



### Gegen Empfangsbekanntnis

Klinikum Memmingen  
Herrn Oberbürgermeister Dr. Holzinger  
Bismarckstraße 23  
87700 Memmingen

Bearbeitet von Beate Hailer	Telefon / Fax +49 (89) 2176-2949 / -402949	Zimmer 1402	E-Mail Beate.hailer@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen ko-rot	Ihre Nachricht vom 07.12.2015	Unser Geschäftszeichen 25-3-3721.4-2016-MM	München, 20.09.2016

### **Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes am Klinikum Memmingen gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)**

#### Anlagen:

- 1 Empfangsbekanntnis g.R.
- 1 Kostenrechnung
- 1 Übersichtslageplan vom 17.11.2015, Nr. 09-0169-01 (1:25.000)
- 1 Lageplan vom 17.11.2015, Nr. 09-0169-02 Index a (1:5.000)
- 1 Lageplan DLP mit Markierung und Befuerung vom 17.11.2015, Nr. 09-0169-03 Index b (1:250)
- 1 Längsschnitt I vom 17.11.2015, Nr. 09-0169-04 (1:25.000/2.500)
- 1 Längsschnitt II vom 17.11.2015, Nr. 09-0169-05 Index a (1:5.000/500)
- 1 Lageplan Orthophoto mit Hindernisbefuerung vom 17.11.2015, Nr. 09-0169-06 Index b (1:1.000)
- 1 Übersichtslageplan/Flächennutzungsplan vom 17.11.2015, Nr. 09-0169-07 (1:25.000)
- 1 Sicherungskonzept im Entwurf

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

sehr geehrte Damen und Herren,

die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – erlässt folgenden

**A.**

### **B e s c h e i d:**

**Briefanschrift**  
Maximilianstraße 39  
80538 München  
  
U4/U5 Lehel  
Tram 17/19 Maxmonument

**Telefon Vermittlung**  
+49 (89) 2176-0  
  
**Telefax**  
+49 (89) 2176-2914

**E-Mail**  
poststelle@reg-ob.bayern.de  
  
**Internet**  
www.regierung-oberbayern.de



## I. Genehmigung

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

## II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes

1.	Bezeichnung:	Hubschraubersonderlandeplatz Klinikum Memmingen
2.	Lage:	Ca. 1,0 km west-/südwestlich der Memminger Altstadt; im kontrollierten Luftraum D (CTR) des Verkehrsflughafens Allgäu Airport Memmingen
3.	Bezugspunkt*	Mitte der Start- und Landefläche
3.1	Geographische Lage (WGS 84):	N 47° 58' 57,6'' E 10° 10' 07,6''
3.2	Höhe über NN:	629,50 m über NN (2.056 ft)
3.3	Höhe über Boden/GND:	25,95 m (85,1 ft)
4.	FATO/TLOF:  Sicherheitsfläche: Gesamtgröße des Landeplatzes:	Größe: 17,00 m x 17,00 m Belag: Stahlbeton Form: quadratisch Allseitig umlaufend mit 3,50 m 24,00 m x 24,00 m
5.	Anflugrichtungen: Abflugrichtungen:	rwK 229°, <u>rwK 049°</u> rwK 229°, <u>rwK 049°</u>

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

### **III. Benutzungsumfang**

1. Der Hubschraubersonderlandeplatz darf grds. nur von Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von 6 t und einer maximalen Länge über Alles (D-Wert) von 17 m benutzt werden, die in Übereinstimmung mit der Flugleistungsklasse 1 betrieben werden.
  
2. Flüge i. S. d. Art. 2 Abs. 2 und 8 des Bayerischen Rettungsdienstgesetzes (BayRDG) dürfen an allen Tagen zu jeder Tages- und Nachtzeit durchgeführt werden. Darunter fallen
  - alle Flüge, die der Primärversorgung eines Notfallpatienten dienen,
  - alle Flüge, die dem Primärtransport eines Notfallpatienten dienen,
  - alle dringlichen, nicht disponiblen Verlegungsflüge zwischen Krankenhäusern (Notfalltransporte im Sinne des Art. 2 Abs. 2 Satz 4 BayRDG),
  - alle Flüge zum dringlichen Transport eines Transplantats, eines Transplantationsteams und von Arzneimitteln und Blutkonserven.
  
3. Planbare Verlegungsflüge sind nur an Werktagen während der Tageszeit und nur zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr Ortszeit erlaubt.

### **IV. Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes**

Der Hubschraubersonderlandeplatz dient ausschließlich der Durchführung von Notfallrettungs- und Verlegungsflügen nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch den Platzhalter.

### **V. Nebenbestimmungen**

#### **1. Anlagenbezogene Nebenbestimmungen**

- 1.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz einschließlich der weiteren Flugbetriebsflächen auf dem Dach des zentralen Bettentraktes des Klinikums Memmingen sind entsprechend den beigefügten Plänen und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (im Folgenden: AVV) anzulegen.

