

Erläuterungsbericht zum Antrag auf Erteilung einer Genehmigung nach § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) für die Errichtung eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (sog. Dachlandeplatz) bei der Universitätsmedizin Göttingen

Auftraggeber: Baugesellschaft Universitätsmedizin Göttingen mbH
Robert-Koch-Str. 34
37075 Göttingen

Auftragnehmer/
Bearbeiter: Peter Becker (SV Becker)
Bahnhofsweg 8
02681 Kirschau / OT Rodewitz

INHALTSVERZEICHNIS (Blatt 1 bis 10)

Vorwort

1. Rechtsgrundlage und Verfahrensfragen
 - 1.1 Grundsätzliches
 - 1.2 Bisherige Genehmigung für HSLP Boden
 - 1.3 Umfang des Genehmigungsantrages
 - 1.4 Einzureichende Unterlagen
 - 1.5 Genehmigungsverfahren
2. Angaben über die bestehenden örtlichen und baulichen Verhältnisse
3. Erläuterung zu Antragsbestandteilen
 - 3.1 Hubschrauberlandeplatz
 - 3.2 Bauliche Ausführung
 - 3.2.1 Endanflug- und Startflächen (FATO)
 - 3.2.2 Aufsetz- und Abhebeflächen (TLOF)
 - 3.2.3 Sicherheitsflächen
 - 3.2.4 An- und Abflugrichtungen
 - 3.2.5 Sicherung der Zugänge
 - 3.2.6 Brandschutz-, Rettungswesen und Kommunikationsmittel
 - 3.2.7 Konzept der Befeuerng /Beleuchtung der Flugbetriebsflächen
Hinderniskennzeichnungen
 - 3.3 Zulassung für den Betrieb /Zweckbestimmung
 - 3.4 Zulassung für Hubschrauber mit Rotordurchmesser (R) 12,00 m und Gesamtlänge (D) bei laufenden Rotoren kleiner/gleich 14 m
 - 3.5 Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereichs
4. Beschreibung der Betriebsabwicklung
5. Auswirkungen Raumordnung /Städtebau
 - 5.3 Fluglärm

Vorwort

Mit Schreiben vom 21.12.2022 wurde das Sachverständigenbüro (SV Becker) durch die Baugesellschaft Universitätsmedizin Göttingen mbH mit der sachverständigen und gutachtlichen Prüfung beauftragt, inwieweit ein auf dem Campusgelände, konkret auf einen Neubau der Universitätsmedizin Göttingen, ein Hubschrauber - Sonderlandeplatz entsprechend den Anforderungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“ (AVwV) genehmigt und angelegt werden kann.

Der Untersuchungsbericht (Eignungsgutachten in der Fassung vom 23.07.2024) kommt zu dem Ergebnis, dass der Standort und das vorgesehene Gebäude nach den Angaben des Auftraggebers, den Planungen der Architekten, den geführten Untersuchungen durch den Sachverständigen und seiner Nachauftragnehmer für die Einrichtung eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes geeignet ist.

Aufgrund der einzelnen Untersuchungsergebnisse wurden durch das Sachverständigenbüro die Antragsunterlagen nach § 51 LuftVZO für den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung nach § 6 LuftVG grds. erledigt.

Die Antragsdokumentation wird nach Abschluss Gutachten, Fertigung der Planzeichnungen und dem Einfügen weiterer Berichte in die Dokumentation der zuständigen Luftfahrtbehörde (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr/Dezernat 42, Luftverkehr) vorgelegt



Peter Becker

23.07.2024

1. Rechtsgrundlage und Verfahrensfragen

1.1 Grundsätzliches

Der Begriff „Landeplatz“ ist in § 49 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) näher dargestellt.

Landeplätze sind demnach „Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebes einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich nach § 12 des Luftverkehrs-gesetzes (LuftVG) nicht bedürfen und nicht nur als Segelfluggelände dienen“.

Damit ist der Begriff Landeplatz eindeutig vom Begriff des Flughafens – bei dem ein Bauschutzbereich erforderlich ist – abgegrenzt.

Landeplätze können für den allgemeinen Verkehr (Verkehrslandeplätze) oder für besondere Zwecke (Sonderlandeplätze) genehmigt werden.

Nach § 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVG dürfen Flugplätze nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden.

Die Anlage und der Betrieb von Hubschrauberflugplätzen (Hubschrauber-Sonderlandeplatz konkreter Zweckbestimmung) richtet sich u.a. nach den Anforderungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“ (AVV) vom 19.12.2005.

