

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



Hubschrauberlandeplatz
am
Asklepios Fachklinikum Teupitz

Erläuterungsbericht mit Anlagen
zum Antrag auf
Genehmigung nach § 6 LuftVG

Auftraggeberin: Asklepios Kliniken Brandenburg GmbH, Teupitz
Dortmund, 17.03.2017
1625-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:

PQ-VOL Zertifikatsnummer 05 118 932 607

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	3
1. Rechtsgrundlage und Verfahrensfragen.....	4
1.1 Grundsätzliches	4
1.2 Bisherige Genehmigung	4
1.3 Umfang des Genehmigungsantrages.....	5
1.4 Einzureichende Unterlagen	5
1.5 Genehmigungsverfahren.....	6
2. Angaben über die bestehenden örtlichen und baulichen Verhältnisse	6
3. Erläuterung der Antragsbestandteile.....	8
3.1 Genehmigung des Hubschrauber-Landeplatzes.....	8
3.2 Bauliche Ausführung.....	9
3.2.1 Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF).....	9
3.2.2 Endanflug- und Startfläche (FATO)	9
3.2.3 Sicherheitsfläche.....	10
3.2.4 An- und Abflugrichtungen	10
3.2.5 Sicherung der Zugänge.....	11
3.2.6 Verkehrliche Erschließung.....	11
3.2.7 Brandschutz-, Rettungs- und Kommunikationsmittel.....	12
3.3 Zweck des Landeplatzes.....	12
3.4 Zulassung für den Betrieb nach Sichtflugregeln (VFR)	13
3.5 Zulassung für den Nachtflugbetrieb	13
3.6 Zulassung für Hubschrauber mit Rotordurchmessern R und Gesamtgröße D bei drehendem Rotor von weniger als 15 m	13
3.7 Zulassung von Flugbetriebszeiten 0 Uhr bis 24 Uhr mit Flugbeschränkungen im Zeitraum von 22 Uhr bis 06 Uhr	14
4. Beschreibung der Betriebsabwicklung.....	14
5. Auswirkungen.....	15
5.1 Raumordnung.....	15
5.2 Naturschutz und Landschaftspflege	15
5.3 Städtebau	16
5.4 Fluglärm.....	16

5.5 Wasserschutz	16
6. Zeitplan	16
7. Begriffs- und Abkürzungsverzeichnis	17

ANLAGENVERZEICHNIS

- 1. Übersichtsplan 1:10.000**
- 2. Lageplan 1:1.000**
- 3. Längsschnitte 1:10.000/1:1.000**
- 4. Längsschnitte 1:1.000/1:100**
- 5. Querschnitt 1:200/1:100**
- 6. Flugplatzdarstellungskarte mit Befeuerung und Markierung 1:100**
- 7. Entwurf Darstellung im Luftfahrthandbuch**
- 8. Eignungsgutachten**
- 9. Ausrüstungsliste Rettungsmittel gemäß AVV**
- 10. Angaben zur Windverteilung**
- 11. Regelquerschnitt der TLOF**
- 12. Schalltechnische Untersuchung**
- 13. Flugbetriebliche Beurteilung (nur für Luftfahrtbehörde und DFS)**

Vorwort

Mit Schreiben vom 18.07.2016 wurde das Ingenieurbüro *Infrastruktur-Consult Mathias M. Lehmann* durch die Asklepios Fachkliniken Brandenburg GmbH mit der gutachtlichen Prüfung beauftragt, inwieweit ein im Gewerbegebiet in der Nähe des Asklepios Fachklinikums Teupitz gelegener Standort als Hubschrauber-Landeplatz entsprechend den Anforderungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“ (AVV) geeignet ist.

Der Untersuchungsbericht vom 28.10.2016 kommt zu dem Ergebnis, dass der Standort für die Einrichtung eines Hubschrauber-Landeplatzes geeignet ist.

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse wurde das Ingenieurbüro *Infrastruktur-Consult Mathias M. Lehmann* durch die Asklepios Fachkliniken Brandenburg GmbH am 24.11.2016 mit der Erstellung der Antragsunterlagen nach § 51 LuftVZO für den Antrag auf Zulassung des zukünftigen Hubschrauber-Sonderlandeplatzes im Gewerbegebiet in der Nähe des Asklepios Fachklinikums Teupitz nach § 6 LuftVG beauftragt.

