



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTT GART
MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Regierungspräsidium Stuttgart · Postfach 80 07 09 · 70507 Stuttgart

Stuttgart 18.03..2021

Name

Durchwahl 0711 904-

Aktenzeichen 46.2-3846 / Karlsruhe KH 02
(Bitte bei Antwort angeben)

Genehmigung

Gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I, S. 698), zuletzt geändert am 12. April 2018 (BGBl. I, S. 472) in Verbindung mit §§ 49 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung vom 10. Jul. 2008 (BGBl. I, S. 1229), zuletzt geändert am 30. März 2017 (BGBl. I, S. 683) wird dem

Städtisches Klinikum Karlsruhe gGmbH
Moltkestraße 90
76133 Karlsruhe

die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines

Hubschrauber-Sonderlandeplatzes

Städtisches Klinikum Karlsruhe

für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tage und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

Die Grenzen und Anlagen des Landeplatzes ergeben sich aus den beiliegenden Plananlagen:

- Anlage 1 (Übersichtsplan mit Darstellung der Hindernisbegrenzungsflächen vom 13.07.2020, M 1:25.000),
 - Anlage 2 (Lageplan mit Darstellung Hindernisbegrenzungsflächen vom 13.07.2020, M 1:5.000),
 - Anlage 3 (Längsschnitt mit Darstellung Hindernisbegrenzungsflächen vom 13.07.2020, M 1:500 / 1:1000),
 - Anlage 4 (Platzdarstellungskarte vom 12.01.2021, M 1:1000),
 - Anlage 5 (Detailplan Markierung und Befeuerung vom 12.01.2021, M 1:250),
- die Teil dieser Genehmigung sind.

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung: Hubschrauber-Sonderlandeplatz
Städtisches Klinikum / Helios Karlsruhe

2. Lage: Dachlandeplatz
Stadt Karlsruhe
2350 m westlich Schloss Karlsruhe

3. Flugplatzbezugspunkt FPB:

a) geographische Lage N 49° 01' 06,14''
E 08° 22' 29,38''

b) Höhe 130,75 m NHN; 429 ft MSL

c) Höhe über Grund 17,75 m; 59 ft

4. Start- und Landeflächen für Hubschrauber:

a) Abmessungen:

FATO/TLOF: quadratisch 21,00 m x 21,00 m
Plattform: 28,00 m x 28,00 m
Oberfläche: Hartbelag

b) An-, Abflugflächen:

Richtung: (rwK)	FATO	Belag:
016°/196° SW	21,00 m x 21,00 m	Hartbelag
001°/181°	21,00 m x 21,00 m	Hartbelag
TODAH (all directions)	28 m	
RTODAH (all directions)	28 m	
LDAH (all directions)	28 m	
	Tragfähigkeit: 6,0 to	Hartbelag

II. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

Drehflügler bis zu **6000 kg** maximale Startmasse MTOM (Maximum take-off mass).

III. Zweck des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes:

Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz dient dem Rettungswesen (alle medizinische Hubschraubereinsätze; HEMS helicopter emergency medical service) für das Städtische Klinikum Karlsruhe und den Helios Herzkliniken Karlsruhe sowie dem Katastrophenschutz.

IV. Flugbetrieb:

1. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz darf für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tag und in der Nacht unter Sichtwetterbedingungen (VMC) benutzt werden.
2. Regelbetriebszeiten:
H24

B. Inhalts- und Nebenbestimmungen:

1. Die Flugbetriebsflächen und Grenzen des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes müssen mit den Angaben in der Platzdarstellungskarte übereinstimmen.
2. Die Betriebsflächen und luftfahrttechnischen Einrichtungen sind unter Beachtung der "Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen" vom 19.12.2005 anzulegen, zu kennzeichnen, markieren, befeuern und gegen unbefugten Zutritt zu sichern. (in Übereinstimmung mit dem Gutachten AOM GmbH, vom Juli 2020)
3. Nach § 46 Abs. 2 LuftVZO wird der Hubschrauber-Sonderlandeplatz von der Einfriedungspflicht nach Absatz 1 befreit, wenn Verbotsschilder aufgestellt werden. Die Schilder sind an allen Zugangsmöglichkeiten zum Hubschrauber-Sonderlandeplatz anzubringen und tragen folgende Aufschrift:

