

Regierungspräsidium Kassel

HESSEN



Regierungspräsidium Kassel 34112 Kassel

Mit Postzustellungsurkunde

Klinikum Bad Hersfeld GmbH
Seilerweg 29
36251 Bad Hersfeld

Geschäftszeichen 0030-22-066m04.50-00023#2025-

00002

Dokument-Nr. 0030-2025-244893

Bearbeitung Andrea Süsser

Durchwahl +49 (561) 106 1691

Fax +49 (611) 327640943

E-Mail Andrea.Suesser@rpks.hessen.de

Internet www.rp-kassel.hessen.de

Ihr Zeichen Ro/mk

Ihre Nachricht 24.06.2024

Besuchsanschrift Am Alten Stadtschloss 1, Kassel

Datum 11.09.2025

Vollzug des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)

Hubschrauber-Sonderlandeplatz (Dachlandeplatz) der Klinikum Bad Hersfeld GmbH

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Regierungspräsidium Kassel erlässt als zuständige Luftfahrtbehörde folgenden
Bescheid:

1. Die luftrechtliche Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) am Standort Bad Hersfeld wird erteilt.
2. Im besonderen öffentlichen Interesse wird die sofortige Vollziehung dieses Bescheids angeordnet.
3. Für die Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung werden Verwaltungsgebühren i. H. v. 2.500,00 € erhoben.

Wir sind telefonisch mo. - do. von 08:00 - 16:30 Uhr und fr. von 08:00 - 15:00 Uhr ständig erreichbar. Besuche bitte möglichst mo. - do. in der Zeit von 09:00 - 12:00 Uhr und von 13:30 - 15:30 Uhr, fr. von 09:00 - 12:00 Uhr, oder nach tel. Vereinbarung.

Postanschrift: Am Alten Stadtschloss 1 34117 Kassel Vermittlung 0561 106-0.
Das Dienstgebäude Am Alten Stadtschloss 1 ist mit den Straßenbahnlinien 3, 4, 6, 7 und 8 sowie verschiedenen Buslinien (Haltestelle Altmarkt/Regierungspräsidium) zu erreichen.

A. Entscheidung

I. Umfang der Genehmigung

Gemäß § 6 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in Verbindung mit § 49 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) erteile ich hiermit der Klinikum Bad Hersfeld GmbH, Seilerweg 29 in 36251 Bad Hersfeld, die

Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Dachlandeplatz)

am Krankenhaus-Standort für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tag und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände.

Die für den Flugbetrieb im Rahmen der vorliegenden Genehmigung zugelassenen Flächen (Betriebsflächen) und Anlagen des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) ergeben sich aus dem beiliegenden Grundriss der Dachaufsicht FATO 20,45 m x 20,45 m (Anlage 1) im Maßstab 1:200 sowie dem Übersichtsplan der An- und Abflugrichtungen (Anlage 2) im Maßstab 1:2.500, die mit dem Prüfvermerk der Genehmigungsbehörde Bestandteile der Genehmigung sind.

Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz ist entsprechend des der Genehmigungsbehörde vorgelegten Eignungsgutachtens, Stand: 19.04.2024, des Herrn Dipl.-Ing. Wolfgang Jöres und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19. Dezember 2005 (folgend AVV abgekürzt) anzulegen.

Von folgenden Bestimmungen der AVV werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) Abweichungen zugelassen:

- Nr. 3.2.2.2 i. V. m. Nr. 3.2.2.6 AVV:
Die Tragfähigkeit der Sicherheitsfläche ist nicht durchgängig.
- Nr. 5.3.13.5a AVV-HFSP:
Die Platzierung zweier TLOF-Randfeuer erfolgt nicht in den Ecken, sondern leicht versetzt.

II. Beschreibung des Landeplatzes

1.	Bezeichnung:	Hubschraubersonderlandeplatz der Klinikum Bad Hersfeld GmbH, Dachlandeplatz
2.	Lage:	am Nordrand der Stadt Bad Hersfeld
3.	Flugplatzbezugspunkt:	Mittelpunkt der Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF)

3.1	Geographische Lage: (WGS 84)	50° 52' 36,30" Nord 009° 42' 53,11" Ost
3.2	Höhe über NHN:	288,85 m (947 ft MSL)
4.	FATO/TLOF:	Abmessungen 20,45 m x 20,45 m quadratische Form, FATO und TLOF liegen übereinander Belag: Stahlkonstruktion, rutschfeste Oberfläche
4.1	Sicherheitsfläche: Breite:	Durchmesser 31,00 m mit Überrollschutz am Rand Kreisform, allseitig umlaufend quer u. entlang der An- und Abflugrichtungen: 5,28 m diagonal der An- und Abflugrichtungen: 1,20 m
5.	Neigung, Bodeneffekt:	Neigung ca. 1 % in Richtung Süden, Bodeneffekt kann entstehen
6.	Tragfähigkeit:	bis 6.000 kg max. Abflugmasse (MTOM)
7.	An- und Abflugflächen:	Anflugrichtung(en) 233,4° / 053,4° (rwN) Abflugrichtung(en) 053,4° / 233,4° (rwN)
8.	Festgelegte Strecken:	verfügbare Startstrecke: 31 m verfügbare Startabbruchstrecke: 31 m verfügbare Landestrecke: 31 m

III. Zulässige Luftfahrzeugarten

Der Landeplatz ist zugelassen für Hubschrauber:

- bis zu einer maximalen Abflugmasse (MTOM) bis 6000 kg
- bis zu einer Gesamtlänge des Hubschraubermusters H145/EC145 (13,63 m)
- die nach Flugleistungs-kategorie 1 betrieben werden

IV. Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes

Der Landeplatz dient dem Einsatz von Hubschraubern nach Sichtflugregeln (VFR) zum Zwecke von Rettungsflügen und medizinischen Intensivtransporten bei Tag und Nacht sowie Flügen, die im ursächlichen Zusammenhang mit der medizinischen Behandlung von Personen stehen.

V. Betriebszeiten

Flugbetrieb nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tag und Nacht nach vorheriger Anmeldung. Die Genehmigungsinhaberin ist gemäß § 53 Abs. 1 i. V. m. § 45 Abs. 3 LuftVZO von der Betriebspflicht befreit.

VI. Einfriedung des Landeplatzes

Die Genehmigungsinhaberin ist von der Einfriedung des Landeplatzes befreit, da es sich um einen Dachlandeplatz handelt. Sie ist gem. § 53 Abs. 2 i. V. m. 46 Abs. 2 LuftVZO verpflichtet, den Flugplatz so abzusichern, dass das Betreten durch Unbefugte verhindert wird. Zur Sicherung gegen unbefugtes Betreten sind an den Zugängen Verbotsschilder anzubringen mit der Beschriftung "Hubschrauberflugplatz – Betreten durch Unbefugte verboten" (Größe ca. 70 x 35 cm).

VII. Markierung des Landeplatzes

Die Markierung des Landeplatzes erfolgt gemäß Nr. 5.2 der AVV mit:

- Erkennungsmarkierung bestehend aus einem roten H auf einem weißen Kreuz aus Quadraten (3 x 3 m),
- zwei Höchstmassenmarkierungen (06 t) aus beiden Endanflugrichtungen lesbar
- TLOF-Markierung bestehend aus einer durchgehenden weißen Linie mit einer Strichstärke von 0,3 m entlang der TLOF- Außenkante
- rot-weißen Vertikalstreifen am Überrollschutz
- eine Namensmarkierung ist nicht vorgesehen

Hindernismarkierung des Gebäudeaufbaus:

- auf der Oberkante des Gebäudeaufbaus auf der Süd- und Ostseite
- vertikales Streifenmuster auf der Dachkante im oberen Viertel

VIII. Befeuerung des Landeplatzes

Die Befeuerung erfolgt gemäß Nr. 5.3 der AVV mit:

- 1 Flugplatzleuchtfeuer (weiße Blitzfolge) in der Nähe des beleuchteten Windsacks am Nordrand des Gebäudeaufbaus
- TLOF-Randfeuer (grüne rundstrahlende LED-Unterflurfeuer in gleichmäßigen Abständen, nicht weniger als 3,00 m)
- 10 Tiefstrahler rund um die FATO (nicht höher als 0,25 m)

Hindernisbefeuerung des Gebäudeaufbaus (Luftfahrthindernis):

- 3 rote Rundstrahlfestfeuer an den Gebäudeecken im Südwesten, Südosten und Nordosten
- 1 Rundstrahlfestfeuer auf dem Windsackmast

Hindernisbefeuerung auf dem Schornstein:

- Hindernisbefeuerung auf der Oberkante (bereits vorhanden)

Für die Hindernisfeuer sind Dämmerungsschalter mit einer Schaltschwelle von 50 bis 150 Lux vorzusehen, die Hindernisbefeuerung darf außerhalb der Betriebszeiten des HSLB ausgeschaltet werden.

Anflughilfsbefeuerung:

- jeweils drei bodengleiche Rundstrahler aus beiden Anflugrichtungen (233,4°/053,4°) in einem Abstand von je 4,13 m in der jeweiligen Richtung

IX. Windrichtungsanzeiger

Es ist ein den Vorgaben gemäß Nr. 5.1.1 der AVV entsprechender Windsack (beleuchtet) auf dem Dach des Kontrollraums zu installieren. Der Mindestabstand zur Dachkante sollte 2 m nicht unterschreiten.

X. Bauschutzbereich

Ein beschränkter Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG wird nicht festgelegt.

B. Nebenbestimmungen

I. Allgemeine Nebenbestimmungen

1. Für die Anlage und den Betrieb des Hubschrauberlandeplatzes sind die folgenden Bestimmungen der

- Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (AVV) zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 (NfL I – 36/06 vom 10.01.2006)
- ICAO, Anhang 14, Band II „Heliports“ und „Heliport Manual“
- VO (EU) 965/2012

in der jeweils gültigen Fassung maßgeblich, soweit nicht durch das Eignungsgutachten und nachfolgende Nebenbestimmungen davon abweichende oder zusätzliche Regelungen getroffen werden.

2. Die Flugplatzbetreiberin des Hubschraubersonderlandeplatzes hat eine Haftpflichtversicherung über eine angemessene Deckungssumme abzuschließen und für die Dauer der Genehmigung aufrecht zu erhalten. Der Nachweis ist der Luftfahrtbehörde spätestens zum Abnahmetermin vorzulegen und in Kopie in der Flugplatzakte

aufzubewahren. Bei fehlender Haftpflichtversicherung darf von der Genehmigung kein Gebrauch gemacht werden.

3. Unfälle mit Personen- oder schweren Sachschäden oder sonstige relevante Störungen im Zusammenhang mit der Ausübung dieser Erlaubnis sind unbeschadet der Anzeigepflicht nach § 7 Luftverkehrsordnung (Meldung an die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung) unverzüglich der Genehmigungsbehörde sowie einer Polizeidienststelle des Landes Hessen anzuzeigen.
4. Die baulichen Anlagen, Befeuerungen und Markierungen sind gemäß den Ausführungen des luftrechtlichen Eignungsgutachtens auszuführen. Die Positionen ergeben sich aus der Anlage (Plan 142) des Eignungsgutachtens.
5. Der Umfang des Brandschutz- und Rettungswesens hat den Bestimmungen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, Anhang 14, Band II sowie Kapitel 6, Nr. 6.1, der AVV zu entsprechen. Bezüglich der Feuerlöschhausrüstung, Rettungsgeräte und Einsatzbereitschaft ist Folgendes zu beachten:
 - Die Löschmittelmengen sind für die Brandschutzkategorie „H1“ vorzuhalten.