Nach Abschluss der notwendigen Planungen und Gutachten werden hiermit der zuständigen Luftfahrtbehörde, der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg in Schönefeld, die kompletten Antragsunterlagen bestehend aus dem Erläuterungsbericht mit Anlagen vorgelegt.

An dieser Stelle sei allen Beteiligten für ihre hilfreiche Mitarbeit gedankt.

Dortmund, 17.03.2017

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



Lehmann



1. Rechtsgrundlage und Verfahrensfragen

1.1 Grundsätzliches

Der Begriff „Landeplatz“ ist in § 49 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) näher spezifiziert. Landeplätze sind demnach „Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebes einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich nach § 12 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) nicht bedürfen und nicht nur als Segelfluggelände dienen“.

Damit ist der Begriff Landeplatz eindeutig vom Begriff des Flughafens – bei dem ein Bauschutzbereich erforderlich ist – abgegrenzt.

Landeplätze können für den allgemeinen Verkehr (Verkehrslandeplätze) oder für besondere Zwecke (Sonderlandeplätze) genehmigt werden.

Nach § 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVG dürfen Flugplätze nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden.

Die Anlage und der Betrieb von Hubschrauberflugplätzen richten sich nach den Anforderungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“ (AVV) vom 19.12.2005.¹

1.2 Bisherige Genehmigung

Bislang verfügt das Asklepios Fachklinikum Teupitz noch über keinen genehmigten Hubschrauber-Landeplatz. Bislang wurden jährlich ca. 100 Einsätze mit Hubschraubern auf einem südlich des Klinikgeländes befindlichen Bolzplatz (Landestelle an Einrichtungen von öffentlichem Interesse) durchgeführt.

Durch die Ausrichtung des Krankenhauses und die Ausstattung mit neurologischen Intensivbetten sowie einer Stroke-Unit ist die sichere und rasche Zuführung der Patienten existenziell wichtig. Zum einen reicht der Betrieb einer Landestelle wie bisher dazu nicht aus. Zum anderen soll der bisher genutzte Bolzplatz durch die Kommune einer anderen Nutzung gewidmet werden. Weitere Ausführungen dazu enthält Kapitel 2.

¹ Veröffentlicht im Bundesanzeiger Nr. 246a vom 29.12.2005.

1.3 Umfang des Genehmigungsantrages

Gegenstand des Antrages auf Erteilung der Flugplatzgenehmigung für den „Hubschrauber-Sonderlandeplatz Asklepios Fachklinikum Teupitz“ sind folgende Einzelmaßnahmen:²

- Anlage und Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes einschließlich Herstellung einer 16 m x 16 m großen, befestigten Aufsetzfläche
- Festlegung der Abflugrichtungen mit 145°/295° und Anflugrichtungen 115°/325°
- Zulassung von Betrieb nach Sichtflugregeln (VFR)
- Zulassung von Nachtflugbetrieb
- Zulassung von Flugbetriebszeiten rund um die Uhr

In dem diesen Antragsunterlagen beigefügten Eignungsgutachten wurde lediglich die hier beantragte Lage des Landeplatzes und Ausrichtung der An- und Abflugsektoren untersucht. Nicht Gegenstand der Untersuchung waren Standorte auf dem Klinikgelände und im näheren Umfeld des Klinikums, die aus plausibler Betrachtung als ungeeignet zu verwerfen sind, zu deren Umsetzung man z.B. Häuser und sonstige Klinikeinrichtungen hätte beseitigen müssen. Die untersuchte Variante fügt sich hinsichtlich des Bedarfs an Hindernisbeseitigung und Vermeidung von Fluglärm optimal in die vorhandenen topographischen Gegebenheiten ein.