**Hubschrauberlandeplatz
Betreten durch Unbefugte verboten**

4. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz muss mit einem beleuchteten Windrichtungsanzeiger in den zulässigen Einzelfarben oder in Kombination derselben ausgerüstet sein. Dabei ist ein Windrichtungsanzeiger von mindestens 2,40 m Länge und mindestens 3 m über der Attika an der im vorgenannten Gutachten vorgesehenen Stelle anzubringen.
Hinsichtlich der Windrichtungsanzeiger sind Nr. 5.1.1.6 und 5.1.1.7 der "Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen" zu beachten.
5. Dienste am Hubschrauber-Sonderlandeplatz sowie das Rettungs- und Feuerlöschwesen sind gemäß dem sechsten Teil der "Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen", in der jeweils gültigen Fassung, auf Basis des Gutachtens der AOM GmbH festgelegten Umfangs umzusetzen. Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift wird der Hubschrauber-Sonderlandeplatz in die Kategorie H1, „Hubschrauber Dachlandeplatz“, eingestuft. Der Brandschutz ist dementsprechend nach Tabelle 6-1. einzurichten. Rettungsgeräte sind nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift im Umfang der in Punkt 6.1.4.2 aufgeführten Liste, die Teil dieser Genehmigung ist, vorzuhalten. (Siehe Gutachten der AOM GmbH).
6. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz muss an das öffentliche Fernsprechnetzt angeschlossen sein. Z.B. Telefon im Pilotenaufenthalts- und Dienstraum der Sachkundigen Person. Das Telefon muss den Piloten zugänglich sein und Telefonate ins Fernsprechnetzt ermöglichen.
7. Veränderungen des Platzes und seiner Umgebung, die den Flugbetrieb gefährden können, insbesondere Veränderungen in den An- und Abflugsektoren, auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt, sind durch den Genehmigungsinhaber der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Hindernisse in Form von Bewuchs im Bereich der An- und Abflugflächen sind turnusmäßig zu überwachen und stets unterhalb der festgelegten Höhen zu halten.

8. Bei Flugbetrieb hat mindestens eine Sachkundige Person anwesend zu sein, welche die verfügbaren Löschmittel und Rettungsgeräte einsetzen kann. Diese Sachkundige Person hat den Nachweis über die Ausbildung in Ersthelfer zu führen, muss in die luftrechtlichen Rechte und Pflichten, Arbeitssicherheit bei Flugbetrieb, in den Brandschutz und die Bedienung der Löschschaumwerfer eingewiesen sein, sowie die Alarmierung der Feuerwehr und des Rettungsdienstes durchführen können. Die Sachkundigen Personen sind zur Erfüllung der Aufgaben nachweislich regelmäßig, jedoch mindestens einmal jährlich, zu schulen und zu unterweisen. Es besteht Anwesenheitspflicht für sachkundiges Personal bei allen Hubschrauberbewegungen.
9. Es ist ein Hauptflugbuch zu führen, in dem die Starts und Landungen gemäß § 70 LuftVG nachzuweisen sind.
- Tag
 - Uhrzeit
 - Kennzeichen des Luftfahrzeugs
 - Luftfahrzeugmuster
 - Anzahl der Besatzungsmitglieder
 - Anzahl der transportierten Personen
 - Start- und Zielflugplatz, wenn vorhanden

Die Daten des Hauptflugbuches sind zu löschen, soweit sie zur Erfüllung der in § 70 Abs. 1 LuftVG aufgeführten Aufgaben und Zwecke nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch nach zwei Jahren. Dies gilt nicht soweit die nach Absatz 1 erhobenen Daten durch Löschung der letzten drei Buchstaben des Eintragungszeichens anonymisiert worden sind (§ 70 Abs.3 LuftVG)

10. Diese Genehmigungsurkunde, nachträgliche Änderungen und auf den Hubschrauber-Sonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörden sind gesammelt aufzubewahren (Flugplatzakte). Je ein Abdruck dieser Papiere ist im Dienstraum des sachkundigen Personals neben dem Hubschrauberflugplatz für die Sachkundige Person und die Hubschrauberbesatzung vorzuhalten.

11. Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung, welche die Sachkundige Person nach B Nr. 8 einschließt, in jeweils angemessener Höhe abgeschlossen sein. Diese ist für die Dauer der Genehmigung aufrecht zu erhalten.
12. Der Bezugspunkt mit den Koordinaten N 49° 01' 06,14'', E 08° 22' 29,38'' ist durch amtliche anerkannte Vermessung im WGS 84 - Datenformat zu überprüfen, festzulegen und in geeigneter Weise zu vermarken. Die genauen Nachvermessungsdaten, Koordinaten und die Höhe des Landeplatzbezugspunkts LBP sind vor Inbetriebnahme des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes der Genehmigungsbehörde mitzuteilen.
13. Die Betriebsflächen müssen über eine feste, betriebssichere Beschaffenheit verfügen. Übergänge zu den Wegen und Rampen müssen bodengleich sein.
14. Für den Nachtflugbetrieb (Nacht im Sinne des Artikels 2 Nummer 97 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012) ist gemäß dem Sachverständigengutachten vom Juli 2020 eine Nachtflugbefeuerung einzurichten und über die Dauer der Genehmigung funktionsfähig zu halten:
 - FATO-, TLOF- und Anflugbefeuerung, Hubschrauberflugplatz-Leuchtfeuer und bodennahe Flutlicht für die Betriebsflächen sowie weitere Beleuchtungskörper zur Ausleuchtung der Betriebsflächen,
 - Hindernisfeuer am Krankenhausgebäude gemäß den Plänen des Gutachtens vom Juli 2020
 - Beleuchteter Windsack (vgl. Ziffer 4)
15. Störungen im Sinne von § 7 LuftVO sind außer den dort bezeichneten Stellen unverzüglich dem Regierungspräsidium Stuttgart zu melden.
16. Die Festlegung weiterer Nebenbestimmungen zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bleibt vorbehalten.
17. Das Lärmgutachten des Ingenieurbüros für Akustik und Lärmschutz Dr.-Ing Riedel mit Datum vom 02.06.2016 geht von 700 Flugbewegungen am Tage und 20 Flugbewegungen in der Nacht in den 6 verkehrsreichsten Monaten für das Prognosejahr

2025 aus.

Sollte diese Flugbewegungszahl dauerhaft (mindestens drei aufeinanderfolgende Jahre) erheblich (mindestens 10%) überschritten werden, ist dem Regierungspräsidium Stuttgart eine neue Lärmüberprüfung vorzulegen.

C. Hinweise:

1. Zuwiderhandlungen können als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden (§§ 58 Abs. 1 Nr. 10 und 11 LuftVG und § 108 Nr. 7 LuftVZO).
2. Die Genehmigung ersetzt nicht die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Genehmigungen oder Erlaubnisse, insbesondere nicht in Fragen des Bau- und Immissionsschutzrechts. Der Vorhabenträger hat sich mithin selbst um notwendige Genehmigungen zu bemühen.
3. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn dies aufgrund einer Abnahmeprüfung gestattet wird (§§ 44 Abs. 1, § 53 Abs. 1 LuftVZO).
4. Die Regelungen des Flugplatzverkehrs sind zu beachten.
5. Rücknahme und Widerruf der Genehmigung.
Die Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für die 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 LuftVZO.
Die Rücknahme, der Widerruf oder das Erlöschen der Genehmigung aus anderen

Gründen ist bekannt zu machen; § 42 Abs. 4 Satz 1 LuftVZO ist sinngemäß anzuwenden.

6. Das Landeplatzgutachten der AOM GmbH, Jenaer Straße 23, 73479 Ellwangen und das Schallimmissionsgutachten des Ingenieurbüro für Akustik und Lärmschutz Dr.-Ing. Peter Riedel, Seifentalstraße 6, 09427 Ehrenfriedersdorf, können beim Regierungspräsidium Stuttgart, Industriestraße 5, 70565 Stuttgart eingesehen werden (vgl. nachfolgende Ziffer D.).

