

Infrastruktur-Consult Mathias M. Lehmann



Beratender Ingenieur für Flughafenplanung, Standortanalysen und Wirtschaftsförderung (IK-Bau NW)

Postanschrift:

Postfach 11 03 20
44058 Dortmund
www.infrastruktur-consult.de

Büro:

Körner Hellweg 47
44143 Dortmund
info@infrastruktur-consult.de

Telefon: 02 31-51 57 03

und 02 31-99 21 30 92

Telefax: 02 31-51 57 39

mobil: 0177-5 51 57 03



Hubschrauber-Sonderlandeplatz **am** **Marien Hospital Papenburg Aschendorf**

Datenerfassungssystem (DES)

**Auftraggeberin: Marien Hospital Papenburg Aschendorf gGmbH, Papenburg
Dortmund/Berne, 18.03.2025
2501-ML/AK**

Consulting- und Ingenieurleistungen: Ausbauplanungen - Bedarfsanalysen - Ermittlung von Nutzerpotentialen - Erstellung von Genehmigungsunterlagen - Generalplanungen - Gutachten - Konversionsmaßnahmen - Luftfahrtberatung - Luftverkehrsprognosen - Marketingkonzepte - Nutzungskonzepte - Standortanalysen - Umlandplanungen - Untersuchungen zu Luftportaspekten

Geschäftsführer: Dipl.-Geograph Mathias M. Lehmann - Mitglied der Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen (IK-Bau NW)

Präqualifiziert: www.avpq.de

Inhaltsverzeichnis

1. Flugplatzdaten	2
2. DES für den Betrieb Abflug 21 und Anflug 20.....	3
2.1 Beschreibung der Abflugstrecke für Hubschrauber	3
2.2 Beschreibung der Anflugstrecke für Hubschrauber	4
2.3 Flugbewegungen auf den Ab- und Anflugstrecken.....	5
3. DES für den Betrieb Abflug 02 und Anflug 03.....	6
3.1 Beschreibung der Abflugstrecke für Hubschrauber	6
3.2 Beschreibung der Anflugstrecke für Hubschrauber	7
3.3 Flugbewegungen auf den Ab- und Anflugstrecken.....	8

1. Flugplatzdaten

Flugplatzbezeichnung:

Marien Hospital Papenburg

Flugplatzbezugspunkt:

Geographische Koordinaten
(WGS84):

53°04'36,09"N

Geographische Breite:

007°23'43,57"E

Geographische Länge:

UTM-Koordinaten

Ostwert:

32.392.511,86

Nordwert:

5.882.005,21

Flugplatzhöhe [m]:

21,3 m ü. NHN

Beschreibung der Pisten:

entfällt

Koordinaten des
Pistenbezugspunktes:

entfällt

2. DES für den Betrieb Abflug 21 und Anflug 20

2.1 Beschreibung der Abflugstrecke für Hubschrauber

Bezeichnung der Abflugstrecke

Abflug 21

Entfernung der Hubschrauberstart- und
-landestelle vom Pistenbezugspunkt

entfällt

Richtung der Abflugstrecke (rechtweisend):

201,7°

Richtung der Abflugstrecke (UTM):

203,0°

Beschreibung der Abflugstrecke:

Abschnitt	Geradeaus	Kurve			Korridorbreite	
		L/R	[°]	Radius	Anfang	Ende
1	-135				0	18
2	133				18	30
3		R	4	60	30	30
4	1.000				30	150
5	3.998				150	5.000

Steigwinkel	Nr. 1	25° (~46%)
Steigwinkel	Nr. 2-5	6,7° (~11,5%)
Steigflug-Endhöhe		150 m über FBP

2.2 Beschreibung der Anflugstrecke für Hubschrauber

Bezeichnung der Anflugstrecke

Anflug 20

Entfernung der Hubschrauberstart- und
-landestelle vom Pistenbezugspunkt

entfällt

Richtung des Abschnittes 1 der Anflugstrecke

(rechtweisend):