1.4 Einzureichende Unterlagen

§ 51 Abs. 1 LuftVZO legt fest, welche Unterlagen mit dem Antrag einzureichen sind. Gem. § 51 Abs. 2 LuftVZO können Ausnahmen davon zugelassen werden. Nach Absprache mit der Genehmigungsbehörde werden daher als Anlagen beigefügt:

- Übersichtsplan 1:10.000 analog § 51 Abs. 1 Nr. 2a LuftVZO
- Lageplan 1:1.000 analog § 51 Abs. 1 Nr. 2b LuftVZO
- Längsschnitt 1:10.000/1:1.000 analog § 51 Abs. 1 Nr. 3a LuftVZO
- Längsschnitt 1:1.000/1:100 analog § 51 Abs. 1 Nr. 3b LuftVZO
- Querschnitt 1:200/1:100 gem. § 51 Abs. 1 Nr. 3c LuftVZO
- Flugplatzdarstellungskarte mit Befeuerung und Markierung 1:100
- Entwurf Darstellung im Luftfahrthandbuch
- Eignungsgutachten gem. § 51 Abs. 1 Nr. 4 LuftVZO
- Ausrüstungsliste Rettungsmittel gemäß AVV

² Siehe detaillierte Beschreibung unter Pkt. 3.

- Angaben zur Windverteilung
- Regelquerschnitt der TLOF
- Schalltechnische Untersuchung
- Flugbetriebliche Beurteilung samt Flugprofilen

1.5 Genehmigungsverfahren

Die nach § 6 LuftVG zuständige Genehmigungsbehörde ist die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg in Schönefeld. Die Durchführung des Genehmigungsverfahrens richtet sich nach den Vorgaben des § 6 LuftVG sowie den einschlägigen Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Brandenburg (VwVfGBbg).

2. Angaben über die bestehenden örtlichen und baulichen Verhältnisse

Der geplante Standort des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes im Gewerbegebiet in der Nähe des Asklepios Fachklinikums Teupitz liegt ca. 1,5 km südöstlich des Asklepios Fachklinikums Teupitz.

Das Asklepios Fachklinikum für Neurologie, Psychiatrie und Psychotherapie in Teupitz, mit einer Kapazität von 310 Betten, gewährleistet auf hohem Niveau die medizinische Betreuung in der Region Südbrandenburg.

Für die Akutversorgung von Schlaganfallpatienten wird rund um die Uhr eine Spezialstation unterhalten, die seit 2009 von der DSG - Deutsche Schlaganfall Gesellschaft als Überregionale Stroke Unit zertifiziert ist. Es werden rund 600 Schlaganfallpatienten im Jahr medizinisch versorgt - Tendenz steigend. Aufgrund der besonderen Kompetenz werden dem Asklepios Fachklinikum Teupitz von verschiedenen Herzzentren der Region, unmittelbar postoperativ, beatmete und neurologisch auffällige Patienten zur weiteren Diagnostik und Therapie zugeführt. Für beatmungspflichtige neurologisch Schwersterkrankte wird eine Intensivstation mit acht Betten vorgehalten. Für interventionelle neurochirurgische Eingriffe, die überwiegend in Frankfurt/Oder durchgeführt werden, erfolgt der Patiententransport mittels Hubschrauber, abhängig von der Akuität.

Derzeit erfolgt die Zuführung der Patienten aus den Krankenhäusern Königs-Wusterhausen, Lübben, Ludwigsfelde und Luckenwalde bodengebunden mit Krankentransportwagen bzw. Rettungstransportwagen. Aus Herzberg per Hubschrauber oder Rettungstransportwagen und von den Herzzentren Cottbus und Bernau überwiegend durch Hubschrauber.

Wegen des hohen Stellenwerts des Asklepios Fachklinikums Teupitz als Teil des Stroke Unit Netzwerks im Land Brandenburg muss ein Hubschrauberlandeplatz mit 24-h-Betriebsbereitschaft betrieben werden. Nur so ist die Versorgung lebensbedrohlich erkrankter Patienten zu jeder Tageszeit gewährleistet, also auch in der Dunkelheit und in Ausnahmefällen in der bürgerlichen Nachtzeit.

Um diesen Erfordernissen zu genügen, vor allem in Hinblick auf eine möglichst kurze Transportzeit, wird ein Hubschrauberlandeplatz angelegt, dessen Inbetriebnahme im Jahr 2018 geplant ist. Der Landeplatz wird im Gewerbepark Teupitz, ca. 1,5 km südöstlich des Klinikums nahe der dort errichteten Rettungswache angelegt. Im Vergleich zur bisherigen Situation ist davon auszugehen, dass durch die Anlage des Landeplatzes die Flug- und Einsatzsicherheit signifikant gesteigert und die Infrastruktur der Patientenversorgung wesentlich verbessert wird. Die Lage im Gewerbegebiet i.V.m. den hier durchzuführenden besonderen An-/ Abflugverfahren gewährleistet die notwendige Flugsicherheit sowie den Schutz der Natur und Bevölkerung, besonders hinsichtlich des Schutzes vor Fluglärm.

