

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover

Universitätsmedizin Göttingen UMG
Robert-Koch-Straße 40
37075 Göttingen

Bearbeitet von
Frau Sommerhoff

E-Mail:
jana.sommerhoff@nlstbv.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort bitte angeben)
4245-30312
Dachlandeplatz UMG

Durchwahl 0511 3034-
2529

Hannover
01.04.2025

Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) auf dem geplanten Neubau der Universitätsmedizin Göttingen (UMG)

Anlagen: **Aufstellung der Rettungsmittel** (Anlage 9.1)
Lageplan M 1:10.000 BS1_B1_2_HK_LA_08_M10:000_001_V00_
Topografie vom 04.07.2024 (Anlage 9.2)
Flugplatzdarstellungskarte M 1:250
BS1_B1_2_HK_LA_08_M250_001_V00_Detail vom 11.11.2024
(Anlage 9.3)

Genehmigung

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Grund ihres Antrages vom 25.11.2024 ergeht folgende Entscheidung:

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)¹ i.V.m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)² wird der

Universitätsmedizin Göttingen (UMG)

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 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. Bezeichnung des Landeplatzes:

Hubschrauber-Sonderlandeplatz Universitätsmedizin Göttingen (Dach)

1.1 Beschreibung des Landeplatzes

1.1.1 Lage:

Gelände des Universitätsklinikums in Göttingen,
ca. 2 km nordöstlich der Stadtmitte

1.1.2 Flugplatzbezugspunkt:

Koordinaten: 51°32`57.67``N
09°56`29.20``E

Höhe: 202,10 m ü. NHN (663 ft MSL)
41,45 m ü. Gelände (135 ft AGL)

1.1.3 Betriebsflächen:

Bei dem anzulegenden Hubschrauber-Sonderlandeplatz handelt es sich um zwei Flugbetriebsflächen, die nebeneinander auf dem Dach errichtet werden.

- Koordinaten UMG 1: 51°32`57.67``N
09°56`28.47``E
- Koordinaten UMG 2: 51°32`57.66``N
09°56`29.93``E
- Gesamtbetriebsfläche: 60,50 m x 28,00 m
- Endanflug- und Start-Fläche FATO (final approach and take-off area) deckungsgleich mit Aufsetz- und Abhebefläche TLOF (touchdown and lift-off area) **jeweils**: Quadrat mit 21,00 m Kantenlänge tragfähige Oberfläche: jeweils 6.000 kg (MTOM)
- Sicherheitsfläche (Safety Area): ein die FATO allseits umgebender Streifen mit einer Breite von 3,50 m. Die Sicherheitsfläche ergibt zusammen **jeweils** mit der FATO ein Quadrat mit den Abmessungen 28 m x 28 m.
- An- und Abfluggrundlinien:
360°/180° rw
Die Lage der jeweiligen An- und Abflugbereiche ergibt sich aus dem Lageplan (Anlage 9.2)

- 1.1.4 Zugelassene Luftfahrzeuge: Der Landeplatz ist zugelassen für mehrmotorige Drehflügler bis zu einer jeweiligen Höchstabflugmasse von 6.000 kg und die nach Flugleistungs-klasse 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 zur Durchführung von Starts und Landungen, die im unmittelbaren Zusammenhang mit medizinischen Hubschrauber-Notereinsätzen (HEMS) oder dem medizinischen Versorgungsauftrag des Klinikums stehen.
- 1.1.7 Betriebszeiten: 0 Uhr bis 24 Uhr täglich.
- 1.1.8 Bauschutzbereich: Ein beschränkter 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 zwei Erkennungsmarkierungen (heliport-identification marking) bestehend aus rotem Lande-„H“ in weißem Kreuz, jeweils einer FATO/TLOF- Randmarkierung, jeweils einer Aufsetzmarkierung; jeweils zwei Anflugwegführungsmarkierungen, jeweils zwei Höchstmassenmarkierungen und mit jeweiliger Namensmarkierung.