021,7°

(UTM):

023,0°

Beschreibung der Anflugstrecke:

Abschnitt	Geradeaus [m]	Kurve			Korridorbreite		
		Nr.	L/R	[°]	Radius	Anfang	Ende
1	65					0	18
2	200					18	96
3	150					96	150
4	1.000					150	150
5	3.585					150	5.000

Gleitwinkel	25° (~46%)
Anfangsanflughöhe	150 m über FBP

*** Anflugstrecke entgegen der Flugrichtung beschrieben!

2.3 Flugbewegungen auf den Ab- und Anflugstrecken

Kennzeichnungszeit I:

Die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres 2035
- Tag -

Luftfahrzeug-klasse	Abflug 21	Anflug 20	Summe
H1.1- S	20		20
H1.2 - SR	10		10
H2.1 – S			
H1.1 - L		20	20
H1.2 – LR		10	10
H2.1 - L			
Insgesamt	30	30	60

Kennzeichnungszeit II:

Die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres 2035
- Nacht -

Luftfahrzeug-klasse	Abflug 21	Anflug 20	Summe
H1.1- S			
H1.2 - SR	5		5
H2.1 – S			
H1.1 - L			
H1.2 – LR		5	5
H2.1 - L			
Insgesamt	5	5	10

3. DES für den Betrieb Abflug 02 und Anflug 03

3.1 Beschreibung der Abflugstrecke für Hubschrauber

Bezeichnung der Abflugstrecke

Abflug 02

Entfernung der Hubschrauberstart- und
-landestelle vom Pistenbezugspunkt

entfällt

Richtung der Abflugstrecke (rechtweisend):

025,7°

Richtung der Abflugstrecke (UTM):

027,0°

Beschreibung der Abflugstrecke:

Abschnitt	Geradeaus	Kurve			Korridorbreite	
		L/R	[°]	Radius	Anfang	Ende
1	-135				0	18
2	133				18	30
3		L	4	60	30	30
4	1.000				30	150
5	3.998				150	5.000

Steigwinkel	Nr. 1	25° (~46%)
Steigwinkel	Nr. 2-5	6,7° (~11,5%)
Steigflug-Endhöhe		150 m über FBP

3.2 Beschreibung der Anflugstrecke für Hubschrauber

Bezeichnung der Anflugstrecke

Anflug 03

Entfernung der Hubschrauberstart- und
-landestelle vom Pistenbezugspunkt

entfällt

Richtung des Abschnittes 1 der Anflugstrecke

(rechtweisend):

205,7°

(UTM):

207,0°

Beschreibung der Anflugstrecke:

Abschnitt	Geradeaus	Kurve			Korridorbreite	
		L/R	[°]	Radius	Anfang	Ende
1	65				0	18
2	200				18	96
3	150				96	150
4	1.000				150	150
5	3.585				150	5.000

Gleitwinkel	25° (~46%)
Anfangsanflughöhe	150 m über FBP

*** Anflugstrecke entgegen der Flugrichtung beschrieben!

3.3 Flugbewegungen auf den Ab- und Anflugstrecken

Kennzeichnungszeit I:

Die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres 2035
- Tag -

Luftfahrzeug-klasse	Abflug 04	Anflug 07	Summe
H1.1- S	20		20
H1.2 - SR	10		10
H2.1 – S			
H1.1 - L		20	20
H1.2 – LR		10	10
H2.1 - L			
Insgesamt	30	30	60

Kennzeichnungszeit II:

Die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres 2035
- Nacht -

Luftfahrzeug-klasse	Abflug 02	Anflug 03	Summe
H1.1- S			
H1.2 - SR	5		5
H2.1 – S			
H1.1 - L			
H1.2 – LR		5	5
H2.1 - L			
Insgesamt	5	5	10

Dortmund / Berne, 18.03.2025

*Infrastruktur-Consult Mathias M. Lehmann,
Ber. Ing. für Flughafenplanung, Standortanalysen und Wirtschaftsförderung*



Krüger