1.2 Bisherige Genehmigung

Auf dem Gelände Universitätsmedizin Göttingen befindet sich ein genehmigter Hubschrauber-Sonderlandeplatz (Bodenlandeplatz), mit Genehmigung vom 27.10.1982, zuletzt geändert 21.11.2017. Die Infrastruktureinrichtungen zum Betrieb der Luftrettungsstation, für Flüge am Tage und in der Nacht mit der letzten Änderung festgelegt worden. Als Zweckbestimmung des Landeplatzes sind Flüge zu Zwecken des Rettungswesens und des Kranken -und Verletzentransports bestimmt. Betriebsbeschränkungen sind dem Genehmigungsinhaber nicht auferlegt worden. Dort werden pro Jahr ca. 1.500 Einsätze am Tage und in der Nacht erledigt

Für den geplanten Standort eines sog. Dachlandeplatzes auf dem Neubau der UMG gibt es noch keine luftverkehrsrechtliche Genehmigung. Diese soll u.a. mit entsprechendem Antrag und der Gesamtdokumentation im luftrechtlichen Verfahren erlangt werden.

1.3 Umfang des Genehmigungsantrages

Gegenstand des Antrages auf Erteilung der Flugplatzgenehmigung (Genehmigung zur Anlage und für den Betrieb) für die UMG sind u.a. folgende Maßnahmen:

- Erschließen des Baufeldes
- Herstellen des eigentlichen Baukörpers - Neubau Baustufe 1 "Operatives Zentrum, Herz-, Neuro- und Notfallzentrum" der Universitätsmedizin Göttingen

- Herstellen der Anlage des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Gebäude mit seiner Gesamtbetriebsfläche, oberhalb Technikgeschoss des Bauwerkes in Ebene 8
- Festlegung der An- und Abflugrichtungen 180°/ 360 ° rwN für den jeweils ersten Abschnitt, anschließend Kurven auf den weiterführenden Betriebsrichtungen
- Zulassung für den Betrieb nach Sichtflugregeln (VFR)
- Zulassung von Tag- und Nachtflugbetrieb
- keine Ausweisung oder Einrichtung eines beschränkten Bauschutzbereichs nach § 17 LuftVG

1.4 Einzuzureichende Unterlagen

Gemäß § 51 Abs. 1 LuftVZO ist festgelegt, welche Unterlagen mit dem Antrag grds. einzureichen sind.

Nach § 51 Abs. 2 LuftVZO können Ausnahmen von den Antragserfordernissen durch die Genehmigungsbehörde zugelassen werden.

Der Dokumentation sind folgende Planzeichnungen und Schriftsätze beigelegt:

- Übersichtsplan M 1:10.000 (Topographie) analog § 51 Abs. 1 Nr. 2a LuftVZO; bis 3,33 km
- Lageplan M 1:2.000 (Luftbild incl. Betrachtungsebenen) analog § 51 Abs. 1 Nr. 2b LuftVZO; bis 0,5 km
- Längsschnitt M 1: 250 (in Anlehnung) § 51 Abs. 1 Nr. 3b LuftVZO
- Querschnitt M 1: 250 (in Anlehnung) § 51 Abs. 1 Nr. 3c LuftVZO
- Landeplatzdarstellungskarte (Detail) mit Befeuerung/Beleuchtung und Markierungen M 1:250
- Auszug Flächennutzungsplan Göttingen (Stand 2017); M 1:20.000 mit Eintrag der An- und Abflugsektoren
- Eignungsgutachten gem. § 51 Abs. 1 Nr. 4 LuftVZO incl. flugbetrieblicher Beurteilung
- Angaben zu klimatologischen Verhältnissen / statistische Windrichtungs - verteilungen
- Gutachten eines technischen Sachverständigen über das Ausmaß des Fluglärms, der in der Umgebung des Landeplatzes zu erwarten ist, als schalltechnische Untersuchungen analog § 40 Abs. 1 Ziffer 10 LuftVZO

1.5 Genehmigungsverfahren

Die nach § 6 LuftVG zuständige Genehmigungsbehörde ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr/Dezernat 42 - Luftverkehr.

Die Durchführung des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens richtet sich nach den Bestimmungen § 6 LuftVG sowie den Regelungen nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz Niedersachsen (NVwVfG).

2. Angaben über die bestehenden örtlichen und baulichen Verhältnisse

Das avisierte „Baufeld“ auf der Liegenschaft UMG gehört zum Göttinger Stadtteil Weende.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Göttingen (Stand 23.10.2017) weist für das Plangebiet in Weende die Fläche als Sonderbaufläche aus, die allgemeine Art der baulichen Nutzung wird mit Klinik angegeben

Die Sektoren für An- und Abflüge führen im Luftraum nördlich und südlich vom „Baufeld“ weg.

