

Klinikum Oldenburg AöR  
Rahel- Straus Straße 10  
26133 Oldenburg

Bearbeitet von  
Frau Gallisch

E-Mail:  
Stefanie.Gallisch@nlstbv.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
11.12.2020

Mein Zeichen (Bei Antwort bitte angeben)  
4235- 30312/1-36  
Dachlandeplatz

Durchwahl (0441)  
2181-218

Oldenburg  
06.12.2021

## **Genehmigung der Anlage und des Betriebes eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am Klinikum Oldenburg (Dachlandeplatz)**

Anlagen: Aufstellung der Rettungsmittel (Anlage 9.1)  
Flugplatzdarstellungskarte M 1:1000 Nr. EWO-04-AR-HL-00-FP (Anlage 9.2)  
Lageplan M 1:500 Detailplan Markierung und Befuerung Nr. EWO-04- AR-HL-00 FP (Anlage 9.3)

### **Genehmigung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Grund ihres Antrages vom 11.12.2020 ergeht folgende Entscheidung:

gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)<sup>2</sup> i.V.m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)<sup>3</sup> wird dem

### **Klinikum Oldenburg AöR, Rahel-Straus-Straße 10, 26133 Oldenburg**

die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber – Sonderlandeplatz) zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln am Tage und in der Nacht<sup>1</sup> erteilt.

1 Hinweis: Als Nacht gelten gem. Artikel 2 der Verordnung (EU) 923/2012 die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung

2 Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.05.2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 340 der Verordnung vom 19.06.2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist.

3 Luftverkehrs- Zulassungs- Ordnung vom 19.06.1964 (BGBl. I S. 370), die zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2510) geändert worden ist.

## 1. Bezeichnung des Landeplatzes:

Hubschrauber-Sonderlandeplatz (Dachlandeplatz) am Klinikum Oldenburg in Oldenburg

### 1.1 Beschreibung des Landeplatzes

1.2. Lage: Stadt Oldenburg

1.1.2 Flugplatzbezugspunkt: Koordinaten: 53 06 39,4176'' N  
08 13 04,9197'' E

Höhe: 31,24 m ü. NN (103 ft MSL)

#### 1.1.3 Betriebsfläche:

- Aufsetz- und Abhebefläche TLOF (touchdown and lift-off area) / Quadrat mit einer Kantenlänge von 21,45 m  
Endanflug- und Start-Fläche FATO (final approach and take-off area): Quadrat mit den Abmessungen 21,45 m Kantenlänge, das die Aufsetzfläche mittelpunktsgleich umgibt.  
Oberfläche: Stahl/ Alukonstruktion  
Tragfähigkeit: 6t
- Sicherheitsfläche (Safety Area): ein die FATO allseits umgebender Streifen mit einer Breite von 3,575 m. Die Sicherheitsfläche ergibt zusammen mit der FATO ein Quadrat mit den Abmessungen 28,60 m x 28,60 m.
- An- und Abfluggrundlinien:  
An-/ Abflug Osten: 113° / 293° rwN  
An-/ Abflug Westen: 293° / 113° rwN

Die Lage des An- und Abflugbereiches ergibt sich aus dem Lageplan (Anlage 9.2)

#### 1.1.4 Zugelassene Luftfahrzeuge:

Der Landeplatz ist zugelassen für mehrmotorige Drehflügler

- von bis zu einer Länge (über alles) von maximal 14,30 m
- bis zu einer Höchstabflugmasse von 6 t und
- die nach Flugleistungsklasse 1 betrieben werden.

#### 1.1.5 Art des Betriebes:

Der Landeplatz ist zugelassen zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tag und bei Nacht.

- 1.1.6 Zweck des Landeplatzes: Der Landeplatz dient als Sonderlandeplatz ausschließlich zur Durchführung von Starts und Landungen, die im unmittelbaren Zusammenhang mit medizinischen Hubschrauber-Notereinsätzen (HEMS) oder dem medizinischen Versorgungsauftrag des Krankenhauses stehen.
- 1.1.7 Betriebszeiten: 0 Uhr bis 24 Uhr täglich. Im Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr ist der Betrieb beschränkt auf Medizinische Hubschrauber Notereinsätze (HEMS).
- 1.1.8 Bauschutzbereich: Ein Bauschutzbereich nach dem Luftverkehrsgesetz wird nicht bestimmt.

## **2. Nebenbestimmungen**

### **2.1. Anlage und Unterhaltung:**

Der Genehmigungsinhaber sorgt in eigener Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlage und Unterhaltung des Sonderlandeplatzes und die sichere Durchführung des Flugbetriebs unter Beachtung der für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen.

### **2.2 Tageskennzeichnung**

Der Landeplatz ist zu kennzeichnen mit einer Erkennungsmarkierung (heliport-identification marking) bestehend aus rotem Lande- „H“ in weißem Kreuz, einer TLOF- und einer FATO-Markierung sowie einer Höchstmassenmarkierung.

