

Eigenbetrieb Immobilienbetreuung
Landkreis Ammerland
26653 Westerstede



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**
Dezernat 42 - Standort Oldenburg
- Luftfahrtbehörde -

Bearbeitet von

Frau Gallisch

E-Mail:

Stefanie.Gallisch@nlstbv.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort bitte angeben)

4235-30312/1-32

Dachlandeplatz

Durchwahl (0441)

2181-218

Oldenburg

05.06.2025

Genehmigung der Anlage und des Betriebes eines erhöhten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Neubau der Ammerland-Klinik in Westerstede

Anlagen: Aufstellung der Rettungsmittel (Anlage 9.1)
 Lageplan M 1:10000 Nr. 24 WST – HUB- 003 mit Hindernisflächen
 (Anlage 9.2)
 Flugplatzdarstellungskarte M 1:200 Nr. 24 WST- HUB-006 (Anlage 9.3)

Genehmigung

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Grund ihres Antrages vom 14.08.2024 ergeht folgende Entscheidung:
gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)¹ i.V.m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-
Zulassungsordnung² wird dem

Landkreis Ammerland(Eigenbetrieb Immobilienbetreuung)

die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines erhöhten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber – Sonderlandeplatz) zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln am Tage und in der Nacht³ erteilt.

1. Bezeichnung des Landeplatzes:

Hubschrauber-Sonderlandeplatz Ammerland-Klinik Westerstede (Dach)

¹ in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.05.2007(BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23.10.2024 (BGBl. 2024 I Nr. S. 327) geändert worden ist

² in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.06.1964 (BGBl. I S. 370), die zuletzt durch Artikel 28 der Verordnung vom 11.12.2024 (BGBl. 2024 I S. 411) geändert worden ist

³ 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.

1.1 Beschreibung des Landeplatzes

1.2. Lage:

Ca. 0,5 km westlich des Stadtzentrums
Westerstede

1.1.2 Flugplatzbezugspunkt:

Koordinaten: 53°15`29,87``N
007°55`10,58``E

Höhe: 40,6 m ü. NHN (133 ft MSL)
34,0 m ü. Gelände (111 ft AGL)

1.1.3 Betriebsfläche:

- Endanflug- und Start-Fläche FATO (final approach and take-off area)/Aufsetz- und Abhebefläche TLOF (touchdown and lift-off area): Quadrat mit 20 m Kantenlänge
Oberfläche: Aluminiumsegmente
Tragfähigkeit: 5.000 kg
- Sicherheitsfläche (Safety Area): ein die FATO allseits umgebender Streifen mit einer Breite von 5 m. Die Sicherheitsfläche ergibt zusammen mit der FATO ein Quadrat mit den Abmessungen 30 m x 30 m.
- An- und Abfluggrundlinien:
050°/230° rw
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

- bis zu einer Höchstabflugmasse von 5 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 Nacht³.

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-Noteinsätzen (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 Noteinsätze (HEMS).

1.1.8 Bauschutzbereich: Ein Bauschutzbereich nach dem Luftverkehrsgesetz wird nicht bestimmt.

2. Nebenbestimmungen

2.1. Anlage und Unterhaltung:

Die Genehmigungsinhaberin 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- Markierung, zwei Anflugwegführungsmarkierungen sowie zwei Höchstmassenmarkierungen.

2.3 Befeuerung des Landeplatzes

Der Landeplatz ist zu befeuern mit

- 28 grün leuchtenden Randfeuern im Abstand von jeweils maximal 3 Metern entlang des TLOF – Randes sowie
- mit mindestens vier am Rande der Sicherheitsfläche installierten Flutlichtstrahlern und
- zwei Anflugfeuerketten zu je vier weißen Unterflurfeuern im Abstand von je 3 m.

Die Befeuerung ergibt sich aus der Flugplatzdarstellungskarte (Anlage 9.3), die Bestandteil dieser Genehmigung ist.