Die nahe dem geplanten Landeplatz gelegene Rettungswache Teupitz wird rund um die Uhr durch die Johanniter Unfallhilfe betrieben und ist Standort des Notarzteinsatzfahrzeugs und eines Rettungstransportwagens.

In dem Gewerbegebiet, für das im Jahre 1992 ein Bebauungsplan festgesetzt wurde, wurden bis dato nur wenige Gebäude errichtet. So sind sämtliche Grundstücke im Umfeld des geplanten Landeplatzes entweder noch unbebaut oder so weit entfernt, dass die Höhe der dort errichteten Gebäude keinen negativen Einfluss auf das Vorhaben hat.

Der geplante Standort selbst besteht aus unbebauter Fläche, auf der sich in der Vergangenheit die Natur durch wilden Aufwuchs frei entfalten konnte. Er ist durch die Straße „Am Sandberg“ erschlossen.

Im räumlichen Umfeld des Standorts gibt es folgende, auch in Anlage 1 dargestellte Gebiete:

- a) das Naturschutz- und FFH-Gebiet Mühlenfließ-Sägebach westlich des Standorts. Der Abflugsektor 295° führt am Schutzgebiet im Bereich der Südspitze des Teupitzer Sees vorbei.
- b) den Naturpark Dahme-Heideseen. Das geplante Vorhaben liegt mit seinem Wirkbereich vollständig in diesem Naturpark.
- c) das Landschaftsschutzgebiet Dahme-Heideseen. Zwar ist der Bereich des Gewerbegebiets ausgenommen, jedoch liegt der Wirkungsbereich des geplanten Vorhabens vollständig in diesem Landschaftsschutzgebiet.

Außerdem liegt in ca. 5 km westlich und außerhalb des Darstellungsbereichs der Anlage 1 das Wasserschutzgebiet Lindenbrück, das jedoch vom geplanten Vorhaben nicht betroffen ist.

3. Erläuterung der Antragsbestandteile

3.1 Genehmigung des Hubschrauber-Landeplatzes

Die Lage des Landeplatzes sowie seine Abflugsektoren sind in den Anlagen 1 und 2 dargestellt. Der Mittelpunkt des Landeplatzes stellt zugleich den Hubschrauberflugplatz-Bezugspunkt dar, dessen

- geographische Koordinaten (WGS 84)

52° 07' 19,7'' N,

13° 37' 57,7'' E

und

- Höhe

44,5 m ü. NHN entsprechend 146 ft MSL

zur Information potenzieller Nutzer zusammen mit weiteren Details im Luftfahrthandbuch (VFR) Deutschland (AIP(VFR)) veröffentlicht werden.³

³ vgl. Anlage 6

3.2 Bauliche Ausführung

Aus flugbetrieblichen Gründen erforderliche Maßnahmen und Einrichtungen werden im Folgenden erläutert.

3.2.1 Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF)

Die Landefläche beinhaltet eine 16 m x 16 m große Fläche in Verbundpflasterbauweise, innerhalb der die 15 m x 15 m große Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF)⁴ definiert, markiert und befeuert wird.

Hinsichtlich der Tragfähigkeit wird die Fläche so ausgeführt, dass Hubschrauber bis zu einer Gesamtmasse von 6 t sowie sämtliche als Rettungsfahrzeuge in Frage kommenden Fahrzeuge dort sicher betrieben werden können. Der für diese Lastannahmen geeignete Regelquerschnitt ist als Anlage 11 beigefügt.

Als Erkennungsmarkierung für den Landeplatz wird ein weißes H, dessen beide Hochstriche in die Hauptanflugrichtung 325° ausgerichtet sind, vorgesehen. Außerdem wird die TLOF mit einer weißen, 30 cm breiten durchgehenden Markierung versehen.

Als Befeuerung der Aufsetz- und Abhebefläche sind 12 grün leuchtende Randfeuer in Unterflurbauweise in einem Abstand von je 5 m vorgesehen. Außerdem werden zwei Flutlichtstrahler außerhalb der Sicherheitsfläche aufgestellt.