### **2.3 Befeuern des Landeplatzes**

Der Landeplatz ist zu befeuern mit

- 32 grünen Unterflurfeuern im Abstand von jeweils maximal 3 Metern entlang des FATO/TLOF – Randes sowie
- zwei Anflugfeuerketten, bestehend aus jeweils insgesamt 3 Feuern in Verlängerung der Anfluggrundlinien. Diese sind in einem Abstand von 4 m angeordnet, wobei in den Anflugrichtungen ein grünes Randfeuer einbezogen ist.

Die Befeuern ergibt sich aus dem Markierungs- und Befeuernsplan (Anlage 9.3), der Bestandteil dieser Genehmigung ist.

### **2.4 Lageplan:**

Die Flugbetriebsflächen und Grenzen des Sonderlandeplatzes müssen mit den Angaben in dem Lageplan (Anlage 9.2) übereinstimmen.

## 2.5 Windrichtungsanzeiger

Es ist ein Windrichtungsanzeiger der üblichen Beschaffenheit und Farbe (Windsack) (Mindestlänge 1,2 m) zu installieren. Dieser muss bei Flugbetrieb in der Nacht beleuchtet werden.

Er muss so aufgestellt sein, dass er aus der Luft und von den Betriebsflächen her gut sichtbar ist und eine Anzeige für die Richtung und Stärke des Bodenwinds bietet.

## 2.6 Einfriedung des Geländes

Von der Verpflichtung, den Hubschraubersonderlandeplatz einzufrieden, wird der Genehmigungsinhaber befreit, wenn das Gelände nach § 46 Abs. 2 und § 53 LuftVZO durch Verbotsschilder ausreichend gesichert ist.

Fahrstuhl, Treppenhaus und Notausgänge müssen so eingerichtet sein, dass das Verlassen des Landeplatzes jederzeit möglich ist, der Zugang Unbefugter zum Landeplatz jedoch wirkungsvoll unterbunden wird.

Die Zugänge zu dem Landeplatz müssen so hergerichtet werden, dass sie ungehindert von Feuerwehr und Sanitätsdiensten benutzt werden können.

## 2.7 Anforderungen an das Feuerlösch- und Rettungswesen

- Der Landeplatz wird in die Brandschutzkategorie H1 nach Ziffer 6.1.2.2. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (AVV) vom 19.12.2005 eingestuft. Nach Empfehlung des BMVI hinsichtlich möglicher Änderungen der internationalen Richtlinien wird im vorliegenden Fall nicht die Kategorie H 1, sondern die Kategorie H 2 dringend empfohlen.
- Am Landeplatz wird eine Schlauchleitung samt Schaummittel, Schläuchen und eine Feuerlöscheinrichtung mit zwei Löschmonitoren zur Erzeugung von je 5000 ltr. Schaummittel der Leistungsklasse B mit einer Ausstoßrate von 500 l/ min. samt Bedienpult im Überwachungsraum und ein Feuerlöscher mit einer Kapazität von 90 kg Trockenlöschmittel vorgehalten
- Bei der Auslegung und Bevorratung eines geeigneten Schaumlöschmittels ist die aktuelle Fassung der Verordnung zum Schutz vor Gefahrstoffen zu beachten und anzuwenden.
- Mit geeigneten Maßnahmen ist sicherzustellen, dass im Gefahrenbereich keine Löschmittel und / oder Löschmittelwassergemische in den Treppenraum eindringen können.  
Des Weiteren sind Vorkehrungen zu treffen, dass sich Niederschlagswasser weder im Auffangbecken befindet, noch Treibstoff in die Entwässerungsleitungen des Gebäudes gelangen kann.  
Hierzu ist ein ausreichend dimensionierter Öl-/ Benzinabscheider mit vorgeschaltetem Schlammfang notwendig.