2.4 Lageplan und Landeplatzausstattung:

Die Flugbetriebsflächen und Grenzen des Sonderlandeplatzes müssen mit den Angaben in dem Lageplan (Anlage 9.2) übereinstimmen. Die in den Antragsunterlagen dargestellten Einrichtungen, insbesondere Auffangbecken, Überrollschutz und Absturzsicherungen sind dauerhaft in ordnungsgemäßigem Zustand zu halten bzw. zu betreiben.

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 Winds am Landeplatz bietet.

2.6 Einfriedung des Geländes

Von der Verpflichtung, den Hubschraubersonderlandeplatz einzufrieden, wird die Genehmigungsinhaberin 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.
- Am Landeplatz wird eine Druckrohrleitung samt Schaummittel, Schläuchen und eine Feuerlöscheinrichtung mit zwei Löschmonitoren zur Erzeugung von 2.500 ltr. Schaummittel der Leistungsklasse B mit einer Ausstoßrate von 250 l/ min. samt Bedienpult im Überwachungsraum und ein Feuerlöscher mit einer Kapazität von mindestens 45 kg Trockenlöschmittel vorgehalten. Die Bereitstellung einer Druckluftschaum-Löschanlage ist zulässig.
- 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.
- 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.
- 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.

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, Standort Oldenburg (Luftfahrtbehörde)
- Flugwetter-Beratungsdienst

2.9 Luftfahrthindernisse

2.9.1 Herstellung und Überwachung der Hindernisfreiheit

Grundsätzlich ist die Hindernisfreiheit für

- Hubschrauber mit einem Rotordurchmesser von 15,00 m
- Sichtflugbetrieb bei Tag und Nacht
- Flugleistungsstufe 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.

2.9.2 Tageskennzeichnung von Luftfahrthindernissen

Die Landeplatzhalterin 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.

2.9.3 Nachtkennzeichnung von Luftfahrthindernissen

Die Landeplatzhalterin 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 die Landeplatzhalterin 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
- Aktuelle Liste der sachkundigen Personen

Außerdem ist durch die Landeplatzhalterin ein Dienstbuch über den ordnungsgemäßen Zustand des Landeplatzes und dessen regelmäßige Kontrolle zu führen.

2.11 Benutzungsordnung

Eine Benutzungsordnung ist auf Grundlage dieser Genehmigung zu erstellen. Sie muss auch für die Landeplatzbenutzenden klare Verfahren aufzeigen, in welchen Fällen der vorhandene Bodenlandeplatz und wann der neue Dachlandeplatz zu nutzen ist. Die Erstellung einer gemeinsamen Benutzungsordnung für beide Landeplätze an der Ammerland-Klinik Westerstede ist zulässig. Die Benutzungsordnung ist der Genehmigungsbehörde vor Abnahme des Landeplatzes 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 Sachkundige Personen

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 nachgewiesen hat. Ferner muss sie in das bestehende Brandschutzkonzept eingewiesen sein.

Ein Einsatzkonzept, eine Betriebsanweisung o.ä., das/die den Einsatz der sachkundigen Personen bedarfsweise am Boden- oder Dachlandeplatz zweifelsfrei regelt, ist der Genehmigungsbehörde spätestens bei der Abnahmeprüfung vorzulegen.

Es ist eine Liste der sachkundigen Personen zu führen (s. Flugplatzakte).

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 im Fall von Flugbetrieb 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 nach §§ 53 i.V.m. 44 LuftVZO als auch des noch zu errichtenden Gebäudes,
- die Hindernisbeseitigung bzw. –Kennzeichnung,
- die Vorlage eines Betriebskonzepts bzw. einer Dienstanweisung zur Sicherstellung der Reaktionszeit der Rettungskräfte bedarfsweise am Boden- oder Dachlandeplatz,
- die Vorlage eines Entwurfs der Landeplatzbenutzungsordnung,
- der Nachweis einer Haftpflichtversicherung bzw. KSA-Bestätigung,
- die Vorlage einer amtlichen Vermessung des Flugplatzbezugspunktes nach Lage (in WGS 84) und in Höhe (in Metern über NHN),
- Vorlage einer Flugplatzdarstellungskarte im Maßstab 1:200 in 6-facher Ausfertigung, die Bestandteil dieser Genehmigung wird.