D. Gutachten:

Verfasser des Landeplatzgutachtens:

AOM GmbH

Jan Castendyck

Jenaer Straße 23

73479 Ellwangen (Jagst)

Verfasser des Schallimmissionsgutachtens:

Ingenieurbüro für Akustik und Lärmschutz Dr.-Ing. Peter Riedel

Seifentalstraße 6

09427 Ehrenfriedersdorf

E. Begründung:

1.) Sachverhalt

Die Städtischen Kliniken Karlsruhe gGmbH, Moltkestraße 90, 76133 Karlsruhe, vertreten durch die beiden Geschäftsführer Markus Heming und Prof. Dr. med. h.c. Uwe Spetzger,

haben beim Regierungspräsidium Stuttgart mit Schreiben vom 18.08.2020 den Antrag vom 30.07.2020 auf die Genehmigung zur Errichtung und den Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i.V.m. §§ 49 ff LuftVZO vorgelegt.

Der Landeplatz soll im Rahmen eines neu zu errichtenden Bauwerks als erhöhter Landeplatz errichtet werden. Als Sonderlandeplatz soll medizinischen Hubschraubereinsätzen (HEMS helicopter emergency medical service) für das Städtische Klinikum Karlsruhe und die Helios Herzkliniken Karlsruhe sowie Hubschrauberflügen im Rahmen des Katastrophenschutzes dienen.

Beabsichtigt ist, den Platz für Hubschrauber bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von 6.000 kg zuzulassen. Der Sonderlandeplatz soll sowohl am Tage als auch bei Nacht unter Sichtwetterbedingungen (VMC) benutzt werden. Die notwendigen Baumaßnahmen zur Errichtung des Platzes werden in einem gesonderten, baurechtlichen Verfahren, an dem die Landesluftfahrtbehörde beteiligt wird, geprüft.

2) Entscheidungsgründe

a) Formelle Voraussetzungen

Das Regierungspräsidium Stuttgart ist für die Entscheidung über die beantragte Genehmigung nach § 6 LuftVG aufgrund von § 31 Abs. 2 Nr. 4, § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9a LuftVG in Verbindung mit § 50 LuftVZO und § 1 Satz 1 der Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung vom 21.09.1998, GBl. 1998, S. 616, zuständig.

Die Städtischen Kliniken Karlsruhe gGmbH, Moltkestraße 90, 76133 Karlsruhe, sind als zukünftiger Platzhalter antragsbefugt.

Für die beantragte Genehmigung war kein Planfeststellungsverfahren nach § 8 LuftVG durchzuführen, da es sich vorliegend um keinen Flughafen oder Landeplatz mit beschränktem Bauschutzbereich handelt.

Im Verfahren wurden die maßgebenden Träger öffentlicher Belange ab dem 02.09.2020 angehört. Die Beteiligung Dritter war aufgrund des durchgeführten Anhörungsverfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung gewährleistet. Die Planunterlagen, das luftrechtliche Gutachten und das Lärmgutachten wurden bei der Stadtverwaltung Karlsruhe vom 21.09.2020 bis 20.10.2020 für die Öffentlichkeit ausgelegt. Die vorgenannten Unterlagen wurden ebenfalls auf der Homepage des Regierungspräsidiums Stuttgart zur gleichen Zeit öffentlich zugänglich eingestellt. Die Auslegung wurde über das Amtsblatt „StadtZeitung“ der Stadt Karlsruhe öffentlich schriftlich bekanntgemacht.

Einwendungen Privater waren bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist sowohl bei der Stadtverwaltung Karlsruhe, als auch dem Regierungspräsidium Stuttgart möglich.

b) Materielle Voraussetzungen

Die vorliegend erforderliche Genehmigung nach § 6 LuftVG ist die abschließende außenwirksame Planungsentscheidung. Sie ist rechtlichen Bindungen unterworfen, deren Einhaltung der Kontrolle der Verwaltungsgerichte obliegt. Sie ergeben sich zum einen aus dem LuftVG, zum anderen aus allgemeinen rechtsstaatlichen Grundsätzen, insbesondere neben dem Erfordernis der Planrechtfertigung auch aus den weiteren Anforderungen des Abwägungsgebotes. Dies verlangt, dass alle öffentlichen und privaten Belange, die von dem Vorhaben berührt werden, miteinander und gegeneinander abzuwägen und in einer dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verpflichteten Weise zum Ausgleich zu bringen sind.