- Der zweite Rettungsweg über eine Außentreppe ist aus brandschutztechnischer Sicht möglich, wenn diese Außentreppe als gradläufige Treppe mit Zwischenpodest ausgeführt wird. Eine Spindeltreppe ist im vorliegenden Fall aus brandschutztechnischer Sicht nicht geeignet.
- Auf der Ebene des Hubschrauber- Sonderlandeplatzes müssen die äußeren Zugangstüren zum Treppenraum sowie die Sichtverbindungen in der Außenwand des Treppenraumes mindestens feuerbeständig sein. Eine feuerbeständige Verglasung muss als F- Verglasung ausgeführt sein.
- Eine Entleerung des Löschwasserauffangbeckens muss auch bei einem Ausfall der allgemeinen Stromversorgung sichergestellt sein.
- Der gesamte Hubschrauberflugplatz ist an eine Notstromversorgung einzubinden.
- Die Landeplattform ist so zu gestalten, dass aus einem Hubschrauber im Schadensfall auslaufender Treibstoff nicht in das Innere des Gebäudes gelangen oder an seinen Seitenwänden herabfließen kann.
- Bei ungünstigen Windbedingungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Abgase der Hubschraubertriebwerke in die Luftansaugsysteme des Klinikums gelangen könnten. Es sind Vorkehrungen zu treffen, dass die Abgase nicht in die Belüftungs-/ Klimasysteme des Klinikums eindringen können.
- Bei Flugbetrieb ist eine sofortige Verfügbarkeit des Feuerlöschdienstes sicherzustellen, der die Rettungsleitstelle alarmiert und mit den am Landeplatz verfügbaren Lösch- und Rettungsmitteln die Brandbekämpfung einleitet.
- Es ist mindestens einmal jährlich eine Feuerlöschübung durchzuführen.
- Im Einvernehmen mit der Feuerwehr ist an mindestens drei Terminen pro Jahr den Einsatzkräften der Feuerwehr eine Unterweisung an den Sicherheitseinrichtungen zu ermöglichen.  
Die erste Unterweisung muss **vor Inbetriebnahme** des Hubschrauber-Landeplatzes erfolgen.
- Das dafür eingesetzte Personal ist mit Beginn des Arbeitsverhältnisses umfangreich und danach mindestens einmal jährlich als Auffrischung insbesondere in die örtlichen Gegebenheiten, Meldewege, vorhandenen Lösch- und Rettungseinrichtungen, die Brandbekämpfung im Allgemeinen und die Hubschrauberbrandbekämpfung im Besonderen einzuweisen.
- Ein Alarmplan, der insbesondere auch die Benachrichtigung der eventuell zur Brandbekämpfung sowie Rettung und ärztlichen Versorgung von Personen außerhalb des Krankenhauses heranzuziehenden Kräfte (z.B. allgemeine Feuerwehr, Notarzt etc.) regelt, ist im Benehmen mit den beteiligten Stellen

aufzustellen und im Bereich der Flugbetriebsfläche und an weiteren geeigneten Stellen gut sichtbar anzubringen.

- Ein entsprechendes Betriebskonzept ist der Genehmigungsbehörde und der Feuerwehr Oldenburg **mindestens 8 Wochen vor Inbetriebnahme** vorzulegen. Die Fertigstellung von allen hierfür notwendigen Sicherheitseinrichtungen **ist mindestens 4 Wochen vor Inbetriebnahme** bekanntzugeben.

## 2.8 Fernmeldesysteme

Der Landeplatz muss betriebsbereit an das öffentliche Fernsprechnetzt angeschlossen sein. An der Fernsprechstelle sind folgende Telefonnummern gut sichtbar auszuhängen:

- nächste Polizeiwache
- Feuerwehrzentrale
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Niederlassung Bremen
- Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung
- Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg (Luftfahrtbehörde)
- Flugwetter-Beratungsdienst

## 2.9 Luftfahrthindernisse

### 2.9.1 Herstellung und Überwachung der Hindernisfreiheit

Grundsätzlich ist die Hindernisfreiheit für

- Hubschrauber mit einer Länge (über alles) und einem Rotordurchmesser von jeweils 14,30 m
- Sichtflugbetrieb bei Tag und Nacht
- Flugleistungsklasse 1

in den gem. Anlage 9.2 dargestellten Flächen herzustellen und zu überwachen.

Neue und/oder vorübergehende Hindernisse sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen und auf deren Verlangen nach Lage und Höhe zu vermessen.

Die Hindernissituation ist entsprechend in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) und im Luftfahrthandbuch Deutschland („AIP Heliports“) zu veröffentlichen.

Veränderungen des Landeplatzes und seiner Umgebung, die den Flugbetrieb gefährden können, insbesondere Veränderungen in den An- und Abflugsektoren, auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt, sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.

Bei veränderlichen Hindernissen, wie z.B. Bäumen ist sicherzustellen, dass die Bewuchshöhen überwacht und entsprechende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der für den sicheren Flugbetrieb notwendigen Hindernisfreiheit ergriffen werden.

Hier ist die Einhaltung der Auflage Nr. 2.9.1 in enger Absprache und Zusammenarbeit mit der UNB der Stadt Oldenburg durchzuführen. Die in diesem Bereich betroffenen Bäume sind aufzumessen, die Baumart ist zu bestimmen und in einer Planunterlage darzustellen.

Vorzunehmende Ersatzpflanzungen sind ebenfalls mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Das Ergebnis ist der Genehmigungsbehörde vorzulegen.

### 2.9.2 Tageskennzeichnung von Luftfahrthindernissen

Der Landeplatzhalter hat dafür Sorge zu tragen, dass die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens festgelegten Luftfahrthindernisse im Umfeld des Landeplatzes mit einer Tageskennzeichnung versehen werden. Es ist sicherzustellen, dass diese Kennzeichnung entsprechend kontrolliert und ein sicherer Flugbetrieb gewährleistet wird.

Im südöstlichen An/ Abflugbereich befindet sich ein ca. 33 m hohes Mehrfamilienhaus. Auf den Hochpunkten des Hochhauses sind daher zwei Hindernisfeuer montiert.