2.17 Anzeigen durch die Landeplatzhalterin

Die Landeplatzhalterin hat Vorkommnisse, die den Flugbetrieb auf dem Landeplatz wesentlich beeinträchtigen, unverzüglich sowie beabsichtigte, bauliche oder betriebliche Veränderungen rechtzeitig zuvor der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.

Änderungen in den rechtlichen Verhältnissen der Genehmigungsinhaberin (auch bezüglich Vertretungsberechtigung) hat die Genehmigungsinhaberin der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.

Unbeschadet der Regelungen nach §§ 7 und 9 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der jeweils gültigen Fassung sind sämtliche Unfälle oder Störungen unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung und der Genehmigungsbehörde mitzuteilen.

2.18 Schutz vor Fluglärm

Sobald die der schalltechnischen Beurteilung des Büros für ingenieurgeophysikalische Messungen GmbH vom 27.07.2023 zu Grunde gelegten Anzahl von 360 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres oder von 60 nächtlichen Flugbewegungen im selben Zeitraum in drei aufeinander folgenden Jahren um mehr als 10% überschritten wird, hat die Landeplatzhalterin bis zum 30.06. des darauf folgenden Jahres eine erneute Verkehrsprognose mit geänderter schalltechnischer Beurteilung vorzulegen.

3. Bußgeldvorschriften:

Zu widerhandlungen 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 die Antragstellerin zu tragen. Sie richten sich nach der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) vom 14.02.1984 (BGBl. I. S. 346), zuletzt geändert durch Artikel 29 der Verordnung vom 11.12.2024 (BGBl. 2024 I S. 411)

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

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 u.a. Konto unter Angabe des folgenden **Kassenzeichens: 8301002234307**

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:

Die Ammerland-Klinik verfügt bislang über einen Hubschrauberlandeplatz am Boden. Im Zusammenhang mit der Errichtung des Neubaus soll nun zusätzlich ein erhöhter Landeplatz für Hubschrauber angelegt werden.

Mit Schreiben vom 14.08.2024 stellte die Antragstellerin bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als zuständiger Genehmigungsbehörde einen Antrag auf Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes.

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. Infrastruktur- Consult Mathias M. Lehmann vom 14.12.2023 und die schalltechnische Beurteilung des Büros für ingenieurgeophysikalische Messungen GmbH vom 27.07.2023 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 10.10.2024 Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten:

- Stadt Westerstede

Die Stadt Westerstede hat keine Bedenken vorgebracht.

- Landkreis Ammerland

Der Landkreis Ammerland hat keine Bedenken vorgebracht.

- DFS

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

Die DFS hat in ihrer Stellungnahme vom 11.11.2024 keine Bedenken gegen die Errichtung des HSLP geäußert.

Weiterhin wurden folgende Behörden um Stellungnahme gebeten:

- Niedersächsisches Umweltministerium
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Auch hier wurden keine Anregungen oder Bedenken gegen die Errichtung des Landeplatzes vorgebracht.

5.5 Auslegung der Antragsunterlagen:

Die Antragsunterlagen wurden bei der Stadt Westerstede in der Zeit vom 11.11.2024 bis einschließlich 11.12.2024 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.

Es sind 3 Schreiben mit Anregungen und Bedenken gegen die Errichtung des Landeplatzes bei der Stadt Westerstede eingegangen.

Im Wesentlichen beziehen sich diese auf folgende Punkte

- Gefahr durch Absturz der Hubschrauber z.B. in die sich in der Nähe befindende Tankstelle
- Nicht gerechtfertigte Baukosten des Landeplatzes
- Lärm und Lärmgutachten (+ nächtlicher Fluglärm)
- Lichtverschmutzung
- Schadstoffbelastung
- Beeinträchtigung des Tourismus

Jedem Einwender wurde eine entsprechende Nummer zugeteilt und diese ihm persönlich mitgeteilt.

