Die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke der Flutlichtbeleuchtung soll auf der Oberfläche der TLOF gemessen mindestens 10 Lux betragen, mit einem mittleren bis minimalen Gleichförmigkeitsgrad von höchstens 8:1. Die Scheinwerfer sind so auszurichten, dass der Hubschrauberpilot im Flug (oberhalb des Flugplatzbezugspunktes in 1,5 m Höhe oder mehr) nicht ge-

blindet wird und möglichst wenige Schatten entstehen. TLOF-Flutlichtscheinwerfer, die sich innerhalb der Sicherheitsfläche des Hubschrauberflugplatzes befinden, dürfen eine maximale Aufbauhöhe von 0,25 m haben und verfügen über Sollbruchstellen. Eine Bestandsdokumentation, die insbesondere die Verortung, Bauhöhe OK mit Lichtpunkthöhe und die Winkelangaben zur Ausrichtung der eingesetzten Scheinwerfer berücksichtigt, ist nach Errichtung der Genehmigungsbehörde als Nachweis vorzulegen.

- e) Die Löschmonitore sind durch geeignete Leuchtmittel derart zu beleuchten, dass die Ausrichtung der Monitore bei Dunkelheit eindeutig erkannt wird, keine Blendung erfolgt und die maximalen zulässigen Höhen für Objekte gemäß der AVwV 36/06 nicht überschritten werden. Die Zuschaltung erfolgt bei Aktivierung der Löschanlage.
- f) Der Landeplatz ist mit einem beleuchteten und an seiner Spitze mit einem Hindernisfeuer versehenen Windrichtungsanzeiger von mindestens 1,2 m Länge auszurüsten.

Der Windsack ist in einer Höhe von mindestens 3 bis 4 m über der Dachoberkante des Bereitschaftsraumes für die sachkundigen Personen zu errichten.

- g) Die Befuerung und Beleuchtung ist bei Flugbetrieb in der Nacht\* zu betreiben und nach Maßgabe der geltenden technischen Regeln über Sicherheitsstrom zu versorgen. Der Betrieb am Tage ist zulässig. Sie soll in der Rezeption/Zentrale durch einen Hauptschalter - 100 % - und im Dienstraum der sachkundigen Personen durch eine Vorrangschaltung mit Einrichtung einer manuellen Helligkeitsregelung schaltbar sein.

\* Nacht\* im Sinne der Begriffsbestimmung der Verordnung (EU) Nr. 923/ 2012 Art. 2 Nummer 97:  
Die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung. Die bürgerliche Dämmerung endet am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet.

- h) Die Übereinstimmung der eingesetzten Beleuchtungs- und Befuerungssysteme mit den luftrechtlichen Anforderungen der AVwV i: V. m. ICAO Anhang 14 ist durch qualifizierte Nachweise wie technische Datenblätter, Errichterbescheinigungen, Fachunternehmererklärungen etc. nachzuweisen.

## 6. Luftfahrthindernisse:

Luftfahrthindernisse, die die Hindernisbegrenzungsflächen durchdringen, sind gemäß der AVwV 36/06 sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen, NfL 1-950-17 vom 8. Februar 2017 (AVwV 1-950-17) i. V. m. den Richtlinien der ICAO Anhang 14 zu kennzeichnen. Alle Standorte für Hindernisfeuer, Flutlichter oder Farbmarkierungen ergeben sich aus den Plänen der Genehmigung.

- a) Hindernisse, die nicht mit einem Hindernisfeuer versehen werden können, sind mit mindestens zwei Flutlichtscheinwerfern, die eine Leuchtdichte von mindestens 10 cd/m<sup>2</sup> erzeugen, zu beleuchten. Die Flutlichtscheinwerfer

sind so anzuordnen, dass das gesamte Hindernis beleuchtet wird und die Hubschrauberpiloten nicht geblendet werden.

- b) Die Nachtkennzeichnung der Hindernisse erfolgt durch Hindernisfeuer. Hindernisfeuer sind rote Rundstrahlfestfeuer oder Teilfeuer mit einer Lichtstärke von mindestens 10 cd im vertikalen Strahlbereich von  $-2^\circ$  bis  $+10^\circ$ . Die Nachtkennzeichnung ist ggf. an einer Aufständering so anzubringen, dass sie immer aus jeder Richtung sichtbar ist.

Die Ein- und Ausschaltvorgänge der Nachtkennzeichnung erfolgen durch automatische Dämmerungsschalter mit einer Schaltschwelle von 50 bis 150 Lux.

Es dürfen nur Feuer verwendet werden, die die Anforderungen der AVwV 1-950-17 i. V. m. den Richtlinien der ICAO Anhang 14 erfüllen. Für die Nachweisführung gilt die Nebenbestimmung Nr. 5. h) entsprechend.

- c) Die Tageskennzeichnung für flächige Hindernisse erfolgt durch Farbauftrag, die Kennzeichnungsfarben sind weiß (RAL 9016) und orange (RAL 2009). Erforderliche Tageskennzeichnungen für feste Objekte sind gemäß den Richtlinien der ICAO, Anhang 14 Band I Kap.6 und Anhang 1 (APP 1) vorzunehmen.

7. Beschaffenheit, Ausrichtung und Neigung der Betriebsflächen (FATO/TLOF, Sicherheitsfläche - SF):

Die Ausrichtung, Neigung und Beschaffenheit ist entsprechend den Plänen der luftrechtlichen Genehmigung unter Anwendung der Bestimmungen der AVwV 36/06 auszuführen:

- a) Die FATO ist identisch mit der TLOF, die Neigungen der TLOF dürfen 2 % in jede Richtung nicht überschreiten. Die FATO/TLOF ist so zu gestalten, dass Bodeneffekt entstehen kann. Die Oberfläche der FATO/TLOF muss eine ausreichende Tragfähigkeit für Startabbrüche von Hubschraubern in Übereinstimmung mit Flugleistungsstufe 1 haben. Die Oberfläche muss den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten. Die FATO/TLOF ist entsprechend der Hauptanflugrichtung rechtweisend Nord auszurichten. Sie muss frei von Unregelmäßigkeiten sein, die sich nachteilig auf Start oder Landung von Hubschraubern auswirken würden. Pfützenbildung ist zu verhindern.
- b) Die Oberfläche der Sicherheitsfläche (SF) darf vom Rand der FATO die Steigung nach außen von 4 % nicht überschreiten. Die Oberfläche der an die FATO angrenzenden Sicherheitsfläche schließt übergangslos an die FATO an und muss in der Lage sein, die Hubschrauber für die der Hubschrauberflugplatz vorgesehen ist, ohne die Gefahr einer strukturellen Beschädigung zu tragen. Auf der Sicherheitsfläche ist kein festes Objekt gestattet, außer brechbaren Objekten, die sich aufgrund ihrer Funktion auf dieser Fläche befinden müssen. Diese Objekte dürfen eine Höhe von 0,25 m nicht überschreiten, wenn sie entlang des Randes der FATO platziert sind. Es ist ein ausreichendes Oberflächengefälle vorzusehen, damit

anfallendes Regenwasser abfließen kann und im Havariefall Treibstoff möglichst schnell abfließen kann. Die Oberfläche der FATO/TLOF/SF muss kerosinbeständig, flüssigkeitsdicht und rutschfest (Klassifizierung mindestens R11) sein.

- c) Zur Gewährleistung der Schnee- und Eisfreiheit ist eine elektrische Plattformheizung vorzusehen, im Temperaturbereich von  $-20\text{ °C}$  bis  $+5\text{ °C}$  werden die Landeplattform einschließlich Verbindungsbrücke, die Entwässerungsrinne incl. zugehöriger Abwasserleitungen und die zentrale Betriebstechnik der Löschanlage incl. zugehöriger Versorgungsleitungen beheizt.

## 8. Feuerlösch- und Rettungswesen:

- 8.1 Für das Feuerlösch- und Rettungswesen gelten die Anforderungen der AVwV 36/06. Der Hubschrauberflugplatz wird in die Brandschutzkategorie H 1 eingestuft.

Der Umfang des Brandschutzes und des Rettungswesens ist entsprechend dem Gutachten über die Eignung und dem durch den Prüfeningenieur geprüften Brandschutznachweis einschließlich der Prüfberichte des Prüfeningenieurs herzustellen.

- 8.2 Das einsatztaktische Verhalten im Havariefall ist im Benehmen mit der zuständigen Brandschutzbehörde/ Feuerwehr abzustimmen.

Eine sofortige Eingreifzeit gemäß den Bestimmungen der AVwV ist mit dem Rettungs- und Feuerlöschdienst auf dem Hubschrauberflugplatz sicherzustellen. Der Feuerlösch- und Rettungsdienst muss auf dem Hubschrauberflugplatz anwesend und sofort einsatzbereit sein, wenn Hubschrauberbewegungen stattfinden.

- a) Die für den Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsgeräte vorgesehene Personen (Feuerlösch- und Rettungsdienst) müssen durch geeignete Fachkräfte in die örtlichen Gegebenheiten und in ihre Aufgaben eingewiesen sein. Die Einweisung ist in regelmäßigen Abständen zu wiederholen und zu dokumentieren. Dazu gehört auch der Erwerb von Grundkenntnissen in der „Ersten Hilfe“ für Verletzte. Der Nachweis über die Einweisung des Personals ist der Genehmigungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.
- b) Das einsatztaktische Verhalten, die erforderliche Anzahl von einzuweisenden sachkundigen Personen und von anwesenden sachkundigen Personen bei Flugbetrieb, Alarm- und Einsatzpläne sind entsprechend dem BSK festzulegen. Daraus resultierende Vorkehrungen sind in die Landeplatzbenutzungsordnung aufzunehmen.
- c) Jährlich mindestens einmal ist mit dem eingewiesenen Personal (Feuerlösch- und Rettungsdienst) im Zusammenwirken mit der zuständigen Feuerwehr eine Brandschutz- und Rettungsübung durchzuführen. Die Übung ist in ihrem Verlauf zu protokollieren. Das vom Landeplatzhalter und der zuständigen Brandschutzbehörde/ Feuerwehr unterzeichnete Protokoll über die Durchführung und das Ergebnis sind der Genehmigungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

Vor einer luftrechtlichen Abnahmeprüfung des Hubschrauberflugplatzes sind die Prüfprotokolle zur Wirksamkeit und Betriebssicherheit nach der SächsTechPrüfVO, der Prüfbericht zur abschließenden Bauüberwachung des PI Nietzold und das amtliche Prüfprotokoll der Bauordnungsbehörde zur Gebrauchsabnahme vorzulegen. Es ist eine Brandschutz- und Rettungsübung durchzuführen, bei der im Realtest (Einsatz Löschschaum gemäß BSK) die Feuerlösch- und Rettungsgeräte und der Einsatz des Feuerlösch- und Rettungspersonals geprüft werden. Qualifizierte Nachweise sind zur Erfüllung der technischen Vorgaben des BSK wie Mindestleistungsstufe B, Löschwassermenge, Wurfweite, Ausstoßrate, Löschdauer, Eingreifzeit vorzulegen (geeignete Fachstellen/ Prüfsachverständige). Die Übung ist zu protokollieren und vom Landeplatzhalter sowie der zuständigen Brandschutzdienststelle/ Feuerwehr zu unterzeichnen. Die Nachweise sind der Genehmigungsbehörde vorzulegen.

9. Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn die erforderliche Anzahl der eingewiesenen sachkundigen Personen am Landeplatz einsatzbereit anwesend sind.

Sachkundige Person ist, wer entsprechend dem BSK in die örtlichen Gegebenheiten und den Ablauf bei Starts- und Landungen eingewiesen ist, eine qualifizierte Notrufmeldung abgeben kann, Kenntnisse in der „Ersten Hilfe“ für Verletzte nachgewiesen hat und die praktische Handhabung und den Gebrauch der Feuerlösch- und Rettungsgeräte nachgewiesen hat.

Diese Aufgabe kann auch der in seine Aufgaben eingewiesene Feuerlösch- und Rettungsdienst gemäß der Nebenbestimmung Nr. 8 dieser Genehmigung übernehmen.