### 2.9.3 Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen

Der Landeplatzhalter hat dafür Sorge zu tragen, dass die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens festgelegten Luftfahrthindernisse im Umfeld des Landeplatzes mit einer entsprechenden Nachtkennzeichnung versehen werden. Diese ist dann in Betrieb zu setzen, wenn die Landeplatz-Befeuerung betrieben wird (s. Markierungs- und Befeuerungsplan)

## 2.10 Hauptflugbuch und Flugplatzakte

Es ist durch den Betreiber ein Hauptflugbuch zu führen, in dem mindestens die Starts und Landungen mit folgenden Eintragungen nachzuweisen sind:

- Tag und Uhrzeit
- Kennzeichen und Luftfahrzeugmuster
- Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs
- Art des Fluges
- Anzahl der Besatzungsmitglieder
- Zahl der Fluggäste
- bei Landungen nach oder Starts zu einem Streckenflug Startflugplatz bzw. Zielflugplatz

Ferner ist am Landeplatz eine Flugplatzakte zu führen, in der folgende Unterlagen enthalten sein müssen:

- Genehmigungsbescheid (incl. nachträglicher Änderungen)
- Lageplan
- auf den Landeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrt- und sonstiger Behörden
- Liste mit Notfallnummern
- Versicherungsnachweis

Außerdem ist durch den Betreiber ein Flugleiterdienstbuch über den ordnungsgemäßen Zustand des Landeplatzes und dessen regelmäßige Kontrolle zu führen.

### 2.11 Benutzungsordnung

Eine Benutzungsordnung ist auf Grundlage dieser Genehmigung zu erstellen. Die Benutzungsordnung ist der Genehmigungsbehörde vor Abnahme des Platzes und Aufnahme des Flugbetriebs zur Genehmigung vorzulegen. Änderungen der Benutzungsverordnung bedürfen ebenfalls der Genehmigung. Diese wird nach Genehmigung in den Nachrichten für Luftfahrer veröffentlicht.

### 2.12 Flugleitung

Flugbetrieb ist nur bei Anwesenheit einer „sachkundigen Person“ zulässig. Eine „sachkundige Person“ ist, wer in die örtlichen Gegebenheiten eingewiesen ist, eine Erste - Hilfe- Ausbildung und eine praktische Handhabung im Gebrauch der Sicherheits- und Rettungsausrüstung des Hubschraubersonderlandeplatzes der Genehmigungsinhaberin nachgewiesen hat. Ferner muss sie in das bestehende Brandschutzkonzept eingewiesen sein. Es ist eine Liste der sachkundigen Personen zu führen.

### 2.13 Haftpflichtversicherung

Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss vor Betriebsaufnahme eine Landeplatzhalter-Haftpflichtversicherung mit einer Mindestdeckungssumme von jeweils 1.000.000 € für Personen- und Sachschäden abgeschlossen und für die Dauer der Genehmigung aufrechterhalten werden. Die Deckungssumme ist den Geldwertveränderungen anzugleichen. Bei Nachweis der Deckung über den kommunalen Schadensausgleich kann auf eine gesonderte Versicherung verzichtet werden.

### 2.14 Witterung

Die gesamte Betriebsfläche ist von Schnee, Eis, Schmutz, Laub und sonstigen, losen Gegenständen frei zu halten.



### 2.15 Auflagenvorbehalt

Die Genehmigung ergeht unter dem Vorbehalt nachträglicher Auflagen, insbesondere hinsichtlich der Aufrechterhaltung und Herstellung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, des Immissionsschutzes, der Gewährleistung des Natur- und Landschaftsschutzes, des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm sowie der Sicherheit des Luftverkehrs (§ 36 Abs.2 Nr. 5 VwVfG in der zurzeit gültigen Fassung).

Ferner bleibt die Anpassung der Genehmigung an künftige Regelungen zur Anlage und zum Betrieb von Landeplätzen für Hubschrauber vorbehalten.

### 2.16 Betriebsaufnahme

Der Landeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die Betriebsaufnahme durch die Genehmigungsbehörde gestattet wurde. Voraussetzungen dafür sind

- sowohl eine Abnahmeprüfung des Landeplatzes als auch des noch zu errichtenden Gebäudes
- die Hindernisbeseitigung bzw. –Kennzeichnung
- die Vorlage eines Betriebskonzepts zur Sicherstellung der Reaktionszeit der Rettungskräfte
- der Nachweis einer Haftpflichtversicherung
- die Vorlage einer Vermessung des Flugplatzbezugspunktes nach Lage (in WGS 84) und in Höhe (in Metern über NN)
- Vorlage einer Platzdarstellungskarte im Maßstab 1:200 in 6-facher Ausfertigung, die Bestandteil dieser Genehmigung wird.

### 2.17 Anzeigen durch die Landeplatzhalterin

Der Landeplatzhalter hat Vorkommnisse, die den Flugbetrieb auf dem Landeplatz wesentlich beeinträchtigen, unverzügliche sowie beabsichtigte, bauliche oder betriebliche Veränderungen rechtzeitig zuvor der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.

Änderungen in den rechtlichen Verhältnissen des Genehmigungsinhabers (auch bezüglich Vertretungsberechtigung) hat der Genehmigungsinhaber der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.