Zum Thema Absturz: (Einwender 1, 2, 3)

Der Sonderlandeplatz auf dem Dach stellt zudem eine Gefahr dar. Im unmittelbaren Flugkorridor in Richtung Nordost an der Langen Straße befinden sich zwei Tankstellen. Durch Flugfehler oder Windböen, die unvorhergesehene Flugmanöver erfordern, kann ein kapitaler Großunfall entstehen, in dem ein Hubschrauber in diese Tankstellen stürzt.

Entsprechend der flugbetrieblichen Regelungen der Verordnung (EU) 965/2012 dürfen Dachlandeplätze in bebautem Umfeld nur nach Flugleistungs-kategorie 1 betrieben werden. Das bedeutet ein Betrieb mit ausschließlich mehrmotorigen Hubschraubern, bei dem auch im unwahrscheinlichen Fall, dass eines der beiden Triebwerke ausfallen sollte, sicher weitergeflogen werden soll. Im Rettungswesen wird dieser Sicherheitsanspruch noch zusätzlich durch eine hervorragende Ausbildung der Besatzungen und Wartung der Hubschrauber unterstützt. Ein über das normale Lebensrisiko eines Hubschrauberabsturzes hinaus gehendes Unfallrisiko besteht durch den geplanten Dachlandeplatz daher nicht.

Zum Thema ungerechtfertigte Baukosten: (Einwender 1, 3)

Hier wird eine Verschwendung von öffentlichen Mitteln gesehen, denn die Ammerland-Klinik verfügt bereits über einen Boden-Landeplatz. Recherchen ergeben, dass sich die Mehrkosten bei einer Erstellung durchaus im unteren zweistelligen Millionenbereich bewegen dürften. Von Betriebskosten ganz zu schweigen. Die witterungsabhängige Nutzung, wie auch die Beschränkung der Hubschraubergröße auf dem Sonderlandeplatz rechtfertigen nach dieser Ausgabe nicht. Der bisherige Landeplatz ist dort weit unabhängiger.

Durch die Verfügbarkeit eines Dachlandeplatzes entfällt im Normalfall das Erfordernis eines Zwischentransports vom Bodenlandeplatz in die Klinik. Außerdem gewährleistet der Dachlandeplatz durch die Verlagerung der Notaufnahme an die Lange Straße die bestmögliche und schnellste Versorgung der Patient:innen. Dieser Zeit- und Komfortgewinn für die Versorgung von akut gefährdeten Patient:innen stellt einen erheblichen Vorteil insbesondere bei lebensbedrohlichen Verletzungen und Erkrankungen dar und rechtfertigt insoweit auch höhere bzw. zusätzliche Bau- bzw. Betriebskosten.

Zum Thema Lärm und Lärmgutachten: (Einwender 1, 3)

Es wird angemerkt, dass die Abschätzungen im Lärmgutachten nur kalkuliert sind. Es wurde ein Modell zugrunde gelegt. Es wird daher diese Abschätzung in Frage gestellt und ersucht, ein Zweitgutachten zu beauftragen. Es wird den zugrundegelegten Zahlen widersprochen. Ein Start und eine Landung pro Tag sind zu niedrig kalkuliert. Es wird daher beantragt, die jährlichen Flugbewegungen in den letzten fünf Jahren (2020 und folgende) in Betracht zu ziehen (zivil und militärisch) und weiterhin die Auswirkungen der sogenannten Krankenhausreform zu berücksichtigen, die geplante Schließungen von Krankenhäusern in Niedersachsen vorsieht. Dadurch wird gerade im ländlichen

Raum die Versorgung sowie der Transport von Akutpatienten durch die Luft in erhöhtem Maße zu erwarten sein.