10. Für die sachkundige Person ist ein Dienstraum einzurichten, der uneingeschränkte Sicht auf den Hubschrauberflugplatz erlaubt. Im Einzelnen gilt für die Errichtung und Ausstattung des Dienstraumes das Gutachten über die Eignung in Verbindung mit dem geprüften Brandschutznachweis.
11. Von der Verpflichtung, den Landeplatz einzufrieden, wird befreit. Der Landeplatz ist nach § 53 Abs. 2 i. V. m. § 46 Abs. 2 und 4 LuftVZO an den Zugängen so abzusperren und durch Verbotsschilder zu kennzeichnen, dass ein Betreten durch Unbefugte verhindert wird.
12. Der Landeplatz ist an das öffentliche Fernsprechnet und das Alarmsystem der örtlichen Feuerwehr anzuschließen. An der Fernsprechstelle des Landeplatzes sind die Rufnummern nach Maßgabe des Alarmplanes auszuhängen. Ein Alarmplan, der insbesondere auch die Benachrichtigung der zur Brandbekämpfung und Rettung von Personen benötigten Einsatzkräfte regelt, ist im Benehmen mit den Beteiligten aufzustellen, aktuell zu halten und an geeigneten Stellen anzubringen. Er ist Bestandteil der Landeplatzbenutzungsordnung.

13. Über alle Flüge ist ein Hauptflugbuch zu führen, in dem die Landungen und Starts mit folgenden Eintragungen vorzunehmen sind:
- Tag,
  - Start-/Landezeit,
  - Luftfahrzeugmuster,
  - amtliches Kennzeichen,
  - Art des Fluges,
  - Start- und Zielflugplatz.
14. Der Landeplatzhalter hat den Landeplatz in betriebssicheren Zustand zu halten und ordnungsgemäß zu betreiben (§§ 45 Abs. 1 Satz 1, 53 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO).
15. Vorkommnisse, die den Betrieb des Flugplatzes wesentlich beeinträchtigen, sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen (§§ 45 Abs. 1 Satz 2, 53 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO).
16. Beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen sind der Genehmigungsbehörde rechtzeitig anzuzeigen (§§ 41 Abs. 1, 53 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO).
17. Der Genehmigungsinhaber hat dafür Sorge zu tragen, dass die mit dieser Genehmigung festgelegten Hindernisbegrenzungsflächen während der Dauer der Genehmigung hindernisfrei bleiben. Bei veränderlichen Hindernissen ist sicherzustellen, dass die Bewuchshöhen regelmäßig überwacht und entsprechende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der für den sicheren Flugbetrieb notwendigen Hindernisfreiheit gemäß der erteilten Genehmigung ergriffen werden. Auf Anforderung sind der Genehmigungsbehörde entsprechende Nachweise vorzulegen.
- a) Die im Fachbeitrag Vermessung des öbVI Wuttke und öbVI Claaßen bezeichneten Bäume mit den Nummern 960, 789, 958 sind unter Berücksichtigung der erteilten Auflagen der unteren Naturschutzbehörde im Schreiben vom 16. Juli 2015 zu fällen.
  - b) Für die anderen Bäume gilt die Festlegung der Genehmigungsbehörde im „Plan zur Baumhöhenbestimmung mit Flugkorridor“. Baum Nr. 828007 und Baum Nr. 828006 dürfen nicht verändert werden. Andere Bäume, die die Hindernisbegrenzungsflächen durchdringen, sind auf mindestens die zulässigen Höhen bei 4,5% Neigung der Abflugfläche zu kürzen.
18. Der Landeplatzhalter hat der Genehmigungsbehörde und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle alle flugbetrieblich relevanten Informationen unverzüglich mitzuteilen:
- a) Angaben bezüglich des Zustandes des Hubschrauberflugplatzes,

- b) Betriebszustand der zugehörigen Einrichtungen und Anlagen, Dienst- und Navigationshilfen, die sich in seinem Zuständigkeitsbereich befinden und
  - c) jede andere Information die von flugbetrieblicher Bedeutung sein könnte.
19. Der Genehmigungsbehörde ist nach § 53 Abs. 1 LuftVZO i. V. m. § 43 Abs. 1 LuftVZO eine Landeplatzbenutzungsordnung mit Sicherheitsbestimmungen, Feuerlöschordnung und Alarmplan vorzulegen. Diese ist nach erfolgter Genehmigung allen mit der Abwicklung des Verkehrs und des Betriebs auf dem Hubschrauberlandeplatz vertrauten Personen bekanntzugeben und an gut sichtbarer, allgemein zugänglicher Stelle vollständig auszuhängen.
20. Zur Veröffentlichung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes im Luftfahrthandbuch sind alle dafür erforderlichen Unterlagen wie die Hubschrauberflugplatzdaten gemäß der AVwV Teil 2 sowie entsprechende Pläne der Luftfahrtbehörde vorzulegen. Die Veröffentlichung wird auf Kosten des Landeplatzhalters durch die Genehmigungsbehörde veranlasst.
21. Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss eine Flugplatzhalterhaftpflichtversicherung abgeschlossen sein und für die Dauer der Genehmigung aufrechterhalten werden.

Die Haftpflichtversicherung darf eine Mindestdeckungssumme von 2 Mio. EUR für Personen- und Sachschäden pro Schadensfall nicht unterschreiten. Der Abschluss der Haftpflichtversicherung ist der Genehmigungsbehörde vor der Abnahmeprüfung nachzuweisen.

22. Für die Entwässerung des Landeplatzes, die Gestaltung des Überrollschutzes und der Absturzsicherung sowie die Zugänge und Fluchtwege gelten die Bestimmungen der AVwV 36/06 i. V. m. dem geprüften Brandschutznachweis, der erteilten Baugenehmigung, des Gutachtens über die Eignung, der Gefährdungsbeurteilung und der Pläne der Genehmigung.
- a) Für den Fall einer Havarie ist eine sichere Rückhaltung wassergefährdender Flüssigkeiten (Treibstoff, Löschmittel) zu gewährleisten. Dafür ist ein Sicherheitsauffangbehälter mit entsprechendem Rückhaltevolumen vorzuhalten. Der Landeplatz muss so beschaffen sein, dass im Schadensfall auslaufender Treibstoff nicht in das Innere des Bauwerkes gelangen oder an dessen Seitenwänden herabfließen kann. Treibstoff darf nicht in die Kanalisation gelangen. Ein ausreichendes Oberflächengefälle und Abflussmöglichkeiten sollen gewährleisten, dass wassergefährdende Flüssigkeiten schnell ablaufen können.
  - b) In exponierter Lage zum Hauptzugang ist mindestens ein weiterer Fluchtweg vorzusehen, dessen Mindestbreite 1,50 m beträgt.
  - c) Die Sicherheitsfläche ist mit einem Überrollschutz von höchstens 0,25 m Höhe und minimal 0,10 m Höhe zu umgrenzen. Bei der Ausführung des Überrollschutzes sind die Stellungnahmen der Landesdirektion Sachsen, Referat Arbeitsschutz vom 14. Oktober 2013 und 29. Oktober 2014, die Stellungnahme des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

vom 3. Juli 2013, die Stellungnahme der Landesdirektion Sachsen, Landesstelle für Bautechnik vom 7. November 2014 und die Gefährdungsbeurteilung vom 28. Oktober 2014 zu berücksichtigen. Für den Überrollschutz ist am oberen Rand eine horizontale Einzellast von 10 kN statisch nachzuweisen. Die Gestaltung des Überrollschutzes hat derart zu erfolgen, dass die Abmessung des Landeplatzes bis Innenkante Überrollschutz im Lichten von 28 m x 28 m baulich gegeben ist (Überrollschutz außerhalb der Sicherheitsfläche).

- d) An abfallenden Rändern sind Geländer oder nach außen ansteigende Fangnetze für den Personenschutz vorzusehen. Für die Ausführung gelten die Stellungnahme der Landesdirektion Sachsen, Abteilung 5 Arbeitsschutz vom 19. August 2011 i. V. m. der Gefährdungsbeurteilung vom 28. Oktober 2014. Die luftrechtlich festgelegten Hindernisbegrenzungsflächen sind bei der Ausführung zu beachten. Der äußere Rand des Fangnetzes soll nicht die Höhe des äußeren Randes der Sicherheitsfläche überragen. Das Fangnetz muss gemessen ab dem Rand der Plattform (Bezugspunkt jeweils äußerste Absturzkante) eine Breite von mindestens 2 m haben.
23. Für die Netzersatzanlage, deren Abgase in jeweils einem Kamin an der Außenwand des Panofsky Hauses abgeleitet werden, ist das Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Met. A. Zorn vom 5. August 2015 i. V. m. dem Nachtrag vom 15. April 2015 sowie die erteilte Baugenehmigung der Stadt Chemnitz vom 7. Mai 2015 mit Nachtrag vom 13. März 2017 i. V. m. dem Lageplan zur Verlegung und Höhe des Schornsteins (Ersatzquelle) vom 20. Oktober 2014 umzusetzen.
24. Die Lüftungstürme an der Südseite des Sterizentrums (Kamine der ehemaligen Küche), vorherrschende Anflugrichtung 251 ° rwN, sind vollständig zurückzubauen.
25. Der Betrieb kann erst aufgenommen werden, wenn die Genehmigungsbehörde die in Abschnitt D genannten Nachweise geprüft und die Gestattung der Betriebsaufnahme erteilt hat.
26. Diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen und auf den Landeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde, sind gesammelt aufzubewahren (Flugplatzakte).
27. Die Genehmigung wird unter dem Vorbehalt der nachträglichen Anordnung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erteilt.

### III. Kostenfestsetzung

1. Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.
2. Die Kostenfestsetzung bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

#### IV. Hinweise

1. Die Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse. Auf die Vorschriften zur Erstellung von Verfahrens-, Betriebs- und Arbeitsanweisungen wird hingewiesen. Auf die erteilte Baugenehmigung wird verwiesen.
2. Bei Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften des Luftverkehrsrechts oder die Nebenbestimmungen dieser Genehmigung finden die Straf- und Bußgeldvorschriften der §§ 58 ff. LuftVG Anwendung.
3. Diese 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 (§ 48 Abs. 1 i. V. m. § 53 Abs. 1 LuftVZO).
4. Der Flugplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die Genehmigungsbehörde dies aufgrund einer Abnahmeprüfung gestattet (§§ 44, 53 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO). Der Antrag auf Durchführung der Abnahmeprüfung ist durch den Antragsteller bei der Genehmigungsbehörde rechtzeitig zu stellen.
5. Die Verwendung von IR-LED ist nur in dem Fall zulässig, wenn durch das BMVI eine Spezifikation festgelegt wurde und diese Spezifikation entsprechend nachweislich erfüllt wird.

### Gründe:

#### B.

##### I. Sachverhalt

Im Auftrag der Klinikum Chemnitz gGmbH, Flemmingstraße 2, wurde durch die Service-Center Technik GmbH als Bevollmächtigte mit Schreiben vom 29. August 2013 um Bestimmung der Antragsunterlagen für ein luftrechtliches Genehmigungsverfahren für die Anlage und den Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Panofsky-Gebäude gebeten. Am 9. Juli 2013 hatte zwischen den Projektbeteiligten und der Behörde eine Besprechung zur Vorstellung des Konzeptes und den luftrechtlichen Anforderungen daran stattgefunden. Mit Schreiben vom 3. September 2013, ergänzt am 21. Januar 2014 bestimmte die Landesdirektion Sachsen, Referat Luftverkehr- und Binnenschifffahrt als zuständige Genehmigungsbehörde die Antragsunterlagen. In weiteren Schreiben der Genehmigungsbehörde und bei Besprechungen mit dem Antragsteller wurden die Antragsunterlagen konkretisiert und erläutert.