Unabhängig von den Regelungen nach § 7 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der zurzeit gültigen Fassung sind sämtliche Unfälle oder Störungen unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung und der Genehmigungsbehörde mitzuteilen.

## 3. Bußgeldvorschriften:

Zuwiderhandlungen gegen diese Genehmigung können als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden (§§ 58 Abs.1 Nr.10 und 11 LuftVG, 108 Nr. 7 LuftVZO)

#### **4. Begründung der Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung ergeht auf Grund von § 107 LuftVZO i.V.m. § 2 LuftKostV.

Die Kosten des Genehmigungsverfahrens hat der Antragsteller zu tragen. Sie richten sich nach der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) vom 14.02.1984 (BGBl. I. S. 346), zuletzt geändert durch Artikel 14 der Verordnung vom 31.05.2013 (BGBl. I S. 1388)

Gebühr nach Abschnitt V Nr. 1 b 6000,- Euro  
des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV

Der Gebührenrahmen beträgt 330,-€ bis 65000,-€. Sind Rahmensätze für Gebühren vorgesehen, so sind bei der Festsetzung der Gebühr im Einzelfall der mit der Amtshandlung verbundene Verwaltungsaufwand und ferner die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen der Amtshandlung für den Gebührenschuldner sowie dessen wirtschaftliche Verhältnisse zu berücksichtigen. Im Hinblick auf den Umfang des Verfahrens und des behördlichen Aufwandes ist die festgesetzte Gebühr im unteren Bereich des vorgeschriebenen Gebührenrahmens angemessen.

Die Verwaltungskosten sind innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe dieses Bescheides an die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg auf das Konto Nr. 106 022 551 bei der Norddeutschen Landesbank (BLZ 250 500 00) auf das folgende

**Kassenzeichen: 8301001472878**

zu überweisen.

Einzahlungen ohne Kassenzeichen können nicht ordnungsgemäß gebucht werden und verursachen der Kasse und Ihnen unnötige Mühe.

Bitte halten Sie die Zahlungsfrist ein. Bei Verspätung – maßgeblich ist der Geldeingang bei der Kasse – haben Sie ggfs. entstehende Kosten der Mahnung zu tragen.

Sollten Sie gegen diesen Bescheid den darin vorgesehenen Rechtsbehelf einlegen, so sind die festgesetzten Kosten erst nach Abschluss des Verfahrens zu zahlen.

Warten Sie dann bitte eine spätere Zahlungsaufforderung ab.

#### **5. Begründung:**

Das Klinikum Oldenburg verfügt bislang über einen Hubschrauberlandeplatz nördlich des Klinikgeländes. Dieser soll auch weiterhin für besondere Hubschrauberflüge, z.B. für Katastrophenschutz, oder besonders große und schwere Fluggeräte zur Verfügung stehen.

Mit Schreiben vom 11.12.2020 stellte der Antragsteller bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als zuständiger Genehmigungsbehörde einen Antrag auf Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes, welcher als erhöhter Landeplatz (Dachlandeplatz) für Sichtflugbetrieb am Tage und bei Nacht zugelassen werden soll.

Nach § 6 Abs.1 LuftVG i.V.m. §§ 49 bis 53 LuftVZO dürfen Flugplätze nur mit Genehmigung angelegt und betrieben werden. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

Die für die Genehmigungsbehörde erforderlichen Unterlagen, insbesondere das flugbetriebliche Gutachten der Fa. Act-technik GmbH in Kooperation mit der Firma AOM GmbH vom 14.12.2020 sowie das Schallimmissionsgutachten der Kurz und Fischer GmbH vom 14.12.2020 wurden von der Antragstellerin vorgelegt.

#### 5.1. Rechtsgrundlage:

Gemäß § 6 Abs.1 LuftVG dürfen Landeplätze nur mit Genehmigung angelegt und betrieben werden.

#### 5.2 Zuständigkeit:

Für die Genehmigung von Landeplätzen ist gemäß § 50 LuftVZO i.V.m. § 31 Abs.2 Nr.4 LuftVG i.V.m. § 14 Abs.2 Nr.1 Zust. VO-Verkehr in der zurzeit gültigen Fassung die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zuständig.

#### 5.3 Verfahren:

Die Entscheidung stützt sich auf § 6 Abs.1 Satz 1 i.V.m. Abs.2 LuftVG und auf § 6 Abs.1 Satz 4 LuftVG i.V.m. § 42 Abs.1 LuftVZO, soweit die Genehmigung mit Nebenbestimmungen versehen wird.

#### 5.4 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange:

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens haben folgende Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 12.04.2021 Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten:

- Stadt Oldenburg
- DFS

Als zu beteiligende Fachstelle gemäß § 31 Abs. 3 LuftVG wurde die Deutsche Flugsicherung (DFS), Unternehmenszentrale Langen, um Stellungnahme zum Vorhaben gebeten.