- 1.2 Die gesamte Dachfläche muss für Personen und Hubschrauber rutschfest sein. Die Rutschfestigkeit der Oberfläche sollte mindestens der Rutschfestigkeitsklasse R 11 (aus BGR 181) oder höher entsprechen.
- 1.3 Die gesamte Dachfläche muss den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten und Bodeneffekt gewährleisten. Sie muss frei von Unregelmäßigkeiten sein, die sich nachteilig auf Start oder Landung von Hubschraubern auswirken würden.
- 1.4 Die gesamte Dachfläche muss einem Betrieb von Hubschraubern bis zu 6 t Abfluggewicht standhalten. Zusätzlich sind die Belastungen durch Personal, Fracht, Feuerlöschgeräte, Schnee usw. zu berücksichtigen.
- 1.5 Die FATO ist gemäß Plan Nr. 09-0169-03 mit einer Größe von 17,00 m x 17,00 m herzustellen. Sie ist identisch mit der TLOF. Nachfolgend wird daher – sofern eine Differenzierung nicht angezeigt ist – ausschließlich die Bezeichnung FATO verwendet.
- 1.6 Die Neigung der FATO ist so zu bemessen, dass Wasseransammlungen auf der Oberfläche verhindert werden; sie darf jedoch in jede Richtung 2 % nicht überschreiten. Insoweit kann die Neigung der bestehenden Landefläche unverändert beibehalten werden.
- 1.7 Die FATO sowie die gesamte Dachfläche sind ordnungsgemäß zu entwässern. Im Schadensfall auslaufender Treibstoff und Wasser gefährdende Flüssigkeiten dürfen nicht in die Kanalisation und nicht ins Innere des darunterliegenden Gebäudes gelangen oder an dessen Seitenwänden herabfließen. Eine ausreichende Menge an Ölbindemitteln sowie ein Auffangbecken von mindestens 3 m<sup>3</sup> ist vorzuhalten. Im Falle der Versickerung kontaminierter Flüssigkeiten in das Erdreich ist ein Erdaustausch erforderlich.

Art, konkreter Umfang und Situierung der Anlagen sind in Absprache mit den für Gewässerschutz und Brandbekämpfung zuständigen Stellen festzulegen. Der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist hierüber ein geeigneter Nachweis vorzulegen.

- 1.8 Die FATO ist mit einer Sicherheitsfläche zu umgeben, die übergangslos an die FATO anschließt. Die Sicherheitsfläche ist mit einer Breite von 3,50 m vorzusehen und hat in Analogie zur FATO ebenfalls eine Neigung von max. 2 % aufzuweisen.
- 1.9 Die Oberfläche der Sicherheitsfläche darf vom Rand der FATO an nach außen um nicht mehr als 4 % ansteigen und muss für die am Platz vorgesehenen Hubschrauber analog zur FATO ausreichend tragfähig sein.
- 1.10 Die Sicherheitsfläche ist mit einem Überrollschutz von höchstens 25 cm Höhe allseitig zu umgrenzen. An abfallenden Rändern sind Schutzvorrichtungen in Form von Geländern oder einem nach außen ansteigenden Fanggitter für den Personenschutz zu installieren, wobei die Hindernisfreiflächen zu beachten sind.

Der Überrollschutz muss auch die Voraussetzungen erfüllen, ggf. bei einer Havarie austretendes Kerosin und Löschwasser umlaufend am seitlichen Überlauf zu hindern.

- 1.11 Feste Objekte sind auf der Sicherheitsfläche nicht erlaubt. Davon ausgenommen sind brechbar (mit Sollbruchstelle) ausgeführte Objekte, die aufgrund ihrer Funktion auf der Fläche vorhanden sein müssen. Während des Flugbetriebes dürfen sich keine beweglichen Objekte auf der Sicherheitsfläche befinden.
- 1.12 Objekte, die aufgrund ihrer Funktion auf der Sicherheitsfläche erforderlich sind, dürfen, wenn sie am Rand der FATO aufgestellt sind, nicht höher als 25 cm sein und im Übrigen nicht in eine Ebene hineinragen, die in einer Höhe von 25 cm über dem Rand der FATO beginnt und vom Rand der FATO aus mit einer Steigung von 5 % nach außen ansteigt.
- 1.13 Neben dem Hauptzugang, welcher über einen, die Landeplattform mit dem westlich vom Landeplatz gelegenen Krankenhausgebäude (Aufzug) verbindenden Gang erfolgt, ist für den Brandfall mindestens ein weiterer geeigneter Fluchtweg vorzusehen.