3.2.2 Endanflug- und Startfläche (FATO)

Die Breite der FATO muss mindestens dem Wert entsprechen, der im Flugbetriebshandbuch des Bemessungshubschraubers ausgewiesen ist, ersatzweise dem 1,5-fachen der Gesamtlänge dieses Bemessungshubschraubers. Mögliche Typen von Rettungshubschraubern sind in Tabelle 1 dargestellt. Bei einem fiktiven Bemessungshubschrauber der Gesamtgröße von 15 m wären alle gängigen Hubschrauber-Typen, die im Rahmen der zivilen Luftrettung eingesetzt werden, wie z.B. H145, H135 und BK117 eingeschlossen. Damit ergibt sich eine FATO-Breite von 22,5 m. Die FATO wird mit einer Tageskennzeichnung versehen. Details dazu enthält Anlage 6.

⁴ TLOF = touchdown and lift-off area

Helo	Länge ü.A.	Rotor	Masse	Triebwerke
Typ	D [m]	R [m]	MTOM [kg]	Anzahl
Bo105	11,86	9,84	2.500	2
Bell 412	17,10	14,00	5.400	2
Bell 222	15,30	12,80	3.750	2
BK 117	13,00	11,00	3.350	2
H135	12,19	10,20	2.835	2
H145	13,63	11,00	3.585	2
NH 90	19,56	16,30	11.000	2

Tab. 1: Mögliche Hubschrauber-Typen und deren Abmessungen

3.2.3 Sicherheitsfläche

Die Sicherheitsfläche umgibt die FATO⁵ gleichförmig mit einem Streifen, der eine Breite von mindestens 0,25 D, also 3,75 m aufweist. Die Sicherheitsfläche ergibt demnach zusammen mit der FATO ein Quadrat von 30 m x 30 m.

3.2.4 An- und Abflugrichtungen

An die Sicherheitsfläche schließen sich in An-/Abflugrichtungen die An- und Abflugsektoren an. Als Abflugrichtungen werden die Richtungen 145° und 295° (Abflug nach und Anflug aus Südost sowie Anflug aus und Abflug nach West-Nordwest) festgelegt. Die Anflugrichtungen ergeben sich aus der jeweiligen Gegenrichtung zu 115° und 325°

Die Hindernisfreiheit kann im näheren Bereich problemlos hergestellt werden, im weiteren Bereich ab einer Entfernung von ca. 175 m gelingt dies jedoch nicht gänzlich in dem nach der AVV erforderlichen Umfang.

Es wird daher eine Ausnahmegenehmigung dahin gehend beantragt, dass die Hindernisfreiheit nur in dem im Sachverständigengutachten⁶ i.V.m. der flugbetrieblichen Beurteilung nach Part-CAT⁷ erläuterten Umfang bei Berücksichtigung des Rückwärtsstartverfahrens hergestellt werden muss.

⁵ vgl. Pkt. 3.2.2

⁶ vgl. Anlage 8

⁷ diesen Antragsunterlagen nicht beigelegt, liegt jedoch der Luftfahrtbehörde vor

So müssten zum Beispiel im Normalfall im Abflugsektor 295° Waldbäume in einem Bereich von ca. 36.100 m² gefällt werden. Durch die Berücksichtigung des Rückwärtsstartverfahrens entfällt dieses Erfordernis.

Im Sektor 145° wären es im Normalfall ca. 3.100 m² und bei Berücksichtigung des Rückwärtsstartverfahrens entfällt auch hier das Erfordernis der Waldbaumfällung.

Die Richtung der An- und Abflugrichtungen wird ergänzend durch die Installation je einer verkürzten Anflugbefeuerung verdeutlicht, die aus je drei weißen Unterflurfeuern besteht und vom FATO-Rand in Richtung Anflugrichtung im Abstand von jeweils 4 m verläuft.

3.2.5 Sicherung der Zugänge

Die Zuwegungen zum Landeplatz müssen gegen unbeabsichtigtes, unbefugtes Betreten gesichert werden. Hier werden Verbotsschilder nach § 46 Abs. 2 LuftVZO

„Flugplatz
Betreten durch Unbefugte verboten“

an der Zuwegung und um den Landeplatz herum aufgestellt. Im Fall von Flugbetrieb wird außerdem eine sachkundige Person sicherstellen, dass der Landeplatz frei von unbefugten Personen ist.