Den Antrag reichte mit Schreiben vom 29. Juli 2014, eingegangen am 18. August 2014 die Service-Center Technik GmbH bei der Landesdirektion Sachsen ein. Am 2. September 2014 nahm die Landesdirektion Sachsen zu den eingereichten Antragsunterlagen Stellung und bat den Antragsteller um Vorlage prüffähiger und vollständiger Antragsunterlagen.

Der Antrag wurde durch den Antragsteller überarbeitet und mit Schreiben vom 21. November 2014 mit Ergänzung vom 1. Dezember 2014 durch die Service-Center Technik GmbH bei der Landesdirektion Sachsen eingereicht.

Mit Schreiben vom 6. März 2015 nahm die Genehmigungsbehörde zu den eingereichten Antragsunterlagen Stellung und forderte den Vorhabenträger auf, die Antragsunterlagen zu vervollständigen. Im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange im Baugenehmigungsverfahren gab die Landesdirektion Sachsen mit Schreiben vom 6. März 2015 an die zuständige Baugenehmigungsbehörde eine Stellungnahme ab und übersandte diese mit Schreiben vom 9. März 2015 an den Antragsteller. Am 18. Mai 2015 erfolgte eine weitere Besprechung zu den Antragsunterlagen mit dem Antragsteller in der Landesdirektion Sachsen. Mit Schreiben vom 14. September 2015 reichte die Service-Center Technik GmbH den überarbeiteten Antrag bei der Landesdirektion Sachsen ein. Als Antragsunterlagen wurden u. a. das Gutachten des öffentlich bestellten Sachverständigen, Herrn Dipl.-Ing. Rudolf Weigert über die Eignung des Geländes gemäß § 51 Abs. 1 Nr. 4 LuftVZO sowie Pläne in Anlehnung an § 51 Abs. 1 Nr. 2 und 3 LuftVZO eingereicht. Antragsbestandteil war außerdem eine Gefährdungsbeurteilung entsprechend den Anforderungen des Arbeitsschutzes und eine flugbetriebliche Beurteilung des Sachverständigen, Herrn Dipl.-Ing. Weigert zu den Abweichungen gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift Nr. 1.1.2. Eingereicht wurde außerdem eine Standortvariantenuntersuchung sowie ein Gutachten zu den Immissionen an Luftbeimengungen, erstellt durch den öffentlich bestellten Sachverständigen, Herrn Dipl.-Meteorologe André Zorn zur Beurteilung der Auswirkungen auf den Flugbetrieb durch eine Netzersatzanlage mit zwei Verbrennungsmotoren sowie eine Beleuchtungsbeurteilung und eine Brandschutzmatrix. Außerdem waren dem Antrag ein Erläuterungsbericht über die bestehenden örtlichen und baulichen Verhältnisse und eine Beschreibung der geplanten baulichen Anlagen und Betriebseinrichtungen sowie Auszüge aus der amtlichen Liegenschaftskarte und aus dem Grundbuch beigelegt. Des Weiteren wurde durch den Antragsteller eine Erklärung zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit abgegeben und eine Verzichtserklärung auf die erteilte luftrechtliche Genehmigung vom 22. Februar 2007 für einen erhöhten Hubschrauberflugplatz auf dem Parkplatzgelände der Klinikum Chemnitz gGmbH, sobald eine neue luftrechtliche Genehmigung für einen erhöhten Hubschrauberflugplatz auf dem Panofsky-Gebäude erteilt ist.

Die Landesdirektion Sachsen führte das Genehmigungsverfahren durch und forderte mit Schreiben vom 16. Juni 2016, 2. August 2016, 16. Dezember 2016, 26. Februar 2018, 16. Mai 2018 und 5. Juni 2018 zur Ergänzung und Überarbeitung des Antrages auf. Mit Schreiben vom 21. November 2016 sowie zuletzt mit Schreiben vom 13. Mai 2019 reichte der Antragsteller ergänzende Unterlagen ein: den Fachbeitrag Vermessungsdaten eines öffentlich bestellten Vermessungsingenieurs einschließlich Prozessbeschreibung und Qualitätssicherung einer Fachstelle, eine flugbetriebliche Beurteilung des Sachverständigen Herrn Dipl.-Ing. Weigert, das von einem Prüferingenieur für Brandschutz geprüfte zielorientierte Brandschutzkonzept einschließlich der Prüfberichte des Prüferingenieurs, den Prüfbericht eines Prüferingenieurs für Standsicherheit als Standsicherheitsnachweis, die Baugenehmigung nach SächsBO einschließlich Stellungnahme zur Horizontallast des Überrollschutzes, das überarbeitete Gutachten über die Eignung des Sachverständigen Herrn Dipl.-Ing. Weigert sowie überarbeitete Pläne und Schnitte.

In der Liegenschaft der Klinikum Chemnitz gGmbH wird derzeit für die Sicherstellung der Luftrettung eine provisorische Hubschrauberlandeplatz bereitgehalten, die den aktuellen Erfordernissen und Vorschriften nicht entspricht und von der Rettungsstelle/Notaufnahme so weit entfernt ist, dass ein Verlegen von Schwerverletzten aus dem Hubschrauber in Rettungsfahrzeuge erforderlich ist.

Die Klinikum Chemnitz gGmbH benötigt für die Sicherstellung ihrer Aufgaben als Klinikum der Maximalversorgung einen Hubschrauberlandeplatz, der den aktuellen international geltenden Vorschriften entspricht, um den heute geltenden Standard für sicheren Flugbetrieb gewährleisten zu können. Voraussetzung für die Erfüllung der flugbetrieblichen Anforderungen, welche die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 vom 5. Oktober 2012 für den gewerblichen Flugbetrieb mit Hubschraubern fordert, ist deshalb die Anlage und der Betrieb eines auf den internationalen Richtlinien und Empfehlungen der Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) gründenden Hubschrauberflugplatzes, dessen Anforderungen in der seit Dezember 2005 rechtskräftigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur konkretisiert sind. Die Anlage und der Betrieb eines richtlinienkonformen Landeplatzes für die Klinikum Chemnitz gGmbH ist für ein funktionierendes Gesundheitssystem erforderlich und darüber hinaus im besonderen öffentlichen Interesse im Zusammenhang mit dem Luftrettungswesen im Freistaat Sachsen.

Mit dem neuen Standort auf dem Panofsky-Gebäude sollen notfallmedizinische Forderungen hinsichtlich eines kurzen fußläufigen Weges vom Rettungshubschrauber bis zur Notfallaufnahme im Krankenhaus ohne Umlagerung der Notfallpatienten erfüllt werden. Der neue Landeplatz soll außerdem den Anforderungen der gesetzlichen Unfallversicherungsträger an Krankenhäuser zur Beteiligung am Schwerstverletzungsartenverfahren (SAV) genügen. Damit der medizinische Versorgungsauftrag auch weiterhin ohne Einschränkung erfüllt werden kann, beantragte die Klinikum Chemnitz gGmbH die Erteilung einer Genehmigung gemäß § 6 LuftVG für die Errichtung und den Betrieb eines erhöhten Hubschrauberflugplatzes als Sonderlandeplatz gemäß § 49 LuftVZO zur Durchführung von Flugbetrieb mit Hubschraubern im Rahmen der Notfallrettung und des Katastrophenschutzes unter Sichtflugwetterbedingungen nach Sichtflugregeln bei Tag und Nacht. Im Rahmen einer Standortvariantenuntersuchung wurden vorab mehrere Varianten vom Antragsteller geprüft, um einen geeigneten Standort zu finden, der den medizinischen, luftrechtlichen, baulichen und schallschutztechnischen Erfordernissen entspricht. Im Ergebnis erfüllte der Standort auf dem Dr. Panofsky-Haus grundsätzlich die gestellten Anforderungen. Die Klinikum Chemnitz gGmbH ist Eigentümer des Flurstücks mit dem darauf befindlichen Gebäude „Panofsky-Haus“ auf dem die Anlage und der Betrieb des Hubschrauberflugplatzes beantragt wird. Die Klinikum Chemnitz gGmbH wird Landeplatzhalter dieses Hubschrauberflugplatzes sein.

Der Hubschrauberflugplatz soll auf dem 5-geschossigen in Stahlbetonskelettbauweise in den Jahren 1981 bis 1985 errichteten Gebäude entstehen. Die Tragkonstruktion für den Landeplatz soll aus einer Stahlrahmenkonstruktion mit Profilträgern bestehen. Die eigentliche Landeplattform wird mit selbsttragenden Aluminiumpaneelen gebildet. Zwischen dem Hubschrauberlandeplatz und der Rettungsstelle ist ein witterungsgeschützter Verbinder als Leichtkonstruktion mit einer Länge von ca. 25 m geplant.

Das Bauvorhaben ist baugenehmigungspflichtig. Die konstruktive Ausführungsplanung einschließlich der Brandschutzplanung und -prüfung der baulichen Anlage unterliegt dem bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren.

Für die Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes war es erforderlich, die an der Nordseite des Dr. Panofsky-Hauses befindliche Netzersatzanlage in nordöstliche Richtung zu verlegen und die Abgase der beiden Netzersatzaggregate in einem neu dimensionierten Schornstein zusammenzuführen. Die Planung der neuen Schornsteinanlage war Bestandteil der für das baurechtliche Genehmigungsverfahren erforderlichen Vorlagen. Des Weiteren werden die an der Südseite des Sterizentrums angeordneten Lüftungstürme (Kamine der ehemaligen Küche) vor einer Inbetriebnahme des Hubschrauberlandeplatzes vollständig zurückzubauen sein.

Voraussetzung für die Erteilung einer luftrechtlichen Genehmigung war die Vorlage eines - von einem Prüfenieur für Standsicherheit geprüften -, Standsicherheitsnachweises sowie - von einem Prüfenieur für Brandschutz geprüften -, zielorientierten Brandschutzkonzeptes. Vom Antragsteller wurde außerdem eine von der zuständigen Bauaufsichtsbehörde abgegebene Erklärung eingereicht, dass die Prüfung des Standsicherheitsnachweises und des Brandschutznachweises abgeschlossen ist und nach den geprüften Genehmigungsunterlagen keine Standsicherheits- und Brandschutzbedenken gegen die Bauausführung und insofern den Baubeginn bestehen.

Im luftrechtlichen Genehmigungsverfahren wurde durch den Antragsteller außerdem die durch die zuständige Baugenehmigungsbehörde erteilte Baugenehmigung vom 7. Mai 2015 mit Nachtrag vom 13. März 2017 vorgelegt. Im Nachtragsbescheid vom 13. März 2017 hat die Baugenehmigungsbehörde gegenüber dem Antragsteller erklärt, dass in Folge der abschließenden Prüfberichte aus Sicht des Baugenehmigungsamtes keine Bedenken gegen den Baubeginn bestehen. Mit Schreiben vom 8. Mai 2019 wurde durch die Baugenehmigungsbehörde außerdem bestätigt, dass die Horizontallast für den Überrollschutz nachgewiesen ist.

Im eingeleiteten luftrechtlichen Anhörungsverfahren nach § 6 LuftVG gab die Landesdirektion Sachsen folgenden Fachbehörden, Gebietskörperschaften und Trägern öffentlicher Belange mit Schreiben vom 5. Januar 2016 Gelegenheit, zum Antrag des Klinikums Chemnitz bis zum 31. März 2016 Stellung zu nehmen:

- Deutsche Flugsicherung GmbH,
- Stadtverwaltung Chemnitz,
- Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie,
- Landesamt für Straßenbau und Verkehr,
- Regionaler Planungsverband, Region Chemnitz,
- enviaM,
- MITNETZ Strom,
- MITNETZ Gas,
- Eins Energie in Sachsen GmbH & Co. KG,
- inetz GmbH,

- Zweckverband Fernwasser Süd Sachsen,
- Abfallentsorgungs- und Stadtreinigungsbetrieb der Stadt Chemnitz,
- DB Service Immobilien GmbH,
- Industrie- und Handelskammer Chemnitz,
- Landesdirektion Sachsen.

