

Kliniken Landkreis Diepholz
Grundstück GmbH & Co. KG
Amelogenstrasse 14
49356 Diepholz

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort bitte angeben)
4235-30312/1-8

Durchwahl (0441)
2181-218

Oldenburg
22.05.2025

Genehmigung der Anlage und des Betriebes eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am Zentralklinikum Diepholz

Anlagen: Aufstellung der Rettungsmittel (Anlage 9.1)
 Lageplan M 1:10000 Nr. 23 ZKDH – HUB- 011 mit Hindernisflächen
 (Anlage 9.2)
 Flugplatzdarstellungskarte M 1:200 Nr. 23 ZKDH- HUB-017 (Anlage 9.3)

Genehmigung

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Grund ihres Antrages vom 26.09.2023 ergeht folgende Entscheidung:
gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)¹ i.V.m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-
Zulassungsordnung² wird der

Kliniken Landkreis Diepholz Grundstück GmbH & Co. KG

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 Nacht¹ erteilt.

1. Bezeichnung des Landeplatzes:

Hubschrauber-Sonderlandeplatz Zentralklinikum Diepholz

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. 327) geändert worden ist
² 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. 3 km südwestlich des Stadtzentrums
Twistringen an der B 51

1.1.2 Flugplatzbezugspunkt:

Koordinaten: 52°46`41,69``N
008°37`06,04``E

Höhe: 72,8 m ü. NHN (239 ft MSL)
17,6 m ü. Gelände (58ft 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 21 m Kantenlänge
Oberfläche: Aluminiumsegmente
Tragfähigkeit: 4.000 kg
- Sicherheitsfläche (Safety Area): ein die FATO allseits umgebender Streifen mit einer Breite von 3,50 m. Die Sicherheitsfläche ergibt zusammen mit der FATO ein Quadrat mit den Abmessungen 28,00 m x 28,00 m.
- An- und Abfluggrundlinien:
215°/035° rw sowie 065°/245° 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

- von bis zu einer Länge (über alles) von maximal 14,00 m
- bis zu einer Höchstabflugmasse von 4 t und
- die nach Flugleistungs-kategorie 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 Bodenwinds 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 50 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.
- Zum direkten Erreichen des Hubschrauber- Sonderlandeplatzes ist ein Aufzug zu planen, der als sog. Feuerwehraufzug bzw. in der Bauart eines Feuerwehraufzuges zu planen und auszuführen ist.
- Hierbei ist im Einvernehmen mit der Feuerwehr als Planungsgrundlage die DIN EN 81- 72 (Feuerwehraufzüge) zu beachten.
- 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.
- 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 Diepholz **mindestens 8 Wochen vor Inbetriebnahme** vorzulegen. Die Fertigstellung von allen hierfür notwendigen Sicherheitseinrichtungen **ist mindestens 4 Wochen vor Inbetriebnahme** bekanntzugeben.

Die im technischen Erläuterungsbericht zur Löschwasserversorgung mit der Feuerlöschanlage für den Hubschrauberlandeplatz, aufgestellt vom Ingenieurbüro Pinovaplan aufgeführten Auflagen, sind Bestandteil der Erlaubnis.

Die darin gemachten Angaben sind bei der Bauausführung zu beachten bzw. auszuführen.

Die trockene Steigleitung im Treppenraum 1 ist bis ins 3. Obergeschoss (Zugang zum Hubschrauberlandeplatz) zu führen.

Alle brandschutztechnisch relevanten Einrichtungen sind gemäß den Zulassungen, den Prüfzeugnissen bzw. den gesetzlichen Vorgaben zur Inbetriebnahme und danach wiederkehrend, durch Fachfirmen oder Sachkundige auf ihre Wirksamkeit und Betriebssicherheit, zu prüfen.

Die Feuerlöschanlage ist vor der ersten Inbetriebnahme nach wesentlichen Änderungen sowie innerhalb der festgelegten Fristen, in Abständen von nicht mehr als drei Jahren, durch bauordnungsrechtlich anerkannte Sachverständige auf ihre Wirksamkeit und Betriebssicherheit zu prüfen. Das erforderliche Anlagenkonzept ist vor der Installation mit dem Bauherrn, dem Ersteller des Brandschutzkonzeptes, dem nach bauordnungsrecht anerkannten Sachverständigen, dem Brandschutzprüfer des Landkreises und ggf. der Feuerwehr abzustimmen:

Die Prüfberichte des anerkannten Sachverständigen sind von der Inbetriebnahme der Bauaufsichtsbehörde zu übermitteln.