3.2.6 Verkehrliche Erschließung

Das Gelände des Gewerbegebiets Teupitz ist durch Straßen erschlossen und frei zugänglich. Die Zufahrt von Kraftfahrzeugen zum Landeplatz wird durch den Klinikbetreiber mittels Absperrung (z.B. Kette) geregelt.

Der Landeplatz ist sowohl für Rettungsfahrzeuge im Normalbetrieb als auch für Rettungs- und Einsatzfahrzeuge im Notfall über das normale Straßennetz zu erreichen.

3.2.7 Brandschutz-, Rettungs- und Kommunikationsmittel

- Löschmittel:
Um im Falle einer Havarie einen Brand bekämpfen zu können, werden in unmittelbarer Nähe des Landeplatzes Feuerlöscher mit 45 kg CO₂ sowie ggf. Schaumlöschmittel der Leistungsstufe B im Umfang von mindestens 150 Litern vorgehalten.
- Rettungsmittel:
Die zur Bergung und Erstversorgung von Personen erforderlichen Gerätschaften⁸ werden in einem dafür vorgesehenen Gerätecontainer am Landeplatz vorgehalten.
- Telekommunikationsmittel:
Die sachkundigen Personen, die bei Landungen und Starts am Landeplatz anwesend sein müssen, werden mit Mobiltelefonen ausgestattet.
- Reaktionszeit:
Die Einhaltung der geforderten, maximalen Eingriffszeit von zwei Minuten wird durch die sachkundigen Personen sichergestellt.

3.3 Zweck des Landeplatzes

Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz soll ausschließlich für Starts und Landungen dienen, die im unmittelbaren Zusammenhang mit medizinischen Hubschrauber-Notereinsätzen (HEMS) oder dem medizinischen Versorgungsauftrag des Asklepios Fachklinikums Teupitz stehen, zum Beispiel:

- Transport von Patienten im HEMS-Einsatz
- Aufnahme von Notärzten zur Herstellung der HEMS-Einsatzbereitschaft
- Sonstige Transporte von Patienten vom und zum Klinikum
- Bluttransporte vom und zum Klinikum
- Transporte von Sachen wie z.B. medizinische Geräte, Medikamente

Insbesondere die verlässliche und sichere Anlieferung von Patienten zur Neurologie des Asklepios Fachklinikums Teupitz auf dem Luftwege ist für die medizinische Versorgung der

⁸ vgl. Anlage 9

Region unerlässlich. Die Genehmigung des Landeplatzes ist daher im besonderen öffentlichen Interesse.

3.4 Zulassung für den Betrieb nach Sichtflugregeln (VFR)

Da der Landeplatz nicht den Anforderungen an einen Landeplatz genügen wird, an dem Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln (IFR) stattfindet, soll lediglich Betrieb nach Sichtflugregeln (VFR) durchgeführt werden.

3.5 Zulassung für den Nachtflugbetrieb

Die Zulassung für den Betrieb bei Nacht wird angestrebt. Als Nacht bezeichnet Artikel 2 der Verordnung (EU) 923/2012 die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung. Um die Voraussetzungen für Nachtflugbetrieb zu erfüllen, wird die Installation einer ordnungsgemäßen Landeplatzbeleuchtung⁹ eingeplant.

Der Windrichtungsanzeiger wird mit der erforderlichen Beleuchtung ausgestattet.

3.6 Zulassung für Hubschrauber mit Rotordurchmessern R und Gesamtgröße D bei drehendem Rotor von weniger als 15 m

Wie unter Pkt. 3.2.2 beschrieben, basiert die Dimensionierung der FATO auf der Annahme eines Bemessungshubschraubers mit einer Gesamtgröße bei drehendem Rotor von weniger als 15 m. Auf diesen Abmessungen beruhen in der Folge auch die Größe der Sicherheitsfläche und der Abflugflächen. Da auch nur in den so bemessenen Bereichen die Hindernisfreiheit hergestellt werden soll, ist der reguläre Betrieb mit größeren Hubschraubern unter Umständen wegen betrieblicher Vorschriften¹⁰ nicht gestattet.

⁹ vgl. Pkt. 3.1.2

¹⁰ Verordnung (EU) 965/2012, Part-CAT

3.7 Zulassung von Flugbetriebszeiten 0 Uhr bis 24 Uhr mit Flugbeschränkungen im Zeitraum von 22 Uhr bis 06 Uhr

Für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz am Asklepios Fachklinikum Teupitz wird eine Betriebszeit rund um die Uhr und an sieben Tagen pro Woche beantragt.