Das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie gab die Empfehlung, die Antragsunterlagen durch eine Schallimmissionsprognose ergänzen zu lassen, da sich die nächste Wohnbebauung nur 50 m westlich des Landeplatzes befindet und unterhalb der Abflugfläche liegt. Die Landesdirektion Sachsen hat eine Stellungnahme des Antragstellers eingeholt und den Sachverhalt geprüft. Es wurde festgestellt, dass die betreffende Wohnbebauung von der Service-Center Technik GmbH vermietet und genutzt wird und sich darin 5 Wohnungen befinden. Der bisherige Bodenlandeplatz befindet sich in der Nähe zu diesem Gebäude, so dass eine Vorbelastung durch Flugverkehr gegeben ist. Nach Abwägung der Belange konnte durch die Genehmigungsbehörde auf die Vorlage einer Schallimmissionsprognose verzichtet werden.

In der Stellungnahme der Stadtverwaltung Chemnitz hat das Dezernat Stadtentwicklung und Bau vorgetragen, dass die untere Naturschutzbehörde der Fällung der Bäume Nr. 960, 789, 958 außerhalb der Vegetationsperiode zustimmt und dass eine Versetzung des Nistkastens an einen zum Erhalt vorgesehenen Baum gefordert wird. Die Bäume mit der Nr. 828007 und 828006 dürfen jedoch nicht in ihrem Habitus verändert werden, da sie Bestandteil einer Fläche sind, die als Kulturdenkmal ausgewiesen ist.

Der Antragsteller hat mit Schreiben vom 11. Juli 2016 bestätigt, dass die drei benannten Bäume gemäß den Bedingungen der Naturschutzbehörde gefällt werden und der Nistkasten entsprechend versetzt wird.

Weitere Einwände oder Bedenken wurden zu dem Vorhaben nicht geäußert.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung lagen die Antragsunterlagen in der Stadtverwaltung Chemnitz, Stadtplanungsamt in der Zeit vom 25. Januar 2016 bis zum 25. Februar 2016 öffentlich aus. Die Auslegung wurde ortsüblich im Amtsblatt der Stadt Chemnitz am 20. Januar 2016 bekannt gemacht und im Internet der Landesdirektion Sachsen durch Bekanntmachung vom 7. Januar 2016 veröffentlicht. Während der Einwendungsfrist gingen bei der Landesdirektion Sachsen keine individuellen Einwendungen ein.

Zum Sachverhalt wird auf die entsprechenden Schriftsätze und die Akten der Genehmigungsbehörde verwiesen.

Die Planung und Ausführung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes erfolgt in Übereinstimmung mit den einschlägigen Rechtsvorschriften, insbesondere sind dabei die vom Bund erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu beachten. Abweichungen von diesen Vorschriften dürfen nur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durch die zuständige Genehmigungsbehörde zugelassen werden. Der Landeplatz wird für Flugbetrieb in Übereinstimmung mit Flugleistungsklasse 1 geplant, d. h., dass die Abflugflächen mit hindernisfreien Steigwinkeln von 4,5 % festgelegt werden. Die Festlegung der An- und Abflugflächen erfolgte nach

einer Untersuchung der vorherrschenden Hauptwindrichtung, den vorhandenen Hindernissen und unter Lärmgesichtspunkten auf der Grundlage des Gutachtens eines Sachverständigen über die Eignung nach § 51 Abs. 1 Nr. 4 LuftVZO.

Der Antrag der Klinikum Chemnitz gGmbH enthält Abweichungen von der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift, da vorhandene Objekte, vorliegend ein Baum (Naturdenkmal) im westlichen Abflugsektor als Hindernis bewertet wird. Dieser Baum darf gemäß Stellungnahme der zuständigen Naturschutzbehörde jedoch nicht verändert bzw. entfernt werden. Der Antragsteller reichte deshalb eine flugbetriebliche Beurteilung des Sachverständigen Herrn Dipl.-Ing. Weigert ein, die untersucht, inwieweit die Abweichung zulässig ist und ob trotz der Abweichung Flugbetrieb in Übereinstimmung mit Flugleistungs-kategorie 1 gewährleistet werden kann. Im Sachverständigengutachten i. V. m. der flugbetrieblichen Beurteilung zeigte der Sachverständige auf, dass mit der Anwendung von Senkrechtstartverfahren gemäß Flughandbuch VTOL 1 ausreichende Überflughöhen über das maßgeblichen Hindernis gewährleistet werden kann. Die Landesdirektion Sachsen folgte den Ausführungen des Sachverständigen und erklärte die Abweichungen für zulässig und genehmigungsfähig. Sie bat das BMVI um die Erteilung des Einvernehmens zu dieser Abweichung. Mit Schreiben vom 11. Mai 2016 teilte das BMVI mit, dass die Entscheidung über die Genehmigung dieser Abweichung gemäß AVwV Nr. 4.2.2.7 der zuständigen Landesluftfahrtbehörde obliegt, die im Rahmen einer luftfahrttechnischen Untersuchung feststellen muss, dass Hindernisse weder die Sicherheit gefährden noch die Regelmäßigkeit des Hubschrauberbetriebes wesentlich beeinträchtigen. Ein Einvernehmen mit dem BMVI herzustellen, sei in diesem Fall nicht erforderlich.

In seiner Stellungnahme vom 17. Juni 2016 teilte das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Referat Luft-, Schiffs- und Güterverkehr der Landesdirektion Sachsen mit, dass das SMWA den Ausführungen des Gutachters folgt und die angezeigten Abweichungen von der AVwV zulässig und genehmigungsfähig sind. Des Weiteren schloss sich das SMWA der Stellungnahme des BMVI an und teilte mit, dass im vorliegenden Fall ein Einvernehmen mit dem BMVI nicht erforderlich ist.

## II. Entscheidungsgründe

### 1. Zuständigkeit und Verfahren

Gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG dürfen Flugplätze nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden. Gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG i. V. m. Artikel 87d Abs. 2 Grundgesetz (GG) obliegt die Genehmigung von Flugplätzen den Ländern in Bundesauftragsverwaltung. Für die Genehmigung von Landeplätzen ist gemäß § 50 LuftVZO i. V. m. § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG i. V. m. der Verordnung der Sächsischen Staatsregierung und des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Zuständigkeit auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung vom 23. August 2006 (SächsGVBl. S. 438, 491) und der Verordnung vom 2. März 2012 (SächsGVBl. S. 163), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 9. April 2019 (SächsGVBl. S. 289, 290) die Landesdirektion Sachsen sachlich und örtlich zuständig.

Das Verfahren richtet sich nach den allgemeinen verwaltungsrechtlichen Grundsätzen des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG). Für das Genehmigungsverfahren gelten gemäß § 6 Abs. 5 LuftVG der § 10 Abs. 2 Nr. 3 Satz 1 bis 4, § 8 LuftVG sowie § 74 Abs. 4 und 5 VwVfG über die Bekanntgabe entsprechend.

Spezielle Verwaltungsvorschriften im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung nach Artikel 87d Abs. 2 GG i. V. m. § 32 Abs. 6 LuftVG sind für den Vollzug des Luftverkehrsgesetzes und der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung nicht erlassen worden.

Artikel 85 Abs. 2 Satz 1 GG ermächtigt den Bund zum Erlass von Allgemeinen Verwaltungsvorschriften. Auf dieser Grundlage hat der Bundesminister für Verkehr die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (BANz. Nr. 246a vom 29. Dezember 2005) erlassen. Gemäß § 52 Abs. 1 i. V. m. § 42 Abs. 1 LuftVZO hat die Genehmigung eines Landeplatzes in Übereinstimmung mit den einschlägigen Rechtsvorschriften des nationalen Rechts und des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft sowie mit den für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), insbesondere des Anhangs 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt zu erfolgen. Von den allgemeinen Verwaltungsvorschriften des Bundes darf nur mit Zustimmung des BMVI oder einer von ihr bestimmten Stelle abgewichen werden.

Die Durchführung eines luftrechtlichen Planfeststellungsverfahrens war nicht erforderlich, da die Voraussetzungen des § 8 LuftVG nicht vorliegen. Nach § 8 LuftVG ist ein Plan dann festzustellen, wenn ein Flughafen oder ein Landeplatz mit beschränktem Bauschutzbereich neu angelegt oder wesentlich verändert wird. Dies trifft hier nicht zu.

## 2. Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage ist § 6 LuftVG i. d. F. der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (Bundesgesetzblatt I, Seite 698), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 11 des Gesetzes zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) in Verbindung mit §§ 49 ff. LuftVZO, in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juli 2008 (Bundesgesetzblatt I, Seite 1229), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten vom 30. März 2017 (Bundesgesetzblatt I, Seite 683). Danach dürfen Landeplätze nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden sowie befristet werden.

Vor Erteilung der Genehmigung ist insbesondere 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 (§ 6 Abs. 2 LuftVG). Ist das in Aussicht genommene Gelände ungeeignet oder rechtfertigen Tatsachen die Annahme, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird, ist die Genehmigung zu versagen. Ergeben sich später solche Tatsachen, so kann die Genehmigung widerrufen werden.

Die Genehmigung nach § 6 LuftVG ist einerseits Unternehmerngenehmigung, andererseits aber auch Planungsentscheidung. Liegen keine zwingenden Versagungsgründe im Sinne des § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG vor und sind die Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG beachtet, so steht die Erteilung der Genehmigung im Ermessen der zuständigen Behörde.

### 3. Gegenstand der Entscheidung

Gegenstand der luftrechtlichen Entscheidung ist der Antrag der Klinikum Chemnitz gGmbH zur Errichtung und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Gelände der Klinikum Chemnitz gGmbH als Dachaufbau auf dem bestehenden Panofsky-Haus. Die Entscheidung stützt sich auf § 6 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 LuftVG soweit die Anlage und der Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes in dem sich aus dem Tenor ergebenden Umfang genehmigt werden und auf § 6 Abs. 1 Satz 4 LuftVG i. V. m §§ 42, 52 Abs. 1 LuftVZO und § 36 Abs. 2 VwVfG, soweit die Genehmigung mit Nebenbestimmungen verbunden wird.

### 4. Planrechtfertigung/Notwendigkeit

Für die Erteilung einer luftrechtlichen Genehmigung bedarf es nach § 6 LuftVG der notwendigen Planrechtfertigung. Sie liegt vor, wenn für die Errichtung und den Betrieb des Flugplatzes nach Maßgabe der Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes ein Bedarf besteht und das betreffende Vorhaben dementsprechend erforderlich ist. Dabei genügt es, wenn eine Realisierung des Vorhabens vernünftigerweise geboten ist. Die Übereinstimmung mit den Zielen des Luftverkehrsgesetzes ist insbesondere dann gegeben, wenn das Vorhaben der Befriedigung eines Luftverkehrsbedarfs dient, wenn es einer Verbesserung der Verkehrsabwicklung dient oder wenn es zur besseren Erfüllung der Sicherheitsanforderungen führen soll.

Das Luftverkehrsgesetz soll - wie es sich aus § 6 Abs. 1 und 4 LuftVG ergibt - die Anlegung, die Änderung und den Betrieb von Flugplätzen ermöglichen. Maßgebend für die Planrechtfertigung sind allein die Ziele des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, vorliegend also des Luftverkehrsgesetzes. Rechtfertigend ist das Ziel, einen bestimmten Verkehr zu ermöglichen.

Die Anlage und der Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes für die Klinikum Chemnitz gGmbH ist vernünftigerweise geboten und an der Planrechtfertigung fehlt es nicht, da das Vorhaben nach Maßgabe der vom Luftverkehrsgesetz verfolgten öffentlichen Ziele erforderlich ist. Ziel des Luftverkehrsgesetzes ist es u. a., einen geordneten Flugverkehr zu ermöglichen.

Hierzu zählt, dass Luftfahrzeuge einschließlich Hubschrauber im Luftrettungswesen, vorrangig auf genehmigten Flugplätzen starten und landen sollen (Flugplatzzwang). An der Verwirklichung des Vorhabens besteht demnach ein öffentliches Interesse. Es unterliegt keinem Zweifel, dass zu den besonderen Zwecken, für die ein Landeplatz genehmigt werden darf (§ 49 Abs. 2 Nr. 2 LuftVZO), der Flugbetrieb von Hubschraubern für Luftrettungseinsätze gehört. Dass für den Einsatz von Rettungshubschraubern tatsächlich ein Bedarf besteht, hat der Antragsteller in seinem Antrag dargelegt.