Gemäß § 6 Abs 2 LuftVG war neben der Beachtung von Belangen der Flugsicherheit unter anderem besonders zu prüfen, ob die Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und ob der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt wird. § 6 Abs. 2

Satz 3 LuftVG fordert die Eignung des Geländes und die Beachtung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung.

Das Vorhaben ist gerechtfertigt und bedient das öffentliche Bedürfnis nach einem funktionsfähigen und bestmöglichen Rettungswesen.

Die Antragstellerin hat in nachvollziehbarer Weise die Bedeutung des Vorhabens dargelegt.

Mit dem geplanten Neubau des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes werden auch die Helios Herzkliniken Karlsruhe an die Luftrettung angebunden.

Der alte Hubschrauberdachladeplatz am Städtischen Klinikum Karlsruhe wird nach Inbetriebnahme des neuen Landeplatzes aufgegeben und weicht einem Gebäudeneubau.

Das Erfordernis eines genehmigten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes resultiert aus der Gesetzgebung des Luftrechts.

Die Schallsituation des um 17,7 m erhöhten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes wurde durch das Ingenieurbüro für Akustik und Lärmschutz Dr.-Ing. Peter Riedel untersucht. Durch eine Verschiebung der Planung der Plattformfläche auf dem Grundstück um ca. 7 m wurden die Schallergebnisse erneut auf deren Gültigkeit untersucht. Die festgestellten Abweichungen ändern die Gesamtsituation jedoch nicht. Die präventiven Richtwerte (Zumutbarkeitsschwelle) werden nur an einem Punkt überschritten. Die geringfügige Überschreitung tritt nur am IO3, IO7, IO8 auf. Bei gekipptem Fenster kann es somit zu einer Aufwachreaktion kommen. Da es im Mittel nur einmal pro Nacht zu einer Aufwachreaktion kommen soll, sind Maximalpegel innen über 65 dB(A) deshalb höchstens einmal pro Nacht erlaubt. Durch die zwei nächtlich prognostizierten Einsätze pro Monat, ist diese Schwelle nicht überschritten. Die Gefahr, dass ein Hubschrauber zweimal an einem Immissionsort im An- Abflugbereich vorbeikommt besteht nicht, das aus flugtechnischen Gründen immer in die gegenüberliegende Richtung abgeflogen wird.

Im vorliegenden Fall wurden die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahrs 2028 mit insgesamt 700 Bewegungen während der Tageszeit und 20 Bewegungen während der

Nachtzeit angenommen.

Die im Gutachten angegebenen Ergebnisse beruhen auf dem vom Umweltbundesamt zertifizierten Rechenprogramm.

- Untersucht wurde eine Reihe von Einzelimmissionsorten. Details siehe Gutachten.
- Berücksichtigung bei den Eingabegrößen zur Lärmberechnung fanden weiterhin unterschiedliche Hubschraubermuster, das CAT A-Verfahren (Rückwärtsstartverfahren).

Die Lärmwerte an Fassadenbereichen des Klinikgebäudes selbst, im Nahbereich des Landeplatzes sind teilweise überschritten.

Hierzu wurde, wie vom Schallgutachter empfohlen, die Städtische Klinik selbst dazu gehört und um Stellungnahme zu diesem Punkt gebeten.

Die städtische Klinik Karlsruhe gGmbH führt dazu aus: *„Aus medizinischer Sicht ist die Überschreitung des Präventiven Richtwerts (Zumutbarkeitsschwelle) an diesen Gebäuden für Patienten tolerierbar. Weiterhin ist aus medizinischer Sicht kein oder wenn nur selten auftretendes Aufwachen in der Nacht ohne gesundheitliche Beeinträchtigung zu erwarten.“*

Fazit des Lärmgutachters:

Aus den Lärmkonturenkarten, sowie aus den Ergebnissen der Einzelpunktberechnung ist ersichtlich, dass die Änderung der Hubschraubergeräusch-Immissionswerte auf Grund der Lageveränderung der Landeplattform gegenüber der Planung aus 2016 sehr gering sind (im Bereich weniger Zehntel Dezibel).