Mindestens vier Wochen vor Inbetriebnahme des Hubschrauber- Sonderlandeplatzes ist der Feuerwehr die Fertigstellung von allen hierfür notwendigen Sicherheitseinrichtungen bekannt zu geben.

2.8 Fernmeldesysteme

Der Landeplatz muss betriebsbereit an das öffentliche Fernsprechnetz 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 einer Länge (über alles) und einem Rotordurchmesser von jeweils 14,00 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.

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 Eintragszeichen 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. 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 Sachkundige Person

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 (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 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 zur Sicherstellung der Reaktionszeit der Rettungskräfte
- der Nachweis einer Haftpflichtversicherung
- die Vorlage einer amtlichen 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

Die Landeplatzhalterin 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 der Genehmigungsinhaberin (auch bezüglich Vertretungsberechtigung) hat die Genehmigungsinhaberin 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:

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 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 u.a. Konto unter Angabe des folgenden **Kassenzeichens: 8301002166832**

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 Zentralklinikum Diepholz in Twistringen verfügt bislang noch über keinen Hubschrauberlandeplatz, da es sich um einen generellen Neubau handelt.

Mit Schreiben vom 26.09.2023 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 08.11.2022 und die schalltechnische Beurteilung des Büros für ingenieurgeophysikalische Messungen GmbH vom 13.07.2023 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 16.11.2023 Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten:

- Stadt Twistringen

Die Stadt Twistringen hat keine Bedenken vorgebracht.

- Landkreis Diepholz

Die mit Stellungnahme vom 22.01.2024 vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurden in den Auflagen der Genehmigung wie folgt mit aufgenommen.

1. Fachdienst Bauordnung und Städtebau, Untere Immissionsschutzbehörde
- Es werden weder Anregungen noch Hinweise zum Vorhaben vorgetragen.

2. untere Bodenschutzbehörde

- Aus Sicht der Unteren Abfallbehörde sowie Unteren Bodenschutzbehörde bestehen keine Bedenken.

3. Denkmalrechtliche Stellungnahme

- Da der HSLP auf dem Dach des neu zu errichtendem Gebäude angelegt wird, entstehen durch seine Anlage allein keine Konflikte zu archäologischen Belangen. Auf die Berücksichtigung von Melde- und Anzeigepflichten im luftverkehrsrechtlichen Bescheid kann daher verzichtet werden.

4. Brandschutz:

- die aufgeführten Anregungen sind als Nebenbestimmungen mit aufgenommen worden.

5. untere Naturschutzbehörde:

-Aus naturschutzbehördlicher Sicht bestehen gegenüber dem beantragten Vorhaben keine Bedenken.

Nicht aufgenommen wurden hingegen die Anregungen der unteren Wasserbehörde. Diese stehen zwar der Genehmigung des Landeplatzes nicht entgegen und sind zu befürworten, allerdings wären sie angesichts der Tatsache, dass es eines eigenständigen Verfahrens nach §§ 8 und 10 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) bedarf, in diesem Bescheid sachfremd. Die Luftfahrtbehörde geht davon aus, dass die angestrebten, durchaus sinnvollen Regelungen als Auflagen in einer entsprechenden Zulassung nach WHG Eingang finden und sieht daher u.a. zur Vermeidung von Doppelregelungen von einer Übernahme ab.

- 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 04.12.2023 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 Twistringen in der Zeit vom 05.02.2024 bis einschließlich 04.03.2024 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 wurden keine Anregungen oder Bedenken gegen die Errichtung des Landeplatzes vorgebracht.

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 13.07.2023 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 08.11.2022 und der Stellungnahmen der Deutschen Flugsicherung vom 04.08.2023 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 2034 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 Luftverkehrszulassungsordnung liegt vor.

2. Standort des Vorhabens:

Bestehende Nutzung des Gebietes:

s. Antragsunterlagen

Das geplante Vorhaben befindet sich an einer bislang landwirtschaftlich genutzten Fläche östlich der Bundesstraße 51, nördlich der Ortslage Borwede.

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 am neuen Zentralklinikum Diepholz 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 Twistringen, der Landkreis Diepholz, 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 Twistringen und der Landkreis Diepholz werden 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 Stade, Am Sande 4, 21682 Brake, 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 Feuerwehrraxt

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