Die Klinikum Chemnitz gGmbH ist ein Krankenhaus der Maximalversorgung und muss den medizinischen Versorgungsauftrag, insbesondere im Hinblick auf die notwendige medizinische Versorgung der Bevölkerung, ohne Einschränkung erfüllen können. Nach Mitteilung der DGUV vom 8. September 2017 wurde das Klinikum seit dem 1. Januar 2004 am Schwerstverletzungsartenverfahren (SAV) beteiligt. Die Klinik für Unfallchirurgie ist außerdem als überregionales Traumazentrum Westsachsens zertifiziert. Die bisher im Klinikum Chemnitz genutzte Hubschrauberlandeplatz kann von Hubschraubern im Luftrettungsdienst nicht uneingeschränkt benutzt werden. Die Errichtung eines genehmigten und damit rechtlich gesicherten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes wird der Aufgabe der Klinikum Chemnitz gGmbH als Krankenhaus der Maximalversorgung gerecht.

Mit dem hier genehmigten Hubschrauber-Sonderlandeplatz wird schließlich auch ein richtlinienkonformer Hubschrauberflugplatz, der den für die Bundesrepublik Deutschland geltenden internationalen Richtlinien und Empfehlungen der ICAO Anhang 14, Band 2 i. V. m. der AVwV des BMVI entspricht, errichtet. Die Erfüllung dieser Vorschriften ist Voraussetzung für die Erfüllung der Anforderungen, welche die flugbetrieblichen Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 für den Flugbetrieb mit Hubschraubern im gewerblichen Luftrettungsdienst fordert.

## 5. Standortalternativen

Bei der Standortentscheidung waren flugbetriebliche Gesichtspunkte wie: die Ausdehnung der An- und Abflugflächen und die Hindernisfreiheit in den An- und Abflugflächen, die Lärmbelastung als auch die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus zu berücksichtigen. Hinsichtlich der Standortentscheidung haben sich keine gleichgeeigneten alternativen Standorte aufgedrängt. Eine Ertüchtigung der bisher genutzten Landestelle kam nicht in Frage, da dieser Standort die Anforderungen an gewerblichen Flugbetrieb nicht erfüllen kann.

Nachweislich hat die Klinikum Chemnitz gGmbH in den vergangenen Jahren immer wieder Standortalternativen für die Errichtung eines richtliniengemäßen Hubschrauberflugplatzes geprüft. Das Umweltamt der Stadt Chemnitz beauftragte bereits im Jahr 1995 einen schallschutztechnischen Variantenvergleich für einen Hubschrauberlandeplatz im Gelände des Klinikums. Für den Variantenvergleich wurden folgende Standorte ausgewählt:

- ein möglicher Dachlandeplatz auf dem Bettenhaus des Klinikums,
- ein möglicher Bodenlandeplatz nordwestlich des Klinikgeländes auf dem Gelände der ehemaligen Gärtnerei,
- ein möglicher Bodenlandeplatz auf einem Teil des gegenwärtigen Personalparkplatzes im nördlichen Teil des Klinikgeländes.

1999 plante die Klinikum Chemnitz gGmbH die Errichtung eines Landesplatzes auf einem neu zu errichtenden Anbau bzw. auf dem Dach des Bettenhauses oder als zweite Ebene auf dem vorhandenen Parkplatzgelände. Schließlich wurde eine provisorische Landemöglichkeit auf dem Gelände nördlich der Heiztrasse eingerichtet. Im Jahr 2003 wurde im Auftrag der Klinikum Chemnitz gGmbH ein Antrag für die Anlage und den Betrieb eines Hubschrauberflugplatzes auf dem Parkplatz vor der Notaufnahme des

Klinikums in zweiter Ebene auf einer erhöhten Plattform gestellt. Auf der beantragten Fläche sollte eine Plattform auf Stützen über dem bestehenden Parkplatz errichtet werden die geeignet war, eine Genehmigung als erhöhter Hubschrauberflugplatz zu erhalten. Nach Prüfung des Antrages wurde für diesen Standort von der Landesdirektion Sachsen (vormals: Regierungspräsidium Dresden) im Jahr 2007 eine luftrechtliche Genehmigung nach § 6 LuftVG erteilt. Mit dem Bau des Landeplatzes wurde jedoch nicht begonnen.

Bestandteil des eingereichten Genehmigungsantrages war auch eine Variantenuntersuchung über die Eignung verschiedener Standorte für die Errichtung eines Hubschrauberflugplatzes vom 18. Juli 2014. Gegenstand der Variantenuntersuchung waren drei Standorte:

1. Die Planung eines Bodenflugplatzes nordwestlich des Krankenhausareals;
2. Ein erhöhter Hubschrauberflugplatz südöstlich des Krankenhausareals und
3. Ein erhöhter Hubschrauberflugplatz auf dem Dach des bestehenden Dr. Panofsky-Hauses.

Für die Bewertung der einzelnen Varianten wurde eine Bewertungsmatrix erstellt, in der neben den flugbetrieblichen Belangen auch medizinische, bauliche, statische, schallschutztechnische, brandschutztechnische und wirtschaftliche Belange bewertet wurden. Die Bewertung der einzelnen Parameter erfolgte unter Einbeziehung von projektbeteiligten Architekten, Brandschutzgutachter, Schallschutzgutachter und Tragwerksplaner. Im Ergebnis der Variantenuntersuchung wurde der 3. Standort die Errichtung eines Hubschrauberflugplatzes auf dem Dr. Panofsky-Haus empfohlen. Im Einzelnen wird vorliegend auf die Variantenuntersuchung und die Antragsunterlagen der Klinikum Chemnitz gGmbH verwiesen.

Im Genehmigungsverfahren sind der Behörde auch keine Tatsachen bekannt geworden, die einen anderen Standort als offensichtlich besser geeignet erscheinen lassen.

#### 6. Würdigung des Vorhabens nach § 6 LuftVG

Vor Erteilung der Genehmigung ist gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung, des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus entspricht und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt wird.

Unter Berücksichtigung der im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ermittelten Belange und der Abwägung untereinander konnte dem Antrag der Klinikum Chemnitz gGmbH in dem sich aus dem Tenor der Entscheidung ergebenden Umfang entsprochen werden.

Der Genehmigungsbehörde sind keine Tatsachen bekannt, welche die Annahme rechtfertigen, dass der Landeplatz nicht geeignet ist oder die Anlage und der Betrieb des Hubschrauberflugplatzes die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet. Die Erfordernisse der Raumordnung, des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm sind angemessen berücksichtigt worden.

Das Gelände ist für Flüge mit Hubschraubern im Rahmen der Luftrettung geeignet.

## 7. Erfordernisse der Raumordnung

Nach § 6 LuftVG bedürfen sowohl die erstmalige Anlegung als auch die wesentliche Erweiterung bzw. Änderung eines Flugplatzes der Genehmigung der zuständigen Luftfahrtbehörde. Nach der sogenannten Raumordnungsklausel des § 6 Abs. 2 LuftVG ist die Luftfahrtbehörde im Rahmen der Entscheidung der Genehmigungserteilung verpflichtet zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Die isolierte luftrechtliche Genehmigung ist vornehmlich eine Untertnermergenehmigung, sodass die Ziele der Raumordnung vorliegend im Rahmen einer Abwägungsentscheidung als einfacher Belang zu berücksichtigen sind.

Die Anlage und der Betrieb des Hubschrauberflugplatzes für die Klinikum Chemnitz gGmbH entsprechen den Erfordernissen der Raumordnung. Diese Erfordernisse ergeben sich aus den Grundsätzen des Raumordnungsgesetzes, die in den Entwicklungs- und Regionalplänen konkretisiert sind. Konkurrierende Nutzungsansprüche bzw. überörtliche Planungsabsichten, die dem Vorhaben entgegenstehen könnten, sind im Genehmigungsverfahren nicht bekannt geworden. In der Stellungnahme der oberen Raumordnungsbehörde der Landesdirektion Sachsen vom 31. März 2016 wurde mitgeteilt, dass das beantragte Vorhaben mit den raum- und landesplanerischen Belangen im Einklang steht. Die obere Raumordnungsbehörde hatte das Vorhaben auf der Grundlage des Raumordnungsgesetzes, des Gesetzes zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen, des Landesentwicklungsplanes Sachsen, des Regionalplanes Chemnitz-Erzgebirge und des in Aufstellung befindlichen Regionalplanes Region Chemnitz in der Fassung des Entwurfs, Beschluss Nr. 13/2015 geprüft. In der Stellungnahme des Planungsverbandes Region Chemnitz im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde mit Schreiben vom 23. März 2016 mitgeteilt, dass gegen den vorgelegten Antrag aus regionalplanerischer Sicht keine Bedenken bestehen und Belange der regionalen Landschaftsrahmenplanung nicht beeinträchtigt werden.

## 8. Erfordernisse des Städtebaues

Gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG sind im Genehmigungsverfahren die Erfordernisse des Städtebaues angemessen zu berücksichtigen.

Die zuständige Luftfahrtbehörde muss bei ihrer Abwägungsentscheidung für einen Ausgleich zwischen den von der Gemeinde geltend gemachten örtlichen bauplanerischen und den überörtlichen fachplanerischen Interessen sorgen. Verfahrensrechtlich wird die Relevanz bauplanerischer Belange dadurch abgesichert, dass den betroffenen Gemeinden Beteiligungsrecht im Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG zusteht (Information und Anhörung).

In materieller Hinsicht sind die Belange der kommunalen Planungshoheit, soweit sie von den betroffenen Gemeinden dargelegt oder offensichtlich sind, bei der notwendigen Planungsentscheidung zu berücksichtigen. Durch den Hubschrauberflugplatz werden vorliegend keine hinreichend bestimmten gemeindlichen Planungen gestört oder wesentliche Teile von Gemeindegebieten einer durchsetzbaren Planung entzogen.

Die betroffene Gemeinde wurde im luftrechtlichen Genehmigungsverfahren mit Schreiben vom 5. Januar 2016 angehört und hatte Gelegenheit bis zum 31. März 2016 zu den Planunterlagen Stellung zu nehmen. Die Stadt Chemnitz hat die Antragsunterlagen

durch die betroffenen Fachämter prüfen lassen und in ihrer Stellungnahme vom 8. März 2016 mitgeteilt, dass der vorliegenden Planung bei Beachtung der Hinweise und Forderungen des Umweltamtes und der Belange der Feuerwehr zugestimmt wird.

#### 9. Beschränkter Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift vom 19. Dezember 2005 enthält unter Nr. 1.3 die Bestimmung, dass bei Neuanlagen von Hubschrauberflugplätzen die Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereiches gemäß § 17 LuftVG durch die zuständige Luftfahrtbehörde zu prüfen ist. Die Genehmigungsbehörde hat zu prüfen, ob im Hinblick auf einen etwaigen späteren Ausbau ein sogenannter beschränkter Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG angeordnet werden soll.

Die Luftfahrtbehörde kann bei der Genehmigung von Landeplätzen einen sogenannten beschränkten Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG festlegen. Das bedeutet, dass in einem Umkreis von 1,5 km Halbmesser um den sogenannten Flugplatzbezugspunkt Bauwerke nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde genehmigt werden dürfen. Für Bauwerke, die eine Höhe von 25 m über dem Flugplatzbezugspunkt erreichen, gilt das Zustimmungserfordernis nach § 17 Nr. 2 LuftVG im Umkreis von 4 km. Wird ein solcher beschränkter Bauschutzbereich festgelegt, so ist für den Landeplatz zusätzlich zum verkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren ein Planfeststellungsverfahren notwendig (§ 8 LuftVG).