3. Erläuterung zu Antragsbestandteilen

3.1 Hubschrauber-Sonderlandeplatz (HSLP)

Die Lage des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Neubau, der Neubau selbst sowie die zum und vom HSLP führenden An- und Abflugsektoren sind in den Planzeichnungen (vgl. Plan Nr. 2 und Plan Nr. 3) umfassend dargestellt.

Der geometrische Mittelpunkt jeder Flugbetriebsfläche stellt zugleich den Hubschrauberflugplatz-Bezugspunkt nach Koordinaten und in der Höhe dar.

Die Informationen für zukünftige Nutzer werden nach Erteilung der Genehmigung und Gestattung der Betriebsaufnahme in den Nachrichten für Luftfahrer und im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP VFR) veröffentlicht.

Die Landeplatz-Benutzungsordnung regelt Rechte und Pflichten des zuk. Genehmigungsinhabers und ist grds. bindend für die Nutzer (Luftfahrtunternehmen).

3.2 Bauliche Ausführung

Die im Zusammenhang mit flugbetrieblichen Erfordernissen stehenden Einrichtungen werden im Folgenden aufgeführt.

- Plattformkonstruktion, abgestellt über dem Technikgeschoss
- tragfähige Unterkonstruktion zum Lastabtrag in das Gebäude
- Plattformkonstruktion selbst, als tragendes Element mit Überrollschutz
- Zugang zum Aufzugsbauwerk /Aufzug / Treppenhauszugang (nördlich)
- Rettungsweg (südlich) auf darunterliegendes Geschoss
- Personenabsturzsicherung, die Plattform allseitig umgebend
- Löschanlage /sog. „Monitorlöschanlage“
- Bedieneinrichtungen für Löschanlage
- Bedieneinrichtungen für Befeuern/Beleuchtung / ggf. Überwachung
- Entwässerung der Flugbetriebsfläche /Abscheidereinrichtungen
- Bildaufzeichnung (Kamera)
- Aufenthaltsraum/Bereich für sachkundiges Personal
- Kommunikationseinrichtungen
- Anzeigen für Wind; Druckhöhe und Temperatur

3.2.1 Endanflug- und Startflächen (FATO)

Die Dimensionen der FATO's müssen mindestens dem Wert entsprechen, der im Flughandbuch des Bemessungshubschraubers (und den Flughandbüchern anderer erwarteter Hubschraubermuster) ausgewiesen ist, hilfsweise der 1,5-fachen der Gesamtlänge des Bemessungshubschraubers.

Mögliche Hubschraubermuster (die als sog. „Rettungstransporthubschrauber“ oder „Intensivtransporthubschrauber“ Verwendung finden) sind in Anlage 1 zum Eignungsgutachten dargestellt.

Bei dem fiktiven Bemessungshubschrauber mit der Gesamtlänge von 14 m wären alle derzeitigen Hubschraubermuster, die im Rahmen der zivilen Luftrettung eingesetzt sind, eingeschlossen. Damit ergibt sich eine FATO-Breite von 21 m im Quadrat. Die FATO wird mit einer Tageskennzeichnung versehen.

3.2.2 Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF)

Dieser Teil der Flugbetriebsfläche fällt mit der FATO zusammen, dies ist auf erhöhten Hubschrauberflugplätzen so üblich.

Hinsichtlich der Tragfähigkeit wird die Gesamtfläche so ausgeführt, dass Hubschrauber bis zu einer max. Gesamtmasse (MTOW) von 6.000 kg sicher in allen Betriebsphasen betrieben werden können.

3.2.3 Sicherheitsfläche

Die Sicherheitsfläche umgibt die FATO/TLOF allseitig mit einem Streifen, der eine Breite von mindestens 0,25 D Bemessungshubschrauber, tatsächlich allseitig 3,50 m aufweist.

3.2.4 An- und Abflugrichtungen

An der Peripherie der Sicherheitsfläche schließen sich in An-/Abflugrichtungen an, sie werden von den An- und Abflugsektoren umschrieben.

Als Abflugrichtungen werden die Richtungen 360° rwN und 180° rwN festgelegt. Die Anflugrichtungen ergeben sich aus der jeweiligen Gegenrichtung (- 180°). Ab dem jeweiligen Punkten zum Kurvenbeginn sind weitere Richtungen bestimmt, sie berücksichtigen Angaben nach dem Flächennutzungsplan.