2.3 Befeuern des Landeplatzes

Der Landeplatz ist zu befeuern und zu beleuchten mit

- jeweils 28 Randfeuern (Lichtfarbe grün) im Abstand von jeweils maximal 3 Metern entlang des FATO/TLOF – Randes sowie
 - mit mindestens jeweils 10 Flutlichtstrahlern am Rande der Sicherheitsfläche
- Die Befeuern 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 ordnungsgemäßem Zustand zu halten bzw. zu betreiben.

2.5 Windrichtungsanzeiger

Es ist ein Windrichtungsanzeiger der üblichen Beschaffenheit und Farbe (Windsack) (Mindestlänge 2,5 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 Windes am Landeplatz bietet.

2.6 Einfriedung des Geländes

Von der Verpflichtung, den Hubschraubersonderlandeplatz einzufrieden, wird die Genehmigungsinhaberin befreit, da es sich um einen erhöhten Hubschrauberflugplatz handelt.

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 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (AVV) vom 19.12.2005 eingestuft. Diese Anforderungen sind mindestens einzuhalten.
- 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 Ereignisfall keine Löschmittel und / oder Löschmittelwassergemische in den Treppenraum 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.
- 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 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 Hannover (Luftfahrtbehörde)
- Flugwetter-Beratungsdienst

2.9 Luftfahrthindernisse

2.9.1 Herstellung und Überwachung der Hindernisfreiheit

Grundsätzlich ist die Hindernisfreiheit für

- Hubschrauber mit einem Rotordurchmesser bis 12,00 m
- Sichtflugbetrieb bei Tag und Nacht
- Flugleistungsklasse 1

in den gem. Anlagen 9.2 und 9.3 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.

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.

2.9.2 Tageskennzeichnung von Luftfahrthindernissen

Die Genehmigungsinhaberin 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 Genehmigungsinhaberin 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 in Betrieb zu setzen, wenn die Landeplatz-Befeuerung betrieben wird (s. Markierungs- und Befeuerungsplan).

2.10 Hauptflugbuch und Flugplatzakte

Es ist durch die Genehmigungsinhaberin 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
- Anzahl der Besatzungsmitglieder
- Anzahl der Fluggäste
- Art des Fluges
- 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)
- Lagepläne
- auf den Landeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrt- und sonstiger Behörden
- Liste mit Notfallnummern
- Versicherungsnachweis (Kopie)
- Aktuelle Liste der sachkundigen Personen

Außerdem ist durch die Genehmigungsinhaberin 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 für die Landeplatzbenutzer klare Verfahren aufzeigen, in welchen Fällen der vorhandene Bodenlandeplatz und in welchen Fällen der Dachlandeplatz zu nutzen ist.

Die Erstellung einer gemeinsamen Benutzungsordnung für oben genannte Fälle an beiden Landeplätzen der Universitätsmedizin Göttingen 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 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 Verunreinigungen, Schnee, Eis, Schmutz 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 bedarfweise 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 Genehmigungsinhaberin 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.

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: 8301002275723**

zu überweisen.

Einzahlungen ohne Kassenzeichen können nicht ordnungsgemäß gebucht werden. Bitte halten Sie die Zahlungsfrist ein. Bei Verspätung 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 Universitätsmedizin Göttingen verfügt bislang über einen Hubschrauber-Sonderlandeplatz am Boden.

Mit Schreiben vom 25.11.2024 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 (Dachlandeplatz).

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 des freien Sachverständigers Herrn Peter Becker vom 30.10.2024 und die schalltechnische Beurteilung der Wenker & Gesing Akustig und Immissionsschutz GmbH vom 22.11.2024 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 13.01.2025 Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten:

Stadt Göttingen

Die Stadt Göttingen hat keine Bedenken vorgebracht.

Landkreis Göttingen

Der Landkreis Göttingen 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 letztmaligen Stellungnahme vom 04.11.2025 keine Bedenken vorgebracht.

Das Niedersächsische Umweltministerium

Das Niedersächsische Umweltministerium hat mit Schreiben vom 19.02.2026 Stellung genommen. Weitere Ausführungen hierzu folgen im Abwägungsergebnis.

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

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

Deutsche Rettungsflugwache e.V.

Die Deutsche Rettungsflugwache e.V. (DRF Luftrettung) wurde am 17.02.2026 hinsichtlich der Anflugbefahrung beteiligt. Auch hier wurden keine Bedenken geäußert.