Die Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereiches erfolgt bei der Genehmigung von Hubschrauber-Sonderlandeplätzen in der Praxis eher selten. Die Festsetzung von beschränkten Bauschutzbereichen ist praktisch auch meist untunlich, weil einerseits unbehebbar Kollisionen von Bauvorhaben im Platzumfeld die seltene Ausnahme sind, andererseits aber die Festsetzung von Bauschutzbereichen zu erheblichen Entschädigungsanforderungen der Grundeigentümer in der Umgebung der Plätze führen kann (§ 19 LuftVG).

Im Genehmigungsverfahren für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Klinikum Chemnitz gGmbH wird nach Prüfung durch die Luftfahrtbehörde kein beschränkter Bauschutzbereich festgelegt. Zu den allgemeinen baurechtlichen Vorschriften gehört das baurechtliche Rücksichtnahmegebot. Ein Bauvorhaben muss sich in die nähere Umgebung einfügen (§ 34 Abs. 1 Satz 1 Baugesetzbuch - Innenbereich) bzw. es dürfen ihm öffentliche Belange nicht entgegenstehen (§ 35 Abs. 3 Satz 3 Baugesetzbuch - Außenbereich).

Aus dem baurechtlichen Rücksichtnahmegebot wird die Pflicht des Bauherrn zur Rücksichtnahme auf schutzwürdige Interessen hergeleitet. Das baurechtliche Rücksichtnahmegebot wird nicht durch vorrangige Regelungen des Luftverkehrsrechts verdrängt.

Das Bedürfnis, einen beschränkten Bauschutzbereich festzulegen, sieht weder die Antragstellerin noch die Genehmigungsbehörde. Dies ist auch künftig eher unwahrscheinlich, da ein etwaiger späterer Ausbau des Flugplatzes nicht erwartet wird, sodass die Notwendigkeit der Festsetzung eines beschränkten Bauschutzbereiches nicht besteht.

## 10. Eignung des Geländes

§ 6 Abs. 2 Satz 2 LuftVG macht die Erteilung einer Genehmigung für einen Flugplatz u. a. davon abhängig, ob das in Aussicht genommene Gelände für den vorgesehenen Flugplatzbetrieb geeignet ist. Die Genehmigung für die Anlage und den Betrieb eines Flugplatzes ist gemäß § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG zu versagen, wenn das in Aussicht genommene Gelände ungeeignet ist. Der Versagungsgrund besteht also nicht bereits dann, wenn das in Aussicht genommene Gelände eines Flugplatzes im Vergleich zu anderen möglichen Standorten insgesamt oder, was in der Regel eher zu erwarten ist, hinsichtlich einzelner Gesichtspunkte weniger geeignet ist als das Gelände eines möglichen anderen Standortes. Es muss vielmehr aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht möglich sein, den geplanten Flugplatz auf dem betreffenden Gelände zu realisieren. Maßgeblich für die Frage, ob das in Aussicht genommene Gelände geeignet ist oder nicht, ist das durch den Antragsteller konkret geplante Vorhaben im Hinblick auf dessen Ausgestaltung und dessen Betriebsumfang. Für die Prüfung der Geeignetheit sind Kriterien, wie: die Beschaffenheit des Flugplatzgeländes im Hinblick auf die Bodenbeschaffenheit, Topografie und Hydrologie, die Beschaffenheit seiner Umgebung im Hinblick auf eine erforderliche Hindernisfreiheit, die Meteorologie im Hinblick auf die örtlich mindernden Sichtverhältnisse, die Ausrichtung der Start- und Landebahn im Hinblick auf die Nähe zu benachbarten Flugplätzen und deren An- und Abflugstrecken, die vorhandene Erschließung, das Bestehen von nicht ausräumbaren naturschutzrechtlichen oder sonstigen rechtlichen Hindernissen auf dem betreffenden Gelände zu betrachten.

Die Prüfung der Geeignetheit des Geländes erfolgte vorliegend auf der Grundlage eines Gutachtens eines öffentlich bestellten Sachverständigen gemäß § 51 Abs. 1 Nr. 4 LuftVZO, welches Bestandteil des Antrages der Klinikum Chemnitz gGmbH war und auf der Grundlage der Gutachtlichen Stellungnahme der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS).

Im Gutachten führte der Sachverständige aus, dass der Bau und Betrieb des Sonderlandeplatzes den derzeit geltenden deutschen Gesetzen, Anforderungen und Richtlinien entspricht, wenn die im Gutachten gestellten Forderungen berücksichtigt werden und darüber hinaus die aufgeführten Empfehlungen und Hinweise beachtet werden. Der geplante Hubschrauber-Sonderlandeplatz ist nach gutachtlicher Prüfung und Bewertung für den beantragten Flugbetrieb geeignet. Die Genehmigungsbehörde hat außerdem die gutachtliche Stellungnahme der DFS eingeholt und zu den Belangen der Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen auf dieser Grundlage entschieden. Auf den aktenkundigen Schriftverkehr wird an dieser Stelle verwiesen.

Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz ermöglicht mit der Abmessung der Endanflug- und Startfläche und der Aufsetz- und Abhebefläche (FATO/TLOF) sowie der sich daran anschließenden Sicherheitsfläche mit einer Gesamtabmessung im Lichten von 28 m im Quadrat, deren Markierungen sowie der Maße und Neigungen der Hindernisbegrenzungsflächen die Durchführung des Flugbetriebes bei Tag und Nacht für medizinische Hubschraubereinsätze (HEMS) mit Hubschraubern in Übereinstimmung mit der Flugleistungsstufe 1. Die ausgewiesenen Betriebsflächen erfüllen die Anforderungen der gegenwärtig im Rettungsdienst eingesetzten Hubschraubermuster an diesem Standort.

Die Größe des Landeplatzes ist jedoch nicht ausreichend für die Nutzung des Platzes von zwei Hubschraubern gleichzeitig. Mit den Nebenbestimmungen dieser Genehmigung wurde deshalb festgelegt, dass der Hubschrauberflugplatz jeweils nur von einem Hubschrauber zur gleichen Zeit zu benutzen ist. Der Landeplatz wurde für ein maximales Abfluggewicht von 6 Tonnen ausgelegt. Mit dieser Auslegung werden die im Lufttretungsdienst am Standort anfliegenden Hubschraubermuster erfasst.

Mit der Genehmigung werden An- und Abflugrichtungen festgelegt, vorliegend wird als Hauptanflugrichtung 251° rechtweisend Nord festgelegt und als vorherrschende Abflugrichtung 281° rechtweisend Nord. Durch den Sachverständigen wurde im Gutachten und in der flugbetrieblichen Beurteilung der von Hindernissen freizuhalten Luftraum um den Hubschrauberflugplatz untersucht und bewertet. Grundlage dieser Untersuchung waren die durch einen öffentlich bestellten Vermessungsingenieur erhobenen Vermessungsdaten, die einer Qualitätssicherung durch eine Fachstelle unterlagen. Im Ergebnis stellte der Sachverständige abschließend fest, dass ein vorhandener denkmalgeschützter Baum die westliche Hindernisbegrenzungsfläche durchdringt. Mit einer flugbetrieblichen Beurteilung wurde der Nachweis geführt, dass diese Abweichung von der AVwV 36/06 zulässig ist, da mit einem Senkrechtstartverfahren gemäß Flughandbuch (VTOL 1) gewährleistet werden kann, dass über dieses Hindernis sicherer Flugbetrieb in Übereinstimmung mit Flugleistungsstufe 1 durchgeführt werden kann. Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr als oberste Landesluftfahrtbehörde stimmte der Abweichung zu. Im Einzelnen wird auf die Genehmigungsakten verwiesen.

Die Deutsche Flugsicherung GmbH hat in ihrer gutachtlichen Stellungnahme gemäß § 31 Abs. 3 LuftVG vom 17. Februar 2016 mitgeteilt, dass gegen die Anlage und den Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes aus Sicht der Flugsicherung keine Bedenken bestehen. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz liegt im unkontrollierten Luftraum der Klasse „G“. Der Abstand zum nächstgelegenen Hubschrauberflugplatz Röhrsdorf beträgt 2 km und aus Sicht der Flugsicherung ist davon auszugehen, dass eine direkte gegenseitige Beeinflussung des Flugbetriebes ausgeschlossen werden kann. Zu den Belangen der Hindernisfreiheit wurde eine ergänzende Stellungnahme mit Schreiben vom 11. Juli 2019 abgegeben, auf die Bezug genommen wird.

Der Antragsteller hat mit den eingereichten Antragsunterlagen nachgewiesen, dass der Landeplatz geeignet ist und entsprechend seiner Zweckbestimmung ordnungsgemäß betrieben werden kann.

## 11. Öffentliche Sicherheit oder Ordnung

Gemäß § 6 Abs. 2 LuftVG ist die Genehmigung zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird. Die Prüfung des Antrages auf Erteilung einer luftrechtlichen Genehmigung nach § 6 LuftVG hat ergeben, dass keine Tatsachen vorliegen, welche die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung mit Erteilung der Genehmigung und den mit ihr verbundenen Nebenbestimmungen gefährdet wird.

Mit dem im Antragsverfahren eingereichten Gutachten des Sachverständigen gemäß § 51 Abs. 1 Nr. 4 LuftVZO wird nachgewiesen, dass die Dimensionierung und Beschaffenheit der Aufsetz- und Abhebefläche und der Endanflug- und Startfläche sowie der Sicherheitsfläche ein gefahrloses Starten und Landen der Hubschrauber entsprechend der Zweckbestimmung der Genehmigung und des genehmigten Betriebsumfanges gewährleistet.

Insgesamt verfügt der Dachlandeplatz über eine tragfähige Flugbetriebsfläche von 28 m im Quadrat. Nach den Bestimmungen der AVwV 36/06 muss die Endanflug- und Startfläche eines Hubschrauberflugplatzes, der für Flugbetriebe in Übereinstimmung mit Flugleistungsklasse 1 bestimmt ist, in geraden Linien, also als Quadrat oder Rechteck, gekennzeichnet sein. Daran schließt sich die Sicherheitsfläche von mindestens 3 m bzw. dem 0,25-fachen der größten Länge über alles (D) des Referenzhubschraubers an. Vorliegend fallen die Endanflug- und Startfläche sowie die Aufsetz- und Abhebefläche zusammen und die Seitenlänge des mit geraden Linien markierten Quadrates beträgt 21 m x 21 m. Die Sicherheitsfläche umschließt die FATO/TLOF mit einer Breite von 3,5 m. Die Markierung und Befeuerung des Landeplatzes erfolgt entsprechend den Anforderungen der AVwV 36/06. Eine Anflugbefeuerung kennzeichnet die Richtung der Mittellinien der Anflugrichtungen. Der Landeplatz ist mit einem Flugplatzleuchtfeuer und einem beleuchteten und befeuereten Windrichtungsanzeiger auszurüsten. Der Nachweis der erforderlichen Tragfähigkeit wurde im Rahmen des baurechtlichen Genehmigungsverfahrens mit einem Standsicherheitsnachweis erbracht. Der Hubschrauberflugplatz wird nach Maßgabe der geltenden Vorschriften beleuchtet, befeuert und gekennzeichnet werden. Vorhandene Luftfahrthindernisse werden unter Anwendung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen gekennzeichnet.

Der dem Landeplatzhalter obliegende ordnungsgemäße Betrieb des Landeplatzes erfordert weiterhin die Vorhaltung von Feuerlösch- und Rettungsgeräten zur Hilfeleistung bei Luftfahrzeugunfällen. Der Landeplatz ist in die Brandschutzkategorie H 1 der entsprechenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift eingeordnet. Der Antragsteller hat ein zielorientiertes Brandschutzkonzept vorgelegt, welches von einem Prüfenieur für Brandschutz geprüft wurde. Das Brandschutzkonzept war auch Bestandteil der Bauunterlagen und damit Bestandteil der erteilten Baugenehmigung Nr. 14/3492/4/BS vom 7. Mai 2015 mit Nachtragsbescheid Nr. 14/3492/4/BS-N1 vom 13. März 2017. Mit der Umsetzung dieses Konzeptes werden alle Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift an das Feuerlösch- und Rettungswesen erfüllt. Das Brandschutzkonzept wird Bestandteil der luftrechtlichen Genehmigung, soweit die luftrechtlichen Anforderungen bestimmt werden.