Die Hindernisfreiheit kann im Bereich der An- und Abflugflächen, in den nach der AVV erforderlichen Umfang, vollständig nachgewiesen werden.

Es wird vorsorglich darauf abgestellt, dass Verfahren zur Landung und Verfahren zu Starts, in Übereinstimmung mit den Angaben nach den Flughandbüchern, als VTOL-Verfahren, in die Genehmigung aufgenommen werden.

Die An- und Abflugrichtungen werden jeweils durch das Ausweisen von Farbmarkierungen (Pfeile) auf der Flugbetriebsfläche verdeutlicht.

3.2.5 Sicherung der Zugänge

Die gesamte Flugbetriebsfläche wird gegen unbeabsichtigtes, unbefugtes Betreten gesichert werden (Vorrangschaltungen Aufzug/ Schließsysteme).

An den Zu- und Abgängen werden Verbotsschilder nach § 46 Abs. 2 LuftVZO „Flugplatz - Betreten durch Unbefugte verboten“ angebracht.
Bei tatsächlichem Flugbetrieb wird zudem eine sachkundige Person sicherstellen, dass der Landeplatz frei von unbefugten Personen bleibt.

3.2.6 Brandschutz-, Rettungswesen und Kommunikationsmittel

Löschmittel:

Um im Falle eines Brandes am Luftfahrzeug (Entstehungsbrand bis Vollbrand Kabine), auf der gesamten Flugbetriebsfläche, wirksame Brandbekämpfung führen zu können, wird eine „teilautomatische“ Löschanlage (Vorratsbehälter Wasser, Zumischer, Schaumbildner, Strangsystem/Leitungssystem; Monitore, Bedieneinrichtung) zur Erzeugung und dem Auswurf von Löschschaum vorgehalten.

Rettungsmittel:

Die zur Bergung/Rettung und Erstversorgung von Personen erforderlichen Gerätschaften werden in einem dafür vorgesehenen Raum bei der Aufzugsüberfahrt vorgehalten.

Telekommunikation:

Das sachkundige Personal, welches bei Landungen und Starts am Landeplatz anwesend sein muss, wird mit Zugriff auf Telefon (Amtsberechtigung) ausgestattet.

Reaktionszeit:

Die Installationen von „Brandmeldern“ zur Aufschaltung auf die BMZ und Weiterleitung an die Feuerwehr sind vorgesehen.

Die Einhaltung der geforderten Reaktionszeit und sofortigen Eingriffszeit wird durch die sachkundigen Personen sichergestellt werden.

3.2.7 Konzept der Befuerung /Beleuchtung der Flugbetriebsfläche/ Hinderniskennzeichnungen

Der Hubschrauberflugplatz am UMG soll auch in der Nacht benutzt werden können und es soll möglich sein Hubschrauber auch nach Sonnenuntergang, nach oder vor Beginn der Dämmerung auf den Flugbetriebsflächen abzustellen. Dies bedeutet, dass ein System aus Befuerung und Beleuchtung für die Flugbetriebsflächen zu installieren ist. Für signifikante Hindernisse oder Gebäudestrukturen, die bei Nacht nicht erkennbar sind müssen Hindernisfeuer installiert werden. Die Spannungsversorgung der Befuerungen; Beleuchtungen und Hinderniskennzeichnungen ist über Sicherheitsstromversorgung zu gewährleisten.

Zu dem Gesamtsystem der Befuerung; Beleuchtung und Hinderniskennzeichnung gehören:

- Hubschrauberflugplatz-Leuchtfeuer (Anzahl 1)
- Befuerung der Endanflug- und Startflächen [FATO] (Anzahl jeweils 28)
- Beleuchtung der Aufsetz- und Abhebefläche [TLOF] (Flutlichtstrahler Anzahl 20)

- Befeuerung /Kennzeichnung von Hindernissen [Hindernisfeuer] (Anzahl 6)
- Befeuerung /Beleuchtung Windrichtungsanzeiger (1 Hindernisfeuer/3 Strahler)
- Beleuchtung Zuweg/Rettungsweg (2 Wegeleuchten)

3.3 Zulassung für den Betrieb / Zweckbestimmung

Es werden keine festgelegten Betriebszeiten und keine Betriebsbeschränkungen beantragt.