Weiterhin wurden folgende Behörden um Stellungnahme gebeten:

- Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr)

### 5.5 Auslegung der Antragsunterlagen:

Die Antragsunterlagen wurden bei der Stadt Oldenburg in der Zeit vom 19.04.2021 bis einschließlich 20.05.2021 während der Dienststunden zur Einsichtnahme ausgelegt.

Auf die Auslegungen wurde jeweils durch öffentliche Bekanntmachungen in der ortsüblichen Form hingewiesen, um möglichen Betroffenen Gelegenheit zur Einsicht- und Stellungnahme zu geben.

### 5.6 Materielle Entscheidungsgründe

#### **Abwägungsergebnis:**

Die beantragte Genehmigung gemäß § 6 LuftVG wird erteilt, weil Gründe für eine Versagung der Genehmigung nicht vorliegen (§ 6 Abs.2 LuftVG), das Vorhaben gemessen an den Zielen des Luftverkehrs gerechtfertigt ist und nach Abwägung aller von der Planung betroffenen Belange die für die Planung sprechenden Gründe überwiegen.

Dem liegen im Wesentlichen folgende Belange zugrunde:

#### **Raumordnung und Städtebau:**

Es bestehen aus bauplanungs- als auch aus bauordnungsrechtlicher Sicht keine Bedenken.

#### **Naturschutz und Landschaftspflege:**

Zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf Naturschutz und Landschaftspflege sind das Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz) sowie das Nds. Naturschutzgesetz relevant. Durch das Vorhaben erfolgen quasi keine Eingriffe in Natur und Landschaft. Besondere Natur- oder Landschaftsschutzgebiete sind nicht betroffen.

#### **Schutz vor Fluglärm**

Die mit den Unterlagen beigebrachte Schalltechnische Beurteilung der Fima Kurz und Fischer GmbH vom 14.12.2020 wurde dem Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz zur Prüfung und Stellungnahme übersandt.

Das Gutachten wurde laut Mitteilung des Ministeriums als plausibel und nachvollziehbar eingestuft. Es ist festzustellen, dass weder auf dem Gelände des Krankenhauses als auch in der Nachbarschaft des Landeplatzes unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen zu prognostizieren sind.

## **Geeignetheit des Geländes**

Das Gelände ist ausweislich der flugbetrieblichen Beurteilung der Fa. Act- technik GmbH in Kooperation mit der Firma AOM GmbH vom 14.12.2020 für die Anlage und den Betrieb des Hubschrauber- Sonderlandeplatzes geeignet.

Das Gelände entspricht hinsichtlich seiner ausgewiesenen Flugbetrieblflächen den technischen Anforderungen der AVV.

## **Öffentliche Sicherheit und Ordnung**

Eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowohl für die Luftfahrt als auch für die Allgemeinheit und den Einzelnen in der Umgebung des Landeplatzes ist durch die Genehmigung nicht zu erwarten.

## **Umweltverträglichkeit:**

Der geplante Hubschrauber- Sonderlandeplatz fällt unter die Regelungen des § 3 c Abs. 1 Satz 1 i.V.m. der Anlage 1 Nr.14.12.2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit (UVP) in der zur Zeit gültigen Fassung, da es sich um den Bau eines Flugplatzes im Sinne der Begriffsbestimmungen des Abkommens von Chicago von 1944 zur Errichtung der Internationalen Zivilluftfahrt – Organisation (ICAO Annex 14) mit einer Start- und Landebahn von weniger als 1500 m handelt.

Daher war in diesem Fall eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nur durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde auf Grund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVP zu berücksichtigen wären. Bei den Vorprüfungen ist zu berücksichtigen, inwieweit Umweltauswirkungen durch die Träger des Vorhabens vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden.

Es folgt eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft.

## **1. Merkmale des Vorhabens:**

### Größe:

s. Antragsunterlagen: Anlage eines Dachlandeplatzes auf einem noch zu errichtenden Funktionsgebäude des Krankenhauses für Hubschrauber einer definierten Abmessung

Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft:

- nicht relevant, da der Landeplatz auf dem Dach eines Gebäudes errichtet wird, dass sich innerhalb eines vergleichsweisen eng bebauten Bereichs der Stadt Oldenburg befindet.

Abfallerzeugung:

- nicht relevant, da Abfälle in beachtenswerten Umfang nicht erzeugt werden

Umweltverschmutzung und Belästigungen:

Zur Beurteilung der mit dem Flugbetrieb einhergehenden Lärmimmissionen wurde ein schalltechnisches Gutachten vorgelegt.

Die Orientierungs- bzw.- Eckwerte oder Bewertungsgrenzen für die umweltmedizinische Beurteilung von Fluglärmimmissionen bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/ Flugplätzen können trotz der vorhandenen unmittelbaren Nähe der Landepattform zur bestehenden Wohnbebauung in der Umgebung des Klinikgeländes weitestgehend eingehalten werden. Im Übrigen werden die Flugbewegungen durchschnittlich weniger als 2-mal pro Tag auftreten, so dass zwischen den Bewegungen lange Erholungsphasen ohne Fluglärm gegeben sein werden.