Gemäß § 52 Abs. 1 LuftVZO kann die Genehmigung mit der Auflage zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung und der Festlegung der Höhe der Versicherungssumme verbunden werden. Vorliegend wird durch die Genehmigungsbehörde eine Haftpflichtsumme pauschal für Personen und Sachschäden von 2 Mio. EUR pro Schadensfall als Mindestdeckungssumme festgelegt. Der Genehmigungsinhaber hat den Abschluss dieser Versicherung der Genehmigungsbehörde vor der Betriebsaufnahme nachzuweisen.

Durch den Landeplatzhalter ist gemäß § 53 Abs. 1 i. V. m. § 43 Abs. 1 LuftVZO eine Landeplatzbenutzungsordnung zu erstellen und der Genehmigungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Die Sicherung des Landeplatzes erfolgt vorliegend nicht durch eine Einfriedung sondern durch das Aufstellen von Hinweisschildern an den Zugängen des Landeplatzes, die auf den Flugbetrieb und ein Betretungsverbot für Unbefugte hinweisen.

Während des Flugbetriebes muss die erforderliche Anzahl sachkundiger Personen am Landeplatz anwesend sein. Diese Aufgabe kann auch von dem in seine Aufgaben eingewiesenen Feuerlösch- und Rettungsdienst übernommen werden. Der Landeplatz ist an das öffentliche Fernsprechnet und an das Alarmsystem der örtlichen Feuerwehr angeschlossen. Der Landeplatzhalter führt ein Hauptflugbuch, in dem die Starts und Landungen auf dem Hubschrauberflugplatz eingetragen werden und somit nachweisbar sind.

Der Antragsteller hat mit den eingereichten Gutachten und weiteren Antragsunterlagen nachgewiesen, dass der Hubschrauberflugbetrieb auf dem Landeplatz ordnungsgemäß und sicher durchgeführt werden kann. Durch die zuständige Baugenehmigungsbehörde wurden der Standsicherheitsnachweis und das Brandschutzkonzept genehmigt. Bei Berücksichtigung der gegebenen Hinweise und festgesetzten Nebenbestimmungen kann die Genehmigungsbehörde vorliegend keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erkennen.

## 12. Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind angemessen zu berücksichtigen. Die Genehmigungsbehörde hat die Verträglichkeit des zur Genehmigung stehenden Projektes anhand der im Bundesnaturschutzgesetz und dem Sächsischen Naturschutzgesetz gesetzten Ziele und Grundsätze überprüft. Gemäß den Untersuchungen im Eignungsgutachten durchdringt ein Baum den westlichen Abflugsektor und stellt somit ein Luftfahrthindernis dar. Der Baum müsste auf seine zulässige Höhe eingekürzt oder entfernt werden. Der Baum steht auf einer denkmalgeschützten Fläche/Sachgesamtheit, da das gesamte Gelände der ehemaligen Blindenanstalt an der Flemmingstraße 8 Kulturdenkmal gemäß § 2 Sächsisches Denkmalschutzgesetz ist. Die Bäume mit der Nr. 828007 und 828006 dürfen aus denkmalpflegerischer Sicht in ihrem Habitus nicht verändert werden und sind in diesem Bereich zu erhalten. Mit der vorgelegten flugbetrieblichen Beurteilung des Sachverständigen wurde nachgewiesen, dass diese Bäume mit einem vom Hersteller im Flughandbuch festgelegten betrieblichen Verfahren sicher überflogen werden können.

Gemäß Stellungnahme der zuständigen Naturschutzbehörde, der Stadt Chemnitz handelt es sich bei den Bäumen mit der Nr. 960, 789 und 958 um drei Sandbirken, die vom Schutzanspruch nach der Baumschutzsatzung der Stadt Chemnitz ausgenommen sind. Die untere Naturschutzbehörde hat der Fällung dieser drei Bäume zugestimmt, sofern die Fällung außerhalb der Vegetationsperiode in der Zeit vom 1. März bis 30. September gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 Bundesnaturschutzgesetz und der Brutzeit der Vögel erfolgt und sofern der vorhandene Nistkasten außerhalb der Brutzeit und vor der Fällung an einem zum Erhalt vorgesehenen Baum umgehängt wird. Die Landesdirektion Sachsen hat sich den Ausführungen im Gutachten angeschlossen und die Fällung der Bäume mit dieser luftrechtlichen Genehmigung verfügt.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Fachbehörden sind der Genehmigungsbehörde keine Sachverhalte bekannt geworden, dass besondere Schutzgebiete oder artenschutzrechtliche Belange von der Anlage und dem Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes betroffen sind. Insoweit bedurfte es keinem landschaftspflegerischen Begleitplan oder anderer landschaftspflegerischer Kompensationsmaßnahmen.

### 13. Fluglärm

Im Rahmen der Genehmigungserteilung nach § 6 LuftVG war auch zu prüfen, ob der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt worden ist. Hierzu waren die möglichen Belastungen durch die im Fall der Erteilung der beantragten Betriebsgenehmigungen entstehenden Fluglärmimmissionen zu ermitteln und deren Zumutbarkeit sowie ggf. die Anordnung bzw. Durchführung von Schutzmaßnahmen festzustellen.

Für die Berechnung der Lärmimmissionen für Landeplätze gibt es im Unterschied zu Flughäfen und Verkehrslandeplätzen mit Fluglinien- und Pauschalreiseflugverkehr, die unter das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm fallen keine bundeseinheitliche Regelung. Die Entscheidung über die Zumutbarkeit von Fluglärm hängt von den Verhältnissen des Einzelfalles ab und obliegt der Beurteilung der Genehmigungsbehörde, weil gesetzliche Vorgaben für die Bewertung der Zumutbarkeit von Fluglärm in der Umgebung von Landeplätzen bislang nicht existieren. Beispielsweise ist das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm nach seinem Zweck nicht dazu bestimmt, Aussagen über die individuelle Zumutbarkeit von Fluglärm durch Flugbewegungen auf einem Hubschrauber-Sonderlandeplatz zu treffen oder gar Grenzwerte festzulegen. Soweit in anderen Regelungswerken Grenzen- und Orientierungswerte für die Beurteilung von Feinimmissionen enthalten sind, wie etwa in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung), der technische Anleitungen zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm), der DIN 18005-Schallschutz im Städtebau, Berechnungsverfahren; schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, der VDI 2058 - Beurteilung von Arbeitslärm in der Nachbarschaft oder der DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau - können diese mangels Vergleichbarkeit mit den Auswirkungen von Hubschrauberflugeräuschen und aufgrund anderer Zielsetzungen nicht unmittelbar herangezogen werden. Auch die DIN 45643 - Messungen und Beurteilungen von Flugzeugeräuschen - legt keine Werte für die Zumutbarkeit von luftverkehrsbedingten Emissionen fest. Entsprechend den Vorgaben in der Rechtsprechung hat die Beurteilung der Zumutbarkeit für Fluggeräuschemissionen in der Umgebung von Landeplätzen unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalles zu erfolgen.

Der Antrag der Klinikum Chemnitz gGmbH wurde durch die Genehmigungsbehörde dem Sächsischen Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie zur Stellungnahme zugeleitet. Nach Prüfung der vorgelegten Unterlagen hat das Landesamt zum Antrag mit Schreiben vom 9. Februar 2016 Stellung genommen. Im Rahmen einer Ortsbesichtigung hatte das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie festgestellt, dass sich die nächste Wohnbebauung nur 50 m westlich des neuen Landeplatzes befindet und direkt unter dem neu geplanten Flugkorridor liegt. Daher wurde empfohlen, dass die Antragsunterlagen durch eine Schallimmissionsprognose ergänzt werden.

Die Genehmigungsbehörde hatte dem Antragsteller Gelegenheit gegeben, sich zu den Tatsachen zu äußern. Mit Schreiben vom 11. Juli 2016 teilte der Antragsteller mit, dass es sich bei dem betreffenden Gebäude um ein Gebäude der Klinikum Chemnitz gGmbH mit der Hausnummer 2 d handelt. Das Gebäude wird durch das Klinikum vermietet. Im südlichen Gebäudeteil ist der Verwaltungsbereich der Tochtergesellschaft Service-Center Technik GmbH untergebracht und im nördlichen Gebäudeteil sind 5 Wohnungen vorhanden. Laut Flächennutzungsplan handelt es sich hierbei um ein Gebäude im Bereich eines Sondergebietes mit Zweckbestimmung. Die bisher im Klinikum genutzte Bodenlandestelle ist genauso weit entfernt wie der geplante Hubschrauber-Sonderlandeplatz. Insofern besteht eine Vorbelastung.

Durch den geplanten Hubschrauber-Sonderlandeplatz auf dem Dach wird aufgrund der Lage des Landeplatzes eine deutliche Verbesserung eintreten.

Die mit dieser Genehmigung festgelegten An- und Abflugflächen führen weitestgehend nicht über Flächen mit Wohnbebauung. Durch den gewählten Verlauf der An- und Abflugflächen werden Überflüge über bebaute und bewohnte Gebiete soweit möglich vermieden. Im Einzelnen wird hier auf das Gutachten über die Eignung in Nr. 3.6 verwiesen.

Mit der Genehmigung werden die An- und Abflugrichtungen festgelegt. Zugelassen sind Hubschrauber bis 6 t höchstzulässiger Abflugmasse. Die Betriebszeit umfasst 24 Stunden von 00:00 bis 24:00 Uhr. Sekundärtransporte gemäß der Sächsischen Landesrettungsplanverordnung vom 5. Dezember 2006 (Sächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt, Seite 532), die zuletzt durch die Verordnung vom 18. Dezember 2014 geändert worden ist (Sächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt 2015, Seite 3), werden auf den Tagzeitraum von 06:00 bis 22:00 Uhr begrenzt. Die Anzahl der Flugbewegungen insgesamt wird nicht begrenzt. Auf der Grundlage der Angaben über die Frequentierung der vorangegangenen 3 Jahre hat der Antragsteller eine erwartete Frequentierung von insgesamt 250 Landungen und 250 Starts pro Jahr für den Tagzeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) und 50 Landungen und 50 Starts - 100 Flugbewegungen pro Jahr für den Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) angegeben.

Die Lärmbelastung ist auf eine begrenzte Anzahl jeweils kurzzeitiger Lärmereignisse konzentriert. Der Genehmigung steht im Hinblick auf die zu erwartende Lärmbelastung nicht entgegen, dass das Geräusch von Hubschraubern (Rotorlärm) im Vergleich zu sonstigem Fluglärm wegen seiner Impulshaltigkeit und seiner tonalen Zusammensetzung nach dem Geräuschempfinden eine besondere Störwirkung entfaltet, da es für die Beurteilung von Hubschraubergeräuschen bislang keine speziellen Regelwerke gibt. Die Zumutbarkeitsfrage im Hinblick auf die Lärmbelastung stellt sich dahingehend, ob und unter welchen Voraussetzungen die Anwohner es ertragen müssen, einer begrenzten Anzahl - nach Lautstärke- und Lästigkeitspotential empfindlich störender, aber jeweils kurzzeitiger Lärmereignisse - ausgesetzt zu sein, die aus dem Einsatz von Hubschraubern zur Rettung von Menschen in Notfällen hervorgehen. Die Notfallrettung mit Luftfahrzeugen ist rechtlich Bestandteil des öffentlichen Rettungsdienstes (Sächsische Landesrettungsdienstplanverordnung). Es besteht das öffentliche Interesse an der Rettung von Menschen in Notfällen, der besondere Rang der Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib oder Leben einer Person wird schon durch die Befugnis zu einer erlaubnisfreien Landung bei einer Gefahr für Leib oder Leben einer Person in § 25 LuftVG veranschaulicht.