Die Einwender:innen bemängeln, die Fluglärm Auswirkungen wären nur berechnet und offenbar nicht gemessen worden. Dies ist zutreffend, aber kein Mangel. Die Fluglärm Auswirkungen von Landeplätzen, die es noch gar nicht gibt, lassen sich schlichtweg nicht messen, sondern nur berechnen. Im Übrigen entspricht das auch der gängigen Vorgehensweise, da man die der Lärmbewertung im Wesentlichen zu Grunde gelegten Dauerschallpegel ohnehin nur berechnen, aber nicht messen kann. Außerdem stellt die Lärmberechnung auch auf eine in der Zukunft liegende „prognostizierte“ Verkehrsmenge ab, die sich auch einer Lärmmessung entzieht. Die Abschätzung der Verkehrsmenge des Betrachtungsjahres 2038 beruht auf der Auswertung des Hauptflugbuchs mit den Jahren 2018 bis 2022. Dabei wurde ein Maximum von 306 Flugbewegungen (153 Einsätzen) in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres 2022 festgestellt.

Sofern seitens der Luftfahrtbehörde Erkenntnisse oder Befürchtungen bestehen, dass die der Lärmberechnung zu Grunde liegende Zahl von 360 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres überschritten werden könnte, wäre die Aufnahme einer Nebenbestimmung in die Flugplatzgenehmigung denkbar, die eine erneute „Prognose“ und Lärmberechnung vorsieht, sobald eine bestimmte jährliche Verkehrsmenge überschritten wird. Damit könnte auch der unsererseits nicht einschätzbaren Befürchtung der Einwender:innen begegnet werden, die „Krankenhausreform“ führe zu erhöhtem Verkehrsaufkommen.

Zum Thema „Nächtlicher Fluglärm“ (Einwender 2, 3)

Im vorgenannten Betrachtungszeitraum 2018 bis 2022 konnten dem Hauptflugbuch im Maximum 20 Flugbewegungen im Jahr 2022 im nächtlichen Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr entnommen werden. Selbst wenn man diese Zahl großzügig für die sechs verkehrsreichsten Monate annähme, läge man lediglich bei einem Drittel der in der Fluglärm Berechnung angenommenen 60 Flugbewegungen in der Beurteilungszeit „Nacht“. Zudem ist im Vergleich zum vorhandenen Bodenlandeplatz mit eher kürzeren Lärmbelastungen zu rechnen, da Lande- und Startvorgänge tendenziell schneller erfolgen können. Und auch mit den „prognostizierten“ 60 nächtlichen Flugbewegungen in den 180 Tagen der Beurteilungszeit der sechs verkehrsreichsten Monate läge man bei 0,33 Flugbewegungen pro Nacht und damit erheblich unter den für die Lärmwirkungsforschung relevanten sechs Fluglärmereignissen pro Nacht.

Zum Thema „Lichtverschmutzung“ (Einwender 2, 3)

Die Landeplatzhalterin ist schon aus eigenem Interesse bestrebt, Lichtverschmutzung zu vermeiden.

Die Landeplatzbefeuerung wird lediglich bei Flugbetrieb und auch nur so lange wie unbedingt erforderlich eingeschaltet. Außerdem handelt es sich um Lichter, die üblicherweise nicht zur Störung von Anwohnenden führen, nämlich: Unterflurfeuer, die nur nach oben abstrahlen, Flutlichter, die begrenzt nach unten, jedoch nur auf die Landefläche leuchten, sowie Hindernisfeuer mit vergleichsweise dezentem, roten Dauerlicht.

Ein Hubschrauber-Landeplatz-Kennfeuer, das wiederholt und intensiv jeweils vier kurze Lichtblitze abgibt, wurde für diesen Landeplatz explizit nicht vorgesehen. Soweit es um „Lichtverschmutzung“ aus anderen Quellen geht, wie z.B. nicht verdunkelte Fenster im Klinikbereich, so können sie nicht Gegenstand dieses Verfahrens sein.