Auch bei den zu erwartenden seltenen Rettungsflügen im Nachtzeitraum können diese Werte nicht immer eingehalten werden. Im Hinblick auf die äußerst seltenen auftretenden Ereignisse sollten die zu erwartenden Geräuschimmissionen durch nächtliche Rettungsflüge, die im öffentlichen Interesse liegen, hingenommen werden.

Unter Berücksichtigung des Zwecks des Landeplatzes, nämlich eine zügige und effektive Notfallversorgung von Krankenhauspatienten zu gewährleisten, wird die Belastung der Nachbarschaft durch den Lärm der an- und abfliegenden Hubschrauber für vertretbar angesehen.

Unfallrisiko:

Insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien  
Es besteht das allgemeine, typische Risiko, das mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen verbunden ist. Die Eignung des Landeplatzes im Sinne des § 51 Abs.1 Nr.4 der Luftverkehrszulassungsordnung liegt vor.

**2. Standort des Vorhabens:**

Bestehende Nutzung des Gebietes:

s. Antragsunterlagen

Das geplante Vorhaben befindet sich ca. 3,3 km südlich des Zentrums der Stadt Oldenburg.

Das Klinikum Oldenburg plant die Errichtung des Hubschraubersonderlandeplatzes auf dem Dach eines Neubaus an der Brandenburger Straße. Der Neubau ist im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des Klinikum Oldenburg zu sehen.

### Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft des Gebietes

-für die genannten Schutzgüter liegen keine besonderen Wertigkeiten vor.

### Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung des jeweils zugewiesenen Schutzes

Im Bundesanzeiger gemäß § 10 Abs.6 Nr.1 des Bundesnaturschutzgesetzes bekannt gemachte Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder europäische Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Nationalparke o.ä. Gebiete sind in diesem Bereich nicht vorhanden.

Für Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte in verdichteten Räumen im Sinne des § 2 Abs.2 Nr.2 und 5 des Raumordnungsgesetzes sind keine Beeinträchtigungen der Grundsätze der Raumordnung zu erwarten.

Die vorgenommene Prüfung relevanter Auswahlkriterien des UVPG ergibt, dass von dem Vorhaben auf Grund seiner Art, seiner Größe bzw. seines Standortes keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 UVPG ausgehen, die im Einzelfall eine Pflicht zur Erstellung einer Umweltverträglichkeitsprüfung begründen.

Die ökologischen, landschaftsrechtlichen wie auch sonstigen umweltrechtlich relevanten Auswirkungen des Vorhabens sind in den Antragsunterlagen beschrieben. Sie sind ausreichend und geeignet, um die Relevanz des Vorhabens für diese Güter beurteilen zu können. Die hier genannten Merkmale und der Standort des Vorhabens, wie die Größe und Art des Geländes, die Umgebung, die geplante Nutzung als Hubschraubersonderlandeplatz und die damit einhergehende Belastung der Umwelt erreichen nicht die Erheblichkeitsschwelle von nachhaltigen, nachteiligen Umweltauswirkungen.

### **Stellungnahme der DFS**

Die DFS teilte mit, dass gemäß den Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen – AVV „aus Sicht der Flugsicherung keine Bedenken bestehen“.

### **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr**

Aus Sicht der militärischen Flugsicherung bestehen ebenfalls keine Bedenken. Es wird allerdings vorsorglich auf den Übungsbetrieb des südlich gelegenen Standortübungsplatzes der Bundeswehr hingewiesen. Auf diesem kann gegebenenfalls optische/ pyrotechnische Signalmittel verwendet werden. Diese Signalmittel können, bei Änderung der Anflugrichtung, zu Störungen der Luftfahrzeugbesatzungen führen.

### **Stadt Oldenburg:**

Die Stadt Oldenburg teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass gemäß § 6 Abs. 2 LuftVG auf angemessenen Lärmschutz zu achten ist.

Dieses wurde durch das ebenfalls mit dem Antrag vorgelegten schalltechnischen Gutachten berücksichtigt. Dieses wurde dem Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Küstenschutz zur Prüfung und Stellungnahme vorgelegt. Das Gutachten wurde laut Mitteilung des Ministeriums als plausibel und nachvollziehbar eingestuft. Es ist festzustellen, dass weder auf dem Gelände des Krankenhauses als auch in der Nachbarschaft des Landeplatzes unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen zu prognostizieren sind.

Weiterhin verweist die Stadt Oldenburg darauf, dass in den Antragsunterlagen vorgesehen ist, innerhalb der An- und Abflugflächen regelmäßig Bäume zu überprüfen und diese auf eine maximale Höhe anzupassen.

Ein Großteil der Bäume auf dem Klinikgelände wurde bereits im Rahmen des geplanten Bauvorhabens gefällt. Aus naturschutzfachlicher ist es erforderlich, den betroffenen Bereich genau zu definieren und in einem Lageplan darzustellen. Die in diesem Bereich betroffenen Bäume sind aufzumessen, die Baumart ist zu bestimmen und in der Planunterlage darzustellen. Aufgrund der zulässigen Baumhöhe und des ggfs. immer wiederkehrenden Kronenrückschnitts betroffener Bäume in den An- und Abflugsektoren ist der notwendige zukünftige Eingriff sowie die daraus resultierende Kompensation zu ermitteln und mit der unteren Naturschutzbehörde (UNB) der Stadt Oldenburg abzustimmen.