Es unterliegt auch keinem Zweifel, dass zu den besonderen Zwecken, für die ein Landeplatz genehmigt werden darf (§ 49 Abs. 2 Nr. 2 LuftVZO), der Flugbetrieb von Hubschraubern für Rettungseinsätze in Notfällen gehört. Anwohnern wird zugemutet werden können, dass sie sich bei einzelnen Lärmereignissen, die sie im Außenwohnbereich nach Zeitpunkt und Umständen als besonders störend empfinden, vorübergehend in ihre Wohngebäude begeben und für die Dauer des Lärmes die Fenster geschlossen halten. Für die Frage, ob der Fluglärm zu beachtlichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen führt, kommt es in nicht unerheblichem Maße auch auf die Anzahl der Flugbewegungen an. Vorliegend fehlt es an der von der Rechtsprechung geforderten Häufung derartiger Schallereignisse. Im Ergebnis der Würdigung der Umstände unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit der umgebenden Bebauungen hat die Genehmigungsbehörde festgestellt, dass schädliche Umwelteinwirkungen, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft durch Hubschraubergeräusche nicht zu erwarten sind.

Die Genehmigungsbehörde geht davon aus, dass mit der hier erteilten Genehmigung die Auswirkungen des Fluglärms angemessen berücksichtigt wurden. Dabei hat die Behörde auch berücksichtigt, dass im Gelände der Klinikum Chemnitz gGmbH bereits seit vielen Jahren Flugbetrieb stattfindet und das Gebiet vorbelastet ist. Verbleibende Beeinträchtigungen für die Umgebung des Landeplatzes haben gegenüber dem Interesse an der Erfüllung der Luftrettung nach Auffassung der Genehmigungsbehörde zurückzutreten.

#### 14. Umweltverträglichkeit

Bei dem zu bewertenden Vorhaben handelt es sich um die Errichtung eines Flugplatzes (Sonderlandeplatz) für Hubschrauber im Luftrettungsdienst auf dem Dach eines bestehenden Gebäudes im Klinikum Chemnitz. Das Vorhaben fällt unter die Regelungen des § 3 c Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. Nr. 14.12.2 zur Anlage 1 des UVPG, da es sich um den Bau eines Flugplatzes im Sinne der Begriffsbestimmung des Abkommens von Chicago von 1944 zur Errichtung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) mit einer Start- und Landebahngrundlänge von weniger als 1.500 m handelt. Daher war in diesem Fall eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach den Gesichtspunkten der Kriterien der Anlage 2 zum UVPG vorzunehmen. Die Genehmigungsbehörde hat die überschlägige Prüfung durchgeführt und das Ergebnis der Vorprüfung des Einzelfalls in begründeter und inhaltlich nachvollziehbarer Weise in ihren Akten dokumentiert. Im Einzelnen wird hiermit auf die Genehmigungsakten verwiesen.

Unter Berücksichtigung der relevanten Auswahlkriterien des UVPG ist bei dem Vorhaben weder aufgrund seiner Art, noch seiner Größe oder seines Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen. Eine weitergehende Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht somit nicht. Einer förmlichen UVP-Prüfung bedurfte es zur Wahrung dieser Belange insofern nicht mehr. Eine weitergehende Erhebung erscheint derzeit nicht erforderlich.

## 15. Zusammenfassende Würdigung

Die Genehmigungsbehörde hat dem Antrag der Klinikum Chemnitz gGmbH auf Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung für den beantragten Hubschrauber-Sonderlandeplatz nach § 6 LuftVG in der aus dem verfügenden Teil dieser Entscheidung ersichtlichen Weise entsprochen. Vorausgegangen ist dieser Entscheidung eine Prüfung und Abwägung der von der Genehmigung betroffenen öffentlichen und privaten Belange.

Nach Auffassung der Genehmigungsbehörde sind alle am Genehmigungsverfahren zu beteiligenden Stellen angehört worden und deren Stellungnahmen, Niederschriften und Einwände in die Entscheidung eingeflossen.

Für die Entscheidung der Genehmigung lassen sich insbesondere Gründe der Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung auf dem Hubschrauberflugplatz und dessen unmittelbare Umgebung als auch die Bedeutung der Klinikum Chemnitz gGmbH für die Behandlung von medizinisch zu versorgenden Patienten anführen. Die Klinikum Chemnitz gGmbH ist ein Krankenhaus der Maximalversorgung, gehört zum Trauma-Netzwerk Westsachsen und wurde als überregionales Traumazentrum zertifiziert.

### III. Kostenentscheidung

Die Kosten des Verfahrens hat die Klinikum Chemnitz gGmbH als Antragstellerin zu tragen (§§ 1, 13 Abs. 1 Nr. 1 Verwaltungskostengesetz). Die Kostenfestsetzung bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

**C.**

Folgende Unterlagen werden als Anlagen zum Genehmigungsbescheid genommen:

Anlage 1 -	Übersichtslageplan topografische Karte	Maßstab 1:25.000
Anlage 2 -	Lageplan topografische Karte	Maßstab 1: 5.000
Anlage 3 -	Lageplan Orthofoto	Maßstab 1:1.000
Anlage 4 -	Maßnahmenplan Hindernisbefeuern	Maßstab 1:1.000
Anlage 5 -	Detailplan Markierung und Befeuern	Maßstab 1:500
Anlage 6 -	Längsschnitt II	Maßstab 1:5.000/500
Anlage 7 -	Längsschnitt III	Maßstab 1:1.000/500
Anlage 8 -	Längsschnitt I	Maßstab 1:25.000/2.500
Anlage 9 -	Hubschrauberflugplatzdaten AVwV Teil 2 zur Veröffentlichung in NfL	
Anlage 10 -	Querschnitt durch die Start- und Landefläche	Maßstab 1:100
Anlage 11 -	Architektenplan Grundriss Ebene 50	Maßstab 1:100
Anlage 12 -	Ansichten	Maßstab 1:100
Anlage 13 -	Schnitt A-A	Maßstab 1:100
Anlage 14 -	Schnitt B-B	Maßstab 1:100
Anlage 15 -	Gutachten über die Eignung gemäß § 51 Abs. 1 Nr. 4 LuftVZO des Sachverständigen Herrn Dipl.-Ing. R. Weigert, flugbetriebliche Stellungnahme und Sicherheitsbewertung	
Anlage 16 -	Brandschutzkonzept und Prüfberichte des Prüfsachverständigen für Brandschutz	
Anlage 17 -	Baugenehmigung der Stadt Chemnitz einschließlich Erklärung zur Horizontallast Überrollschutz vom 8. Mai 2019, Prüfberichte des Prüfsachverständigen für Standsicherheit, Bescheinigung zur abschließenden Fertigstellung	
Anlage 18 -	Gefährdungsbeurteilung	
Anlage 19 -	Stellungnahmen der Landesdirektion Sachsen, Referat Arbeitsschutz zu Fangnetzen und Überrollschutz	

Anlage 20 - Gutachten zu den Immissionen an Luftbeimengungen des Sachverständigen Herrn Dipl.-Meteorologe A. Zorn und Lageplanausschnitt Abgasschornstein Netzersatzanlage

Anlage 21 - Bestandsdokumentation Beleuchtungsberechnung

Anlage 22 - Fachbeitrag Vermessungsdaten des öffentlich bestellten Vermessungsingenieurs Herrn D. Wuttke mit Qualitätssicherung Herrn Dipl.-Ing. A. Claaßen

Anlage 23 - Gutachtliche Stellungnahme der DFS vom 11. Juli 2019

### D.

Folgende Nachweise/ Dokumente sind gemäß Nebenbestimmung Nr. 25 vorzulegen:

<b>Anforderung (Bezug zur Nebenstimmung Nr.)</b>	<b>Nachweise</b>
1 Pläne und Schnitte	entsprechend Teil C. der Genehmigung
2 Baugenehmigung - Tragfähigkeit, Brandschutz	Bescheinigung der Baubehörde über die abschließende Fertigstellung (Gebrauchsabnahme)
3 Hubschrauberflugplatzdaten nach AVwV 36/06	Die Flugplatzdaten gemäß Nebenbestimmung (NB) Nr. 3 sind der Landesdirektion Sachsen in der ausgefüllten Tabelle vorzulegen.
4 Markierung Kennzeichnung	In einem maßstäblichen Plan (z. B. Grundriss Landeplatz oder Detailplan Markierung Befeuerung) sind die Ergebnisse einer Vermessung durch einen öbVI einzutragen: Ausrichtung der An- und Abflugflächen rwN bis auf ein Hundertstel Grad, Abmessungen: Länge, Höhe, Breite) der Markierungen und Kennzeichnungen darzustellen.  Bescheinigungen gemäß NB Nr. 4 f)
5 Befeuerung	Vermessung durch öbVI: Anflugfeuer mittig auf den Anflugmittellinien und Abstand der Feuer zueinander, Vermessung Abstand Randfeuer zueinander; Höhe der Fluter und Monitorbeleuchtung,  Helligkeitsregelung, Notstromversorgung, Schaltung, technische Datenblätter der Feuer und Fachunternehmererklärung mit fachplanerischer Prüf-/Errichterbescheinigung nach NB Nr. 5 h) und Bestandsdokumentation gemäß NB Nr. 5 d)

<b>Anforderung (Bezug zur Nebenstimmung Nr.)</b>	<b>Nachweise</b>
6 Luftfahrthindernisse	Befeuerung der Hindernisse/Objekte gemäß gutachtlicher Stellungnahme der DFS und Plänen, Datenblätter der Hindernisfeuer und fachplanerische Prüfbestätigungen/ Errichterbescheinigung nach NB Nr. 6 b), Tageskennzeichnung: keine
7 Ausrichtung/ Neigung/ Beschaffenheit	Amtliche Vermessung durch öbVI: Neigung und Ausrichtung der FATO/TLOF, Sicherheitsfläche Nachweis Rutschhemmung (Klassifizierung mindestens R11)
8 und 9 Feuerlöschwesen	Gemäß NB Nr. 8. und 9.: Qualifizierter Nachweis über Einweisung der erforderlichen Anzahl sachkundiger Personen durch geeignete Fachkräfte und Erwerb 1. Hilfe, Verlaufsprotokoll der Übung mit der Feuerwehr einschließlich Realtest, Prüfprotokolle technischer Sachverständiger, abschließende Prüfberichte Prüferingenieur Brandschutz und Bescheinigung Fertigstellung Baubehörde
10 Dienstraum (DR)	abschließender Prüfbericht des Prüferingenieurs für Brandschutz, Bescheinigung Fertigstellung Baubehörde
17 Eignung	Fachbeitrag Vermessung öb VI gemäß NB Nr. 17.
19 LBO	Landeplatzbenutzungsordnung zur Genehmigung vorlegen
21 Haftpflicht	Kopie Flugplatzhalterhaftpflichtversicherung
22 Entwässerung, Überrollschutz, Absturzsicherung	Bescheinigung der Baubehörde über die abschließende Fertigstellung, abschließender Prüfbericht des Prüferingenieurs für Brandschutz, Fachunternehmererklärung nach NB 22 c) und d)
23 Netzersatzanlage Schornstein	Bescheinigung der Baubehörde über die abschließende Fertigstellung
24 Lüftungstürme	Nachweis über den Rückbau

## E.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung schriftlich oder zur Niederschrift Widerspruch eingelegt werden bei der Landesdirektion Sachsen, Alchemnitzer Straße 41, 09120 Chemnitz, oder den Dienststellen der Landesdirektion Sachsen in Dresden, Stauffenbergallee 2, 01099 Dresden, oder in Leipzig, Braustraße 2, 04107 Leipzig.

Die Schriftform kann durch die elektronische Form ersetzt werden. In diesem Fall ist das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur im Sinne des Signaturgesetzes zu versehen. Der Zugang für elektronische Dokumente ist auf die Dateiformate .doc, .docx und .pdf beschränkt. Die Übermittlung des elektronischen Dokuments hat an die Adresse [post@lds.sachsen.de](mailto:post@lds.sachsen.de) zu erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Thomas Böhler  
Referatsleiter  
Luftverkehr und Binnenschifffahrt

### **Anlagen**