In der Zeit von 22 Uhr bis 06 Uhr soll der Flugbetrieb zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm auf die Durchführung unmittelbar der Rettung von Leib und Leben von Menschen dienender Flüge (HEMS) beschränkt werden, die auf Grund des § 25 Abs. 2 LuftVG auch ohne Flugplatzgenehmigung stattfinden dürften.

4. Beschreibung der Betriebsabwicklung

Es werden im Wesentlichen Hubschrauber-Notereinsätze für den schnellen und unmittelbaren Transport von Patienten zur Stroke-Unit und Intensivstation stattfinden. Durch die Ertüchtigung der Landestelle zum Hubschrauber-Sonderlandeplatz wird die Frequenz der Einsätze nicht wesentlich steigen. Es wird von zukünftig ca. 100 Einsätzen pro Jahr ausgegangen.

Der Betrieb – Ankunft oder Abflug – eines Hubschraubers wird durch die jeweils zuständige Rettungsleitstelle bei der Intensivstation angekündigt. Diese

- schaltet die Landeplatz-Befeuerung ein,
- entsendet die sachkundige Person zum Landeplatz und
- koordiniert den Patiententransport.

Im Falle einer Hubschrauber-Notlage am Landeplatz erfolgt die Alarmierung durch einen telefonischen Notruf. Die am Landeplatz verfügbare sachkundige Person initiiert mit den dort verfügbaren Lösch- und Rettungsmitteln die Brandbekämpfung bis die Feuerwehr der Stadt Teupitz eintrifft. Details werden in einem gesonderten Konzept für das Feuerlösch- und Rettungswesen am Landeplatz vor der Inbetriebnahme geregelt.

Für die Gewährleistung des Verfahrens ist eine "Vorwarnzeit" von 10 Minuten erforderlich. Eine entsprechende Regelung, nach der sich Hubschrauber-Piloten mindestens 10 Minuten vor der Landung über die jeweils zuständige Rettungsleitstelle melden sollen, wird in die im Zusammenhang mit der bei der Betriebsaufnahme vorzulegenden Flugplatzbenutzungsordnung aufgenommen.

5. Auswirkungen

5.1 Raumordnung

Das Vorhaben steht den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen. Der Landeplatz soll in einem Gewerbepark errichtet werden. In der Nachbarschaft des vorgesehenen Standorts befinden sich keine dem Vorhaben entgegenstehenden Nutzungen.

5.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Im näheren Umfeld des Asklepios Fachklinikums Teupitz existieren keine Naturschutzgebiete. Allerdings liegt weiter westlich des Standorts das Naturschutz- und FFH-Gebiet Mühlenfließ-Sägebach. Der Abflugsektor 295° führt am Schutzgebiet im Bereich der Südspitze des Teupitzer Sees vorbei.

Das Gewerbegebiet, in dem der Hubschrauber-Sonderlandeplatz errichtet werden soll, liegt jedoch vollständig im Naturpark Dahme-Heideseen.

Das Gewerbegebiet ist aus den Bereichsgrenzen des Landschaftsschutzgebiets Dahme-Heideseen ausgenommen, jedoch liegt der Wirkungsbereich des geplanten Vorhabens vollständig in diesem Landschaftsschutzgebiet.

Allerdings stellt der geplante Hubschrauber-Landeplatz weder in das Naturschutzgebiet, noch in den Naturpark noch in das Landschaftsschutzgebiet einen Eingriff dar.

Am Standort des Landeplatzes selbst müssen folgende Bäume und Büsche gefällt bzw. entfernt werden:

- 53 Birken, davon 40 mit einem Stammumfang von mehr als 30 cm,
- eine kleine Eiche mit einem Stammumfang von ca. 40 cm,
- eine Haselnuss mit einem Stammumfang von mehr als 30 cm,
- ca. 25 kleinere Büsche Weide, Hasel und ähnliches sowie
- ein Kiefernbusch.

5.3 Städtebau

Städtebauliche Maßnahmen und Ziele sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

5.4 Fluglärm

Mit Ausnahme der Rettungswache befindet sich im unmittelbaren Bereich des geplanten Landeplatzes keine schützenswerte Bebauung.