Zum Thema „Schadstoffbelastung“ (Einwender 2)

Bei der Verbrennung von Flugkraftstoffen kommt es zur Entstehung von luftfremden Stoffen, durchaus auch Schadstoffen. Durch die Inbetriebnahme des Dachlandeplatzes und den dortigen Flugbetrieb wird sich die Situation jedoch nicht wesentlich ändern. Es werden durch die teilweise Nutzung des Dach- anstelle des Bodenlandeplatzes lediglich die Emissionsquellen kleinräumig verlagert.

Die Annahme, Rettungshubschrauber würden mit AVGAS betrieben, ist nichtzutreffend. Sie werden mit Kerosin betrieben, dem anders als AVGAS keine Blei-haltigen Additive zugesetzt werden. Sofern sich die Befürchtungen zu „Gesundheitliche[n] Schäden mit deutlich erhöhtem Krebsrisiko“ hierauf beziehen, sind sie obsolet.

Zum Thema „Beeinträchtigung des Tourismus“ (Einwender 2)

Durch die Inbetriebnahme des Dachlandeplatzes und den dortigen Flugbetrieb wird sich die Lärmsituation insgesamt nicht wesentlich ändern. Es werden durch die teilweise Nutzung des Dach- anstelle des Bodenlandeplatzes zwar die Emissionsquellen kleinräumig verlagert, die Auswirkungen sind jedoch nur im unmittelbaren Umfeld der Ammerland-Klinik wahrnehmbar. Sofern dieses Umfeld beim Tourismus des Ammerlands eine wesentliche Rolle spielt, ist eine Beeinträchtigung des Tourismus im Ammerland tatsächlich nicht auszuschließen. Viel wahrscheinlicher ist jedoch, dass der Tourismus im Ammerland wegen der allenfalls eng begrenzten kleinräumigen Änderung der Fluglärmsituation durch das Projekt nicht betroffen ist.

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 sowohl 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 des Büros für ingenieurgeophysikalische Messungen GmbH vom 27.07.2023 wurde dem Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz zur Prüfung und Stellungnahme übersandt.

Es wurden dagegen keine Anregungen oder Bedenken geäußert.

Geeignetheit des Geländes

Das Gelände ist ausweislich der flugbetrieblichen Beurteilung der Fa. Infrastruktur- Consult Mathias M. Lehmann vom 14.12.2023 und der Stellungnahmen der Deutschen Flugsicherung vom 13.11.2024 für die Anlage und den Betrieb des Hubschrauber- Sonderlandeplatzes geeignet.

Das Gelände entspricht hinsichtlich seiner ausgewiesenen Flugbetriebsflächen 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 (UVPG) 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 UVPG 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,

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, in dem unter Berücksichtigung der für den Prognosehorizont 2038 erwarteten Starts und Landungen die beurteilungsrelevanten Schallpegel bestimmt:

Außerhalb des Krankenhausgeländes treten danach tagsüber keine Dauerschallpegel auf, die den Orientierungswert der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) für Mischgebiete überschreiten.

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. Die Anzahl der zu erwartenden Flugbewegungen ist vergleichsweise gering.

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 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung liegt vor.

2. Standort des Vorhabens:

Bestehende Nutzung des Gebietes:

s. Antragsunterlagen

Der Neubau soll auf dem Klinikgelände nordöstlich der bisherigen Klinikanlage entlang der Langen Strasse errichtet werden.

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.

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 an der Ammerland- Klinik 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 Westerstede, der Landkreis Ammerland, die DFS, das Nds. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, das Nds. Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz sowie das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr zur Kenntnisnahme.

Die Stadt Westerstede 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, Schloppplatz 10, 26122 Oldenburg, erhoben werden.

Im Auftrage

Gallisch

Oldenburg, den

9. Anlagen

- 9.1 Rettungsmittel gem. AVV
- 9.2 Lageplan
- 9.3 Flugplatzdarstellungskarte

Anlage 9.1

1 x Gurtentrennmesser

1 x Feuerwehraxt

1 x Handblechschere

1 x Handsäge (Fuchsschwanz)

1 x Handmetallsäge

1 x Bolzenschneider

1 x Anstellsleiter 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