5.5 Auslegung der Antragsunterlagen:

Die Antragsunterlagen wurden bei der Stadt Göttingen in der Zeit vom 07.02.2025 bis einschließlich 10.03.2025 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.

Im Rahmen des Auslegungsverfahrens zur geplanten Errichtung des Landeplatzes sind innerhalb der vorgesehenen Frist keine Schreiben mit Anregungen, Hinweisen oder Bedenken eingegangen.

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:

Aus bauplanungs- als auch bauordnungsrechtlicher Sicht wurden keine Bedenken vorgebracht.

Naturschutz und Landschaftspflege:

Aus naturschutz- als auch landschaftsschutzrechtlicher Sicht wurden keine Bedenken vorgebracht.

Schutz vor Fluglärm

Die mit den Unterlagen beigebrachte schalltechnische Beurteilung des Büros Wenker & Gesing Akustik und Immissionsschutz GmbH vom 22.11.2024 wurde dem Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz zur Prüfung und Stellungnahme übersandt.

Das Gutachten wurde durch Mitteilung des genannten Ministeriums vom 19.02.2026 als plausibel und nachvollziehbar eingestuft.

Geeignetheit des Geländes

Das Gelände ist ausweislich der flugbetrieblichen Beurteilung des freien Sachverständigers Herrn Peter Becker vom 30.10.2024 und der Stellungnahmen der Deutschen Flugsicherung vom 04.11.2025 für die Anlage und den Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes geeignet.

Die Deutsche Flugsicherung weist in Ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die Installation einer Anflugbefeuerung gemäß ICAO Annex 14 und der AVV nur bei entsprechenden örtlichen Erfordernissen notwendig ist. Aus flugsicherungsbetrieblicher Sicht wird eine mögliche Umsetzung nach den Vorgaben des ICAO Annex 14, Abbildung 5-10, angeführt.

Da aus flugbetrieblicher Sicht kein Bedarf für eine Anflugbefeuerung besteht und die örtlichen Gegebenheiten eine solche nicht zwingend fordern, wird auf die Installation verzichtet. Die diesbezüglich angefragte DRF Luftrettung hat ebenfalls keine Einwände gegen einen Verzicht geäußert. Es bestehen keine Einwände gegen diesen Verzicht.

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.

Einwendungen von Bürgern

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung bei der Stadt Göttingen wurden keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht.

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 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 Klinikneubaus /Baustufe 1 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. Hierfür wurden drei Szenarien von Flugbewegungen bestimmt:

1. Patientenflüge zum und vom geplanten Dachlandeplatz
2. Klinikunabhängige Flüge zur bestehenden DRF-Luftrettungsstation Christoph 44 am Bodenlandeplatz
3. Gesamtbetrieb aller Flüge (Dach- und Bodenlandeplatz), einschließlich der Umsetzflüge zwischen beiden Landeplätzen.

Durch den Dachlandeplatz kommt es zu keinen Überschreitungen des gesetzlichen Tages-Grenzwertes von 60 dB(A). Beim Start und bei Landungen können kurzzeitige Maximalpegel von etwa 85 dB(A) auftreten. Diese Geräusche dauern nur wenige Sekunden und können kurzzeitig Gespräche in Wohnungen stören, führen jedoch nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen.

Der geplante Betrieb des Dachlandeplatzes führt laut Gutachten nicht zu relevanten Überschreitungen der gesetzlichen Lärmgrenzwerte, und die Lärmauswirkung bleibt überwiegend auf das Klinikgelände begrenzt. 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 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung liegt vor.

2. Standort des Vorhabens:

Bestehende Nutzung des Gebietes:

s. Antragsunterlagen

Der Neubau soll auf dem bestehenden Klinikgelände 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 der Universitätsmedizin Göttingen 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 Genehmigungsinhaberin 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 könnten 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 Göttingen, der Landkreis Göttingen, die DFS, das Nds. Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz sowie das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr zur Kenntnisnahme.

Die Stadt Göttingen 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 Göttingen, Berliner Straße 5, 37073 Göttingen, erhoben werden.

Im Auftrage

Sommerhoff

Hannover, den 01.04.2026

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 Anstallleiter 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