Die Zweckbestimmung im Einzelnen:

- Einsatz von Hubschraubern für HEMS-Flüge nach den Begriffsbestimmungen aus Anhang 1 zur Verordnung EU 965/2012 (vgl. auch Antrag)
- Hubschrauberflugbetrieb nach Flugleistungsklasse 1; bis zu einer maximalen Länge des jeweiligen Luftfahrzeuges von 14,00 m, für den Flugbetrieb nach Sichtflugregeln unter Sichtwetterbedingungen am Tage und in der Nacht.
- Flüge i. S. des Niedersächsisches Rettungsdienstgesetz (NRettDG) sollen demnach an allen Tagen des Kalenderjahres zu jeder Tages- und Nachtzeit durchgeführt werden können.

Es fallen darunter:

- alle Flüge, die der Primärversorgung eines Notfallpatienten dienen,
- alle Flüge, die dem Primärtransport eines Notfallpatienten dienen,
- alle dringlichen, nicht disponiblen Verlegungsflüge zwischen Krankenhäusern (Notfalltransporte)
- alle Flüge zum dringlichen Transport eines Transplantats, eines Transplantationsteams, von Arzneimitteln und Blutkonserven.

3.4 Zulassung für Hubschrauber mit Rotordurchmesser (R) 12,00 m und Gesamtgröße (D) bei laufendem Rotor von kleiner/gleich 14 m

Wie unter Pkt. 3.2.1 beschrieben, basiert die Dimensionierung der FATO/TLOF auf der Annahme eines Bemessungshubschraubers mit einer Gesamtlänge, bei laufenden Rotoren, von kleiner/gleich 14,00 m. Auf diesen Abmessungen beruhen in der Folge auch die Dimensionen der Sicherheitsfläche. Die Dimensionen der An- und Abflugflächen beruhen auf den Angaben zum Rotordurchmesser Bemessungshubschrauber.

Der Betrieb mit größeren Hubschraubermustern (in Bezug auf D bzw. LüA) oder Hubschraubermustern die die Gewichtsbeschränkung von 6.000 kg überschreiten, kann unter Umständen, auch wegen der jeweiligen betrieblichen Vorschriften im Flughandbuch, nicht zugelassen sein.

3.5 Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereichs

„Rettungstransporthubschrauber“ und „Intensivtransporthubschrauber“ sind Mittel der Notfallrettung. Die Funktionsfähigkeit und Nutzung des beantragten Hubschrauberlandeplatzes steht im besonderen öffentlichen Interesse.

Um die Funktionstüchtigkeit des HSLP, die Nutzung der An- oder Abflugsektoren durch gefährdende Luftfahrthindernisse im Umfeld des HSLP nicht zu beeinträchtigen, könnte die Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereichs nach § 17 Luftverkehrsgesetz in Erwägung gezogen werden.

Dies ist im vorliegenden Fall, wegen der überragenden Höhe des Bauwerkes und der Höhe der Flugbetriebsfläche (ca. + 42 m über OK Gelände) nicht weiter verfolgt worden. Zudem sind andere Bauwerke im Umkreis von 305 m (Punkt Kurvenbeginn) um den geplanten Landeplatzbezugspunkt höhen- und lagemäßig erfasst und beurteilt wurden.

Es wird kein beschränkter Bauschutzbereich beantragt.

4. Beschreibung der Betriebsabwicklungen

Die Flugbetriebsfläche ist für den Einsatz von zwei Hubschraubern aufeinanderfolgend vorgesehen und nach sachverständiger Beurteilung geeignet.

Die Kommunikation zur Nutzung bei aufeinanderfolgenden Anflügen führen die Hubschrauberbesatzungen

- a) über die zuständige Leitstelle, hier ist die Koordination grds. möglich.
- b) über Flugfunk auf zugelassenen Frequenzen.

Die Flugbetriebsflächen liegen im unkontrollierten Luftraum.

5. Auswirkungen Raumordnung /Städtebau

Das Vorhaben steht den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen. Der Landeplatz soll auf einer bislang anderweitig genutzten Fläche innerhalb Campus UMG errichtet werden.

Städtebauliche Maßnahmen und Ziele sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

5.1 Fluglärm

Die „Lärmsituation“ durch den Betrieb von Hubschraubern am zuk. Hubschrauberflugplatz UMG wurde mittels einer schalltechnischen Begutachtung (Bericht im Sinn eines Gutachtens) untersucht.

Die sachverständigen Berechnungen und Darstellungen erfolgten auf Basis eines Datenerfassungssystems (DES), das in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Prognosejahres eine Verkehrsmenge erfasst.

Der Bericht in Form eines Gutachtens, wie LuftVZO dies vorsieht, incl. Isophonen-darstellungen ist der Antragsdokumentation beigelegt.

aufgestellt:

SV Becker