- 1.14 Plangemäß wird der zweite Rettungsweg gegenüber liegend am östlichen Eck des Landeplatzes als außenliegende Treppenanlage geschaffen. Hierfür gelten folgende Maßgaben:
- Für die Begehung mit einer Trage wird die notwendige Mindestbreite von 1,5 m empfohlen. Insbesondere im Bereich der Zwischenpodeste ist auf eine für den Krankentransport ausreichende Breite zu achten.
  - Die bei den Treppen notwendigen Handläufe oder seitliche Trepengeländer des zweiten Fluchtwegs sind so zu erstellen, dass sie während des Flugbetriebs nicht über die Oberfläche des Landeplatzes hinausragen, aber im Bedarfsfall nach oben geklappt werden können.
- 1.15 Beide Zuwegungen zum Landeplatz sind durch entsprechende Hinweisschilder (Piktogramme) zu kennzeichnen sowie für die Benutzung bei Nacht ausreichend zu beleuchten. Dabei ist zu beachten, dass der Pilot in der Start- und Endanflugphase nicht geblendet wird.
- 1.16 Ein beleuchteter und befeuerter Windrichtungsanzeiger ist in der üblichen Beschaffenheit und Farbe gemäß Plan Nr. 09-0169-03 außerhalb der festgelegten An- und Abflugflächen in einer Höhe von mindestens 3 m über der Dachoberkante an einem Mast zu befestigen. Dieser muss sowohl aus der Luft als auch von der Flugbetriebsfläche aus gut sichtbar sein. Insoweit kann der bestehende Windrichtungsanzeiger unverändert beibehalten werden.
- 1.17 In einem sog. Dienstraum für die sachkundige Person sind alle für die Durchführung eines sicheren Flugbetriebes erforderlichen Einrichtungen (z. B. Feuerlösch- und Rettungsgeräte) sowie Unterlagen (z. B. Hauptflugbuch) unterzubringen. Insbesondere sind dort eine Brandmeldeanlage sowie eine Fernmeldeverbindung einzurichten, durch die die zuständigen Dienststellen der Deutschen Flugsicherung, des Deutschen Wetterdienstes, des Rettungsdienstes und der Feuerwehr erreichbar sind.

- 1.18 Der Zutritt durch unbefugte Personen zum Dachlandeplatz ist durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden. An den Zugängen zum Dachlandeplatz sind entsprechende Hinweis-/Verbotsschilder anzubringen.

In diesem Zusammenhang wird auch auf Ziffer B.4. (Erstellung eines Sicherungskonzepts) hingewiesen.

## **2. Markierungen und Kennzeichnungen**

- 2.1 Die Tageskennzeichnung des Hubschraubersonderlandeplatzes muss entsprechend den Anforderungen der AVV aufgebracht werden.
- 2.2 Die Erkennungsmarkierung ist in Form eines roten „H“ in weißem Kreuz gemäß Plan Nr. 09-0169-03 herzustellen und an der Hauptanflugrichtung (rwK 229°) auszurichten. Die Vorgaben in Nr. 5.2.2.5 i. V. m. Abbildung 5-1. der AVV sind zu beachten.
- 2.3 Die Höchstmassenmarkierung ist entsprechend der Darstellung im Plan Nr. 09-0169-03 aufzubringen und auszurichten.
- 2.4 Die TLOF-Markierung ist in Form einer durchgehenden, weißen Linie mit einer Breite von 0,30 m entlang dem Rand der TLOF (Quadrat 17,00 m x 17,00 m) anzulegen.
- 2.5 Der die Landefläche umgebende Überrollschutz bzw. die Aufkantung gemäß Ziffer A.V.1.10 ist mit einer Hindernismarkierung für den Tagbetrieb (Empfehlung: rot-weiß-rot gestreift) zu versehen.
- 2.6 Die oberen Bereiche (Attika) des sich westlich über das Höhenniveau des Landeplatzes um ca. 3 m bis 4,50 m erhebenden Gebäudeteils mit Aufzug, Treppenhaus und Maschinenraum sollten in Sinne einer verbesserten Sichtbarkeit süd-, ost- und nordseitig markiert werden. Als Markierung sind Quadrate mit den Abmessungen 0,50 x 0,50 m (Streifenmuster) abwechselnd in den Farben Rot und Weiß zweckmäßig.

- 2.7 Bei künftigen Änderungen am Gebäudebestand des Klinikums ist die Hindernismarkierung in Absprache mit dem Gutachter und der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – anzupassen.
- 2.8 Die Nachtkennzeichnung des Hubschraubersonderlandeplatzes muss entsprechend den Anforderungen der AVV aufgebracht werden.
- 2.9 Auf dem Landeplatz oder in der näheren Umgebung muss ein Hubschrauberflugplatz-Leuchtfeuer an geeigneter Lage installiert sein, so dass es ungehindert nach allen Seiten ausstrahlen kann und der Pilot nicht geblendet wird (vgl. Plan Nr. 09-0169-03).

Das bereits vorhandene Leuchtfeuer kann insoweit am bisherigen Standort verbleiben, ist jedoch in Anpassung an die in der AVV gestellten Anforderungen zu ersetzen.

- 2.10 Als TLOF-Randbefehuerung sind 24 grüne Überflurfeuer (Rundstrahlfestfeuer) an den aus Plan Nr. 09-0169-03 ersichtlichen Positionen einzubauen. Auf die Brechbarkeit wird hingewiesen; eine dimmbare Ausführung wird empfohlen.
- 2.11 TLOF und sonstige Betriebsflächen sind durch Flutlichtstrahler auszu-leuchten. Diese so zu anzubringen, dass Hubschrauberführer im Flug oder auf der Fläche arbeitendes Personal nicht geblendet werden und möglichst wenig Schattenwurf auf dem Landeplatz und den sonstigen Betriebsflächen entsteht. Die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke der Flutlichtbeleuchtung der TLOF soll – gemessen auf der Oberfläche der TLOF – mindestens 10 Lux betragen. Die Anforderungen der AVV an Flutlichtscheinwerfer sind zu beachten.

Die 4 bereits vorhandenen Flutlichtscheinwerfer sind angesichts ihrer aktuellen Höhe von ca. 1 m gegen niedrigere Strahler mit einer maximalen Höhe von 0,25 m auszutauschen. Dabei sollten sie möglichst außerhalb des Sicherheitsstreifens positioniert werden. Auf die brechbare Ausführung wird hingewiesen.



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

- 2.12 Die mit Hindernisfeuern in roter Farbe und einer Leuchtdichte von mindestens  $10 \text{ cd/m}^2$  im horizontalen Strahlbereich ( $-2^\circ$  bis  $+8^\circ$ ) zu versehenden Gebäudeteile ergeben sich aus Plan Nr. 09-0169-03. Die Anforderungen der AVV an Hindernisfeuer sind zu beachten.
- 2.13 Die gesamte Befeuerung muss so auf mehrere Stromkreise eines Stromnetzes verteilt angeschlossen sein, dass bei Ausfall eines Stromkreises der Eindruck des Gesamtbefeuerungsbildes erhalten bleibt.
- 2.14 Die gesamte Befeuerung ist an eine Notstromversorgung anzuschließen.
- 2.15 Die Befeuerung ist bei Flugbetrieb nachts (30 Minuten nach Sonnenuntergang bis 30 Minuten vor Sonnenaufgang) und tagsüber bei schlechter Sicht zu betreiben.
- 2.16 Bei künftigen Änderungen am den Hubschraubersonderlandeplatz umgebenden Gebäudebestand ist die Hindernismarkierung in Abstimmung mit dem Planersteller und dem Luftamt Südbayern anzupassen.

### **3. Hindernisfreiheit**

- 3.1 Die Hindernisfreiheit muss entsprechend den Anforderungen der AVV gewährleistet sein.
- 3.2 In der Umgebung des Landeplatzes wachsende Bäume und Gehölze sind laufend zu beobachten und ggf. zurückzuschneiden.

### **4. Flugbetrieb**

- 4.1 Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn eine Gefährdung von Personen und Sachen ausgeschlossen ist. Bei Flugbetrieb dürfen sich

keine Personen und Hindernisse im Bereich der FATO und der Sicherheitsfläche sowie in den An- und Abflugflächen befinden.

- 4.2 Die An- und Abflüge haben nach Möglichkeit innerhalb der in den Plänen dargestellten An- und Abflugflächen zu erfolgen.
- 4.3 Gemäß fachlicher Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH sollten die den Hubschraubersonderlandeplatz am Klinikum Memmingen regelmäßig anfliegenden Rettungsunternehmen bzw. Piloten angesichts seiner Lage in der Kontrollzone des Verkehrsflughafens Memmingen auf Folgendes hingewiesen werden:

Die geplanten An- und Abflugflächen liegen nördlich der Anfluggrundlinie des Allgäu Airport und der Ein- und Ausflug aus der Kontrollzone kann ohne ein Kreuzen der Anfluggrundlinie erfolgen. Die DFS empfiehlt in diesem Zusammenhang Flugwege direkt von/nach Westen oder via NOVEMBER und verweist auf die Besonderheiten für die Nutzung des Luftraums unter Sichtflugbedingungen.

- 4.4 Es ist ein Hauptflugbuch zu führen, in dem die einzelnen Starts und Landungen mit folgenden Eintragungen deutlich lesbar nachzuweisen sind: Datum, Uhrzeit, Kennzeichen des Hubschraubers, Art des Fluges, Anzahl der mitfliegenden Personen.

## **5. Feuerlösch- und Rettungswesen**

- 5.1 Die AVV, die Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen vom 01.03.1983 (NfL I-72(83)), geändert am 11.10.1983 (NfL I-199/83) sowie das Arbeitsblatt des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 15.11.2000 „Hinweise zum Brandschutz auf Hubschrauber-Sonderlandeflächen (HSL) und Landeflächen für Rettungshubschrauber (LRH)“ sind zu beachten.
- 5.2 Der Landeplatz wird i.d.R. von Hubschraubern mit einer Länge von bis zu 15 m benutzt und fällt somit unter die Brandschutzkategorie H1.

- 5.3 Sämtliche Löscheinrichtungen für den Hubschraubersonderlandeplatz (Pumpen, Steuerung, Zumischer-Station etc.) müssen an die Notstromversorgung des Klinikums angeschlossen werden. Der Funktionserhalt der Löschanlagen über das Sicherheitsstromnetz sollte mindestens 30 Betriebsminuten betragen.
- 5.4 Eine Brandmeldeanlage (Feuermelder) ist vorzuhalten, damit im Schadensfall ein direkter Alarm bei der zuständigen Feuerwehr von Dritten ausgelöst werden kann.
- 5.5 Mit den örtlich zuständigen Sicherheitsbehörden und der zuständigen Feuerwehr ist ein Alarmplan zu erstellen, stets auf dem neuesten Stand zu halten und an geeigneter Stelle gut sichtbar anzubringen.
- 5.6 Die Funktionsfähigkeit der Lösch-, Rettungs- und Notruffeinrichtungen ist durch regelmäßige Wartung und Überprüfung sicherzustellen.
- 5.7 Als Löschmittel sind vorzuhalten:
- Hauptlöschmittel: Löschschaum der Mindestleistungsstufe B (Vorhaltung von mindestens 2.500 l Wasser am Hubschraubersonderlandeplatz; Ausstoßrate der Schaumlösung mindestens 250 l/min);
  - Zusatzlöschmittel: 45 kg Trockenlöschmittel, ggf. verteilt auf mehrere handlichere Feuerlöscher. Aus Korrosionsgründen wird empfohlen, BC-Löschpulver zu verwenden (anstatt ABC).
  - Mind. 2 CO<sub>2</sub>-Löcher mit je 5 kg Inhalt für Kleinbrände z.B. in der Bordelektronik
- 5.8 Für die Ausbringung des Hauptlöschmittels sind 2 fernbedienbare Feuerlöschmonitore, jeweils mit einer Ausstoßrate von mindestens je 250 l/min Schaumlösung (für einen 10-minütigen Betrieb), zu installieren (vgl. Plan Nr. 09-0169-03). Position und Ausstoßrate der Löschmonitore sind so zu wählen, dass eine Beschäumung der gesamten Flugbetriebsflächen unter allen Wetterbedingungen gewährleistet ist. Die Löschmonitore dürfen eine Höhe von 0,25 m nicht überschreiten.

- 5.9 Zusätzlich zu den Löschmonitoren ist mindestens eine Schlauchleitung mit Mehrzweckstrahlrohr vorzuhalten, welche ebenfalls dazu geeignet ist, Schaum mit der Ausstoßrate von 250 l/min auszubringen und jeden Bereich der Dachfläche zu erreichen.
- 5.10 Nach Abschluss der Installation der Feuerlöscheinrichtungen muss die tatsächliche Leistungsfähigkeit der einzelnen Einrichtungen in einem Praxistest geprüft und gegenüber der Genehmigungsbehörde nachgewiesen werden.
- 5.11 Die nachfolgenden Rettungsgeräte sind im Bereich des Hauptzugangs zum Dachlandeplatz bzw. im Bereich des Dienstraums in geschützten Behältern oder Wandkästen bereit zu halten. Dabei ist darauf zu achten, dass die Laufwege entsprechend freigehalten werden.

Zwingend erforderliche Rettungsgeräte:

- 1 Gurttrennmesser
- 1 Feuerwehrraxt
- 1 Handblechschere
- 1 Handsäge (Fuchsschwanz)
- 1 Handmetallsäge
- 1 Bolzenschneider
- 1 Alu-Anstellleiter ca. 2,0 m
- 2 Brandschutzhelme DIN EN 443 (mit Visier)
- 2 Handlampen
- 1 Einreißhaken mit Stiel
- 1 Löschdecke DIN 1869:2001 (vorher 14155L)
- 2 Paar 5-Finger-Schutzhandschuhe aus flammwidrigem und hitzebeständigem Gewebe
- 1 Krankentrage
- 1 Rettungsdecke für Verletzte
- 2 Woldecken
- 1 Verbandskasten VK DIN 14142
- 1 Verbrennungsset für Brandverletzte, zuzüglich
- 4 Rettungsfolien

Empfohlene Rettungsgeräte:

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

5.12 Ausreichende Mengen an Ölbindemitteln sind vorzuhalten.

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

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

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

5.14 Alle Brandschutzmaßnahmen für den Dachlandeplatz und das darunter liegende Gebäude sind in Zusammenarbeit mit dem beauftragten Brandschutzsachverständigen und den örtlich zuständigen Brandschutzbehörden unter Einbindung des Brandschutzbeauftragten des Klinikums festzulegen.

5.15 Mit der/den sachkundige(n) Person(en) ist – möglichst in Zusammenarbeit mit der zuständigen Feuerwehr – mindestens einmal jährlich eine

Übung an den Feuerlösch- und Rettungsgeräten (mit Wasserbetrieb) durchzuführen und zu protokollieren.

## 6. Lärmschutz

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

## 7. Sonstiges

- 7.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz einschließlich Zugang und Rettungswegen sind im Winter von Schnee und Eis zu befreien. Sofern Taumittel verwendet werden, müssen diese für Flugplätze geeignet sein. Die Verwendung von Streusalz ist aufgrund der starken Korrosionswirkung im gesamten Bereich des Dachlandeplatzes einschließlich der Zugänge nicht zulässig.
- 7.2 Eine Flugplatzakte ist zu führen, worin diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen, auf den Hubschraubersonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde, der Alarmplan und die Flugplatzbenutzungsordnung gesammelt aufzubewahren sind.
- 7.3 Eine Flugplatzbenutzungsordnung ist zu erstellen und vor Betriebsaufnahme der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vorzulegen und anschließend in der Flugplatzakte aufzubewahren. Es wird empfohlen, die Flugplatzbenutzungsordnung den Luftrettungsunternehmen, die den Landeplatz nutzen, zur Kenntnis zu geben.

- 7.4 Der Abschluss einer Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden (einschließlich der sachkundigen Person nach Nr. A.V.5.12 dieses Bescheides) über eine angemessene Deckungssumme wird empfohlen. Die Höhe der Deckungssumme soll in Absprache mit dem Versicherungsunternehmen festgelegt werden.
- 7.5 Veränderungen am Zustand des Hubschraubersonderlandeplatzes, am Betriebszustand der zugehörigen Einrichtungen und Anlagen sowie Informationen, welche für den Flugbetrieb von Bedeutung sind, insbesondere Veränderungen im An- und Abflugsektor – auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt (z.B. Baukräne) –, müssen der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – unverzüglich angezeigt werden (E-Mail: luftamt@reg-ob.bayern.de, Fax: 089/2176-2979)
- 7.6 Auf Verlangen sind den Mitarbeitern der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – jederzeit Zutritt zum Hubschraubersonderlandeplatz und den zugehörigen Räumlichkeiten sowie Einsicht in das Hauptflugbuch und in die Flugplatzakte zu gewähren.

#### **VI. Auflagenvorbehalt:**

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

#### **VII. Widerrufsvorbehalt**

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

## VIII. Kostenentscheidung

Das Klinikum Memmingen hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Für diesen Bescheid wird eine Gebühr in Höhe von 3.500,- € festgesetzt. Auslagen sind nicht angefallen.

### **B.**

#### **Hinweise:**

1. Diese Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse.
2. Die Bestellung von Personen nach Ziffer A.V.5.12 dieses Bescheides entbindet nicht von der Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Hubschraubersonderlandeplatzes und die sichere Durchführung des Flugbetriebes sowie von der Beachtung der sonstigen für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen.
3. Der Hubschraubersonderlandeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn dies aufgrund einer Abnahmeprüfung gestattet worden ist (§§ 44 Abs. 1, 53 Abs. 1 LuftVZO). Die Abnahmeprüfung ist bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – rechtzeitig zu beantragen.
4. Vor Inbetriebnahme des Landeplatzes ist das diesem Bescheid im Entwurf beiliegende Sicherungskonzept auszufüllen und durch das Luftamt Südbayern in Kraft zu setzen (Art. 4 Abs. 4 der VO (EG) 300/2008 vom 11.03.2008 i.V.m. Art. 1 der VO (EU) 1254/2009 vom 18.12.2009).
5. Beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen (§§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 41 Abs. 1 LuftVZO).
6. Die Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden (§ 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG, §§ 48, 53 Abs. 1 LuftVZO).



7. Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig den schriftlichen, vollziehbaren Auflagen einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1 LuftVG zuwiderhandelt (§ 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG).

### **C.**

#### **Gründe:**

##### **I.**

#### **1. Antrag**

Das Klinikum Memmingen, Lehrkrankenhaus der Ludwig-Maximilians-Universität München, Bismarckstraße 23, 87700 Memmingen, beantragte mit Schreiben vom 07.12.2015 die Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschrauber-sonderlandeplatzes auf der Dachfläche des Klinikums Memmingen. Dem Antrag lag das Gutachten über die Eignung des Geländes des IB Weigert, Ingenieurbüro für Flugplätze und Hubschrauberlandeplätze, Haidauerstraße 24, 93102 Pfatter, vom 17.11.2015 bei.

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

Lt. Antrag ist vorgesehen, die bisherige Landestelle auf dem Dach derart zu ertüchtigen, dass ein grundsätzlich mit den Anlagenrichtlinien des Bundes konformer Hubschraubersonderlandeplatz entsteht. Lediglich hinsichtlich der Größe und Tragfähigkeit der Landefläche können die Vorgaben aufgrund des begrenzten Platzangebotes auf dem Dach nicht vollumfänglich eingehalten werden. Die wegen dieser Abweichung erforderliche Zustimmung des hier zuständigen Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) wurde mit Schreiben vom 25.01.2016 erteilt.

#### **2. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Anschließend bat die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – folgende Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zu dem Antrag:

- Wasserwirtschaftsamt Kempten
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
- Regierung von Schwaben
- Stadt Memmingen

Das Wasserwirtschaftsamt Kempten stimmte dem Vorhaben zu.

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr teilte mit, dass militärische Belange nicht betroffen seien.

Seitens der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) bestehen gegen das Vorhaben kein grds. Bedenken. Sie wies u.a. darauf hin, dass die Sicherheitsfläche nicht uneingeschränkt den Bestimmungen der AVV entspräche. Die diesbezüglich von der DFS empfohlene Abstimmung mit dem BMVI ist erfolgt (siehe oben unter C.I.1., letzter Absatz).

Die Regierung von Schwaben erhob keine Einwände, da mit der Ertüchtigung der bestehenden Landestelle zum Hubschraubersonderlandeplatz kein neuer, raumordnerisch relevanter Eingriff verbunden sei.

Die Stadt Memmingen als Trägerin der Klinik (Regiebetrieb) äußerte sich nicht separat zum Antrag.

### 3. Öffentliche Auslegung und Veröffentlichung im Internet

Der Antrag wurde mit Datum vom 15.04.2016 in der Stadt Memmingen in ortsüblicher Art und Weise bekannt gemacht und vom 21.04.2016 bis 20.05.2016 zur Einsichtnahme dort ausgelegt sowie zusätzlich auf der Internetseite der Stadt Memmingen veröffentlicht.

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

## II.

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

### **1. Formelle Genehmigungsvoraussetzungen**

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

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

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

### **2. Materielle Genehmigungsvoraussetzungen**

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

## 2.1 Darstellung der Maßnahme, Benutzungsumfang

Antragsgemäß soll die sich bereits heute auf dem Dach des Klinikums Memmingen befindliche Rettungslandestelle an die einschlägigen Anlagenrichtlinien des Bundes angepasst und als Hubschraubersonderlandeplatz gemäß § 6 LuftVG genehmigt werden. Die bestehende Anlage kann dabei nahezu unverändert bleiben, lediglich einige Korrekturen hinsichtlich der Markierung, der Befeuerng sowie des Brandschutzes sind erforderlich.

Wie bisher erfolgt der Patiententransport ablaufoptimiert und ohne die Notfallversorgung erschwerende Umbettungen direkt vom Hubschrauberlandeplatz aus über die bestehende Aufzugsanlage zur Notaufnahme bzw. zum Operationsbereich der Klinik.

Auf der bestehenden Rettungslandestelle wurden durchschnittlich in den vergangenen Jahren 2012 bis 2015 jeweils ca. 50 Starts und 50 Landungen pro Jahr, d.h. insgesamt ca. 100 Flugbewegungen, mit Rettungshubschraubern durchgeführt. Nach Umsetzung der vorliegenden Maßnahme wird mit einem geringfügigen Anstieg des jährlichen Flugaufkommens von bis zu 120 Flugbewegungen ausgegangen.

## 2.2 Erfordernisse der Raumordnung

Belange der Raumordnung und der Landesplanung sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Nach Auffassung der Regierung von Schwaben erfolgt durch die mit der Eröffnung der Landestelle verbundenen Maßnahmen kein neuer Raumeingriff. Aufgrund des Verbleibs an selber Stelle und die lediglich geringfügige Anhebung der jährlichen Flugbewegungen ist nicht mit Auswirkungen des Landeplatzes in landesplanerisch relevantem Umfang zu rechnen.

## 2.3 Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege

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

#### 2.4 Erfordernisse des Städtebaus

Das Vorhaben berührt keine Belange des Städtebaus.

Das Klinikum Memmingen wird als Regiebetrieb von der kreisfreien Stadt Memmingen geführt, insofern kann davon ausgegangen werden, dass im Rahmen der Antragsplanung für den Dachlandeplatz alle stadtplanerischen Belange berücksichtigt wurden. Im Übrigen hat sich die Stadt Memmingen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nicht zum Vorhaben geäußert.

#### 2.5 Schutz vor Fluglärm

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes vor Fluglärm vereinbar.

Auf die Vorlage eines schallimmissionsschutzrechtlichen Gutachtens konnte aufgrund der niedrigen zu erwartenden Flugbewegungszahlen (siehe oben unter C.II.2.1) verzichtet werden. Die vom Gutachter hier getroffene Annahme ist angesichts der Flugbewegungszahlen der vergangenen Jahre auch plausibel.

Beschwerden wegen Fluglärms in der Umgebung des Klinikums Memmingen sind darüber hinaus nicht bekannt.

#### 2.6 Geländeeignung

Die Eignung des Hubschraubersonderlandeplatzes auf dem Dach des Memminger Klinikums für den geplanten Flugbetrieb ist durch das Gutachten des Sachverständigen Weigert vom 17.11.2015 nachgewiesen.

Im Rahmen des Eignungsgutachtens wurden insbesondere die örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich der Hindernisfreiheit für an- und abfliegende Hubschrauber untersucht. Angesichts der erhöhten Lage des Landeplatzes mit ca. 24 m über Grund ist die nach der AVV geforderte Hindernisfreiheit für beide An- und Abflugflächen gegeben.

Ferner sind die An- und Abflugrichtungen an den Hauptwindrichtungen orientiert und ermöglichen damit eine hohe Nutzbarkeit des Landeplatzes.

Die Endanflug- und Startfläche (FATO), welche vorliegend identisch mit der Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) ist, sowie die diese umgebende Sicherheitsfläche können vorliegend hingegen nicht vollumfänglich richtlinienkonform hergestellt werden. Bei dem für die Luftrettung i.d.R. zugrunde gelegten Referenzhubschrauber mit einer Gesamtlänge von 14 m und einem Rotordurchmesser von 11 m wäre demnach eine quadratische FATO/TLOF von 21 m x 21 m zzgl. der vorgeschriebenen, umlaufenden und vollständig tragfähigen Sicherheitsfläche von 3 m Breite notwendig. Darstellbar ist vorliegend jedoch lediglich eine FATO/TLOF mit den Maßen 17 m x 17 m. Zudem ist die umlaufende, 3 m breite Sicherheitsfläche aufgrund der kreisförmigen, unveränderbaren Größe der vorhandenen Dachfläche und der festgelegten Größe der FATO/TLOF nicht vollständig tragfähig.

Nach Auffassung des Gutachters ist die sonach verfügbare Größe der FATO/TLOF von 17 m<sup>2</sup> zzgl. der umlaufenden, 3 m breiten Sicherheitsfläche jedoch für fast alle in der Luftrettung eingesetzten Hubschraubertypen (z.B. BK 117, EC 135, EC 145, H 145 des Herstellers Airbus Helicopters Deutschland GmbH) entsprechend des jeweiligen Flughandbuchs ausreichend.

Vor diesem Hintergrund hat auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die gemäß Nr. 1.1.2 der AVV erforderliche Zustimmung zur o.g. Abweichung unter der Voraussetzung erteilt, dass der Flugbetrieb auf dem künftigen Dachlandeplatz für Hubschrauber mit einer maximalen Länge über Alles (D-Wert) von 17 m beschränkt wird. Diese Anforderung ist unter Ziffer A.III.1. dieses Bescheides festgesetzt.

Im Übrigen kann der Hubschraubersonderlandeplatz AVV-konform ausgeführt werden.

## 2.7 Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Sicherheit des Luftverkehrs

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

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

Auch aufgrund der Lage des Hubschraubersonderlandeplatzes des Klinikum Memmingen in der Kontrollzone des Verkehrsflughafens Allgäu Airport Memmingen ergibt sich nach Einschätzung der DFS keine erhöhte Gefahr für den Flugverkehr bzw. die allgemeine Sicherheit. Die für die Abwicklung im o.g. Luftraum zuständige Flugsicherungsorganisation The Tower Company GmbH habe lt. DFS keine Einwände gegen die Genehmigung des Hubschrauberlandeplatzes erhoben, da die bisherige Rettungslandestelle bereits heute regelmäßig angefliegen werde. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer A.V.4.3 dieses Bescheides verwiesen.

### **3. Abwägung**

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

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

Zugunsten des Vorhabens war auch zu berücksichtigen, dass am Klinikum Memmingen seit vielen Jahren bereits Starts und Landungen von Hubschraubern von/zur Rettungslandestelle – wenn auch auf anderer Rechtsgrundlage – in annähernder Anzahl der Prognose von 120 Flugbewegungen pro Jahr störungs- und beschwerdefrei stattgefunden haben. Mit der Realisierung der Ertüchtigung zum Hubschraubersonderlandeplatz wird somit keine vollständig neue Lärmquelle geschaffen. Im Übrigen sind die Hubschrauberflüge in der zu erwartenden Zahl im Zusammenwirken der allgemeinen Umwelteinflüsse auf die Umgebung in Stadtlagen i.d.R. zu vernachlässigen.

#### **4. Auflagen**

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

#### **5. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)**

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

#### **6. Kostenentscheidung**

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



**D.****Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Bescheid können Sie Klage erheben. Die Klage müssen Sie innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheides beim Bayerischen Verwaltungsgericht Augsburg, Kornhausgasse 4, 86152 Augsburg (Postanschrift: Postfach 11 23 43, 86048 Augsburg) schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erheben. In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

**Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung**

- Die Klageerhebung in elektronischer Form (z. B. durch E-Mail) ist unzulässig.
- Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Mit freundlichen Grüßen

Hailer