Anmerkung der Behörde:

Die Berechnungen mit dem vorgegebenen vom Umweltbundesamt zertifizierten Programm basieren auf Lärmeingabewerten aus dem Jahr 2002. Die neu gebauten Hubschrauber sind sehr viel leiser. Alle berechneten Maximalwerte treten in Wirklichkeit vermutlich nur sehr selten oder nie in der angegebenen Stärke auf.

Einwendungen Privater:

Es gingen keine Einwendungen Privater ein, weder bei der Stadt Karlsruhe noch beim Regierungspräsidium Stuttgart.

Träger öffentlicher Belange:

Polizeipräsidium Karlsruhe:

Das Polizeipräsidium Karlsruhe, Stabsbereich Verkehr, ließ telefonisch zu Protokoll geben, dass seitens des PP Karlsruhe keine Einwände gegen das Vorhaben bestehen. Der Bestandsplatz an fast gleicher Stelle sei bekannt und habe noch nie zu Verkehrsstörungen geführt.

DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH):

Die DFS äußert zum Vorhaben Hubschrauber-Sonderlandeplatz Städtisches Klinikum Karlsruhe keine Bedenken.

Die DFS weist auf ein Kennzeichnungsmerkmal hin (Höchstmassenmarkierung und deren Winkellage zur An- Abflugachse).

Die DFS empfiehlt die Festlegung eines Bauschutzbereichs nach § 17 LuftVG, die Prüfung soll in unserer eigenen Zuständigkeit erfolgen.

Der Antragsteller hat keinen beschränkten Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG beantragt.

BAF (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung):

Das BAF teilte mit, dass keine Bedenken bestehen.

Regionalverband mittlerer Oberrhein:

Der Regionalverband teilte telefonisch mit, dass innerhalb geschlossenen Städten keine Belange der Regionalplanung berührt sind. Man möge dies zu Protokoll nehmen.

Stadt Karlsruhe:

Die Stadt Karlsruhe weist auf die Genehmigungssituation hin. Es bestehen genehmigungstechnisch Abhängigkeiten. Ohne Baugenehmigung darf kein Hubschrauberlandeplatz errichtet werden, ohne luftrechtliche Genehmigung darf kein Landeplatz baulich genehmigt und eingerichtet werden.

Wir verweisen hier auf den Hinweis Nr. 2.

Die Brücke über die Franz-Lust-Straße, welche sich komplett unterhalb der Hubschrauberplattform befindet hat für uns keine luftrechtliche Relevanz. Es wird hier auf die von uns genehmigte Ausführung gemäß den eingangs gelisteten Gutachterplänen verwiesen.

Fachbereiche:

Straßenverkehr: Das erwähnte einzuhaltende Lichtraumprofil über Verkehrswegen ist luftrechtlich ohne Belang und wird von anderer Stelle auf Einhaltung überprüft.

Immissionsschutz:

Die Vorsorgezielwerte werden im Bereich Franz-Lust-Straße 18-28 als sog. Abwägungsschwelle leicht überschritten. Vor dem Hintergrund der geringen Anzahl der Bewegungen, 20 pro Jahr und somit 10 Anflügen, die das Gebäude betreffen können, bestehen insgesamt keine Bedenken von der Stadt Karlsruhe. Wir schließen uns dieser Auffassung an.

Brandschutz:

- a) Die Ausführung ist in Auflage Nr. 8 geregelt. Sachkundige Personen sind zu benennen und auszubilden.
- b) Bedienung der Monitore durch eingewiesene sachkundige Personen (vgl. a) und Auflage Nr. 8)
- c) Der Bitte nach einer Kopie des luftrechtlichen Gutachtens wird entsprochen.
- d) Der luftrechtliche Brandschutz beschränkt sich auf die Inhalte der „Allgemeine Verwaltungsvorschrift der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen. Eine Gesamtbetrachtung im Brandschutzkonzept des Klinikums ist sicherlich erforderlich. Anmerkung: der Hubschrauber-Sonderlandeplatz ist zwar ein erhöhter Landeplatz, jedoch als Einzelbauwerk nur über Zugangsbrücken mit den Krankenhausgebäuden verbunden.

Baumschutz:

Die Thematik Baumschutz wurde zur Umsetzung der Forderungen an die städtische Klinik Karlsruhe weitergeleitet. Aus luftrechtlicher Sicht sind alle Hindernisse, welche in die An- und Abflugflächen ragen nicht duldbar. Um eine rechtzeitige Baumpflege (z.B. Rückschnitt) beantragen zu können, wurde diese Stellungnahme gleich nach Eingang in unserem Hause an die Städtische Klinik Karlsruhe weitergeleitet.

Den Umfang der Rückschnitte legen turnusmäßig die Städtische Klinik in Zusammenarbeit mit der Stadt Karlsruhe fest. Dabei muss zu jedem Zeitpunkt gewährleistet sein, dass keine Hindernisse die An- und Abflugflächen penetrieren.

Alle betroffenen TÖB's erhalten eine Ausfertigung einer Landeplatzgenehmigung von uns.

Regierungspräsidium Karlsruhe:

Referat 21 RPK Raumordnung:

Das Referat 21 teilt mit, dass durch den geplanten Ersatzneubau eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Gelände des Städtischen Klinikums Karlsruhe keine Belange der Raumordnung berührt werden.

Referate 55 und 56, höhere Naturschutzbehörde:

Die Referate 55 und 56 bedankten sich für die Beteiligung am Verfahren und teilten mit, dass sie keine Stellungnahme abgeben.

Landratsamt Karlsruhe:

Gesundheitsamt:

Das Gesundheitsamt stellt eine Bedingung an die Aussage „keine Bedenken“.
Die Bedingung ist, dass die Zahl der Nachtlandungen nicht signifikant überschritten wird. Diesem Umstand wurde dadurch Rechnung getragen, dass bei Erhöhung der Bewegungszahlen um 10% in drei aufeinanderfolgenden Jahren, eine erneute Schallprüfung bei der Luftfahrtbehörde einzureichen ist.

Standortwahl:

Es wurden vom Gutachter verschiedene Alternativen untersucht. Im Ergebnis gibt es in der Nahumgebung der beiden Klinikstandorte keine Alternative mit welcher beide über einen Steg verbundenen Kliniken Zugang zum Landeplatz erlangen würden. Aus medizinischer Notwendigkeit muss sich ein Landeplatz für Rettungszwecke so nah als möglich bei den Schockräumen befinden. Die Wahl fiel somit auf den vorliegenden Standort, von welchem aus die Patienten direkt den Versorgungsräumen zugeführt werden.

Ferner handelt es sich um einen Ersatzneubau, an fast gleicher Stelle. Die Standortprüfung erfolgte bereits schon einmal beim bestehenden Landeplatz.

Die Antragstellerin hat mit dem Landeplatzgutachten der AOM GmbH, Jenaer Straße 23, 73479 Ellwangen (Jagst), nachgewiesen, dass der in Aussicht genommene Standort für die Anlage des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes technisch geeignet ist.

Den Belangen der Flugsicherheit wurde mit Berücksichtigung der Bestimmungen, die in die Genehmigung selbst aufgenommen wurden und mit der zukünftig noch zu erlassenden „Regelung des Flugplatzverkehrs“ Rechnung getragen.

Zur Beurteilung wurde die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“ von 19.12.2005 herangezogen, welche die nationale Umsetzung der ICAO – Anforderungen und Empfehlungen des Annex 14 Volume II darstellt. (ICAO International civil aviation organisation). Die flugbetriebliche Beurteilung erfolgte auf Basis der zutreffenden VO (EU) Nr. 965/2012.

Die sich daraus ergebenden Anforderungen werden an dem Landeplatz eingehalten.

Diese Entscheidung einschließlich der Nebenbestimmungen ergeht nach pflichtgemäßer Ausübung des Ermessens. Sie sind geeignet, erforderlich und angemessen, um die Sicherheit der Anlage und des Betriebs des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes zu gewährleisten und gleichzeitig den berechtigten Interessen der Einwender größtmögliche Geltung zu verschaffen.

Gebühren:

Gebühren werden in einem gesonderten Bescheid erhoben.

Rechtsbehelf:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe beim Verwaltungsgericht Karlsruhe mit Sitz in Karlsruhe Klage erhoben werden.

Stuttgart, den 18.03.2021