Notwendige Ersatzpflanzungen sind in unmittelbarer Nähe des Eingriffsortes in Abstimmung mit der UNB zu kompensieren.

Die Eingriffsbilanzierung und die Festlegung der Kompensation sind auf Ebene dieses Verfahrens vorzunehmen, um eine ausreichende Sicherung der Ersatzpflanzungen zu gewährleisten.

Die UNB ist rechtzeitig vor notwendigen Rückschnitten von Bäumen zu informieren. Rückschnitte sind nur in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. des Folgejahres zulässig.

Diesen Einwendungen wurde unter der Auflage Nr. 2.9.1 Rechnung getragen.

**Im Rahmen der öffentlichen Auslegung bei der Stadt Oldenburg wurden keine privaten Einwendungen vorgebracht.**

### **5.7 Zusammenfassende Beurteilung:**

Als Ergebnis des Genehmigungsverfahrens kann zusammengefasst werden, dass der Genehmigungsbehörde keine Erkenntnisse, Umstände oder Gründe vorliegen oder vorgetragen wurden, nach denen der Antrag auf Genehmigung der Anlage und des Betriebs des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am Klinikum in Oldenburg abzulehnen wäre.

Die Prüfung ergab, dass die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und die Erfordernisse des Naturschutzes und der



Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt wurden.

Ferner ist der in Aussicht genommene Standort geeignet, und es sind keine Tatsachen bekannt, die die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet sein könnte.

Dem Antrag war somit stattzugeben.

## **6. Weitere Hinweise**

- Die Genehmigungsbehörde ist nach § 53 i.V.m. § 47 LuftVZO jederzeit berechtigt, nachzuprüfen, ob der bauliche und betriebliche Zustand des Landeplatzes entsprechend der Genehmigung fortbesteht, die erteilten Auflagen eingehalten werden und der Flugbetrieb ordnungsgemäß durchgeführt wird.
- Die Genehmigungsbehörde kann die Landeplatzhalterin zur Mitwirkung und zu Auskünften heranziehen, soweit sie es für die vorgenannte Prüfung für erforderlich hält.
- Die Zuständigkeit anderer Behörden zur Wahrnehmung derer Aufgaben auf dem Landeplatz bleibt unberührt.
- Durch diese Genehmigung werden Rechte Dritter nicht berührt. Diese Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen, Erlaubnisse oder Zustimmungen. Insbesondere sind baurechtliche, wasserrechtliche, abfallrechtliche, naturschutz- und forstwirtschaftliche Vorschriften zu beachten.
- Sie kann nach § 6 Abs. 2 LuftVG und § 53 Abs. 1 i.V.m. § 48 LuftVG widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben, nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen oder erteilte Auflagen nicht eingehalten werden. So können insbesondere neue Luftfahrthindernisse im Umfeld des Landeplatzes, sofern die Hindernisbegrenzungsflächen durchstoßen werden, zu Beschränkungen des Flugbetriebes bis hin zur Schließung des Landeplatzes führen.

## **7. Bekanntgabe:**

Diesen Bescheid erhalten die Stadt Oldenburg, die DFS, das Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, das Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, sowie das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr zur Kenntnisnahme.

Die Stadt Oldenburg wird zusätzlich gebeten, eine Ausfertigung der Genehmigung nach § 6 Abs.5 LuftVG i.V.m. § 74 Abs.4 VwVfG mit einer Rechtsbehelfsbelehrung zwei Wochen ortsüblich zur Einsicht auszulegen.

**8. Rechtsbehelfsbelehrung:**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage vor dem Verwaltungsgericht Oldenburg, Schlossplatz 22, 26122 Oldenburg erhoben werden.

Im Auftrage

Gallisch

Oldenburg, den

## **9. Anlagen**

- 9.1 Rettungsmittel gem. AVV
- 9.2 Flugplatzdarstellungskarte
- 9.3 Detailplan Markierung und Befeuering

## **Anlage 9.1**

1 x Gurtentrennmesser

1 x Feuerwehraxt

1 x Handblechschere

1 x Handsäge (Fuchsschwanz)

1 x Handmetallsäge

1 x Bolzenschneider

1 x Anstalleiter in Alu-Ausführung, ca. 2 m

1 x Kappmesser

2 x Brandschutzhelme DIN EN 443

2 x Handlampen

1 x Einreißhaken mit Stiel

1 x Löschdecke DIN 14155L

2 x Paar 5-Finger Schutzhandschuhe aus flammwidrigem und hitzebeständigem

Gewebe

1 x Krankentrage

1 x Rettungsdecke für Verletzte, zzgl. 2 Wolldecken

1 x Verbandkasten VK DIN 14142

1 x Verbrennungsset für Brandverletzte, zzgl. 4 Rettungsfolien