Die nächste Wohnbebauung liegt ca. 500 m nordwestlich und 700 m südlich des Landeplatzes. Dort werden angesichts der ca. 100 Einsätze entsprechend 200 Flugbewegungen pro Jahr, also durchschnittlich ca. eine Flugbewegung in 1,8 Tagen, keine nennenswerten, zumindest keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Fluglärm auftreten.

5.5 Wasserschutz

In ca. 5 km Entfernung westlich und außerhalb des Darstellungsbereichs der Anlage 1 befindet sich das Wasserschutzgebiet Lindenbrück, das jedoch vom geplanten Vorhaben nicht betroffen ist.

6. Zeitplan

Angestrebt wird, dass das Genehmigungsverfahren sowie die Zulassung und Veröffentlichung des Hubschrauber-Landeplatzes zeitlich so erfolgen, dass die Inbetriebnahme des neuen Landeplatzes spätestens im Februar 2018 erfolgen kann.

7. Begriffs- und Abkürzungsverzeichnis

§	Paragraph
°	Einheit für die Richtung im 360°-Kreis
%	Prozent
Abs.	Absatz
AFFF	Aqueous Film Forming Foam =Wasserfilmbildendes Schaummittel“
AGL	Above Ground Level = über Geländehöhe
AIP (VFR)	Aeronautical Information Publication VFR = Luftfahrthandbuch VFR
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 (Veröffentlicht im Bundesanzeiger Nr. 246a vom 29.12.2005)
BK117	Hubschrauber-Typ (z.B. Rettungshubschrauber Christoph 6 und 26)
bzw.	Beziehungsweise
ca.	Circa
cm	Zentimeter
D	Größte Abmessung des Hubschraubers bei drehendem Rotor
dB (A)	Dezibel Einheit für den Schalldruckpegel (A- bewertet)
DES	Datenerfassungssystem
d.h.	das heißt
E	Abkürzung für East (Osten)
FATO	Final Approach and Take-Off Area = Endanflug- und Startfläche
FBP	Flugplatzbezugspunkt
Flugplatzbezugspunkt (FBP)	Die Position eines Flugplatzes, die samt ihrer Flugplatzbezugshöhe in Luftfahrt-Veröffentlichungen angegeben wird. Der FBP liegt normalerweise im Mittelpunkt der Start- und Landefläche, in diesem Fall, der Aufsetz- und Abhebfläche.
ft	feet = Fuß

ggf.	Gegebenenfalls
gGmbH	gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
H1	Hubschrauberklasse für die Bemessung des Brandschutzes; hier: Hubschrauber bis (ausschließlich) 15 m Gesamtlänge
H1.2	Hubschrauber mit einer Höchstabflugmasse zwischen 3 t und 5 t nach der DIN 45684-1
HEMS	Helicopter Emergency Medical Service = medizinische Hubschrauber-Noteneinsätze
HFP	Hubschrauberflugplatz-Bezugspunkt
IFR	Instrument Flight Rules = Instrumentenflug-Regeln
i.V.m.	in Verbindung mit
JAR-OPS 3	Joint Aviation Regulations (Operations) = Europäische Flugbetriebs-Vorschrift für Hubschrauber
kg	Kilogramm
$L_{eq}(3)$	Energieäquivalenter Dauerschallpegel
ltr	Liter
l/min	Liter pro Minute
LuftBO	Betriebsordnung für Luftfahrtgerät
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVO	Luftverkehrs-Ordnung
LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
m	Meter
m^2	Quadratmeter
MSL	Mean Sea Level = Normal Null
MTOM	Maximum take-off mass = maximale Startmasse

N	Norden
NN	Normal Null
Part-CAT	Teil-CAT “Commercial Air Transport”, Anhang der Verordnung (EU) 965/2012, der Regelungen für den gewerblichen Transport von Personen und Sachen enthält.
R	Rotordurchmesser
Safety Area	Sicherheitsfläche
t	Tonne(n)
TLOF	Touchdown and Lift-Off Area – Aufsetz- und Abhebefläche
ü.A.	über Alles
ü. NN	über Normal Null
VFR	Visual Flight Rules = Sichtflug-Regeln
VwVfGBbg	Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Brandenburg
WGS84	World Geodetic System – Einheitliches Geodätisches Bezugssystem
x	Mal
z.B.	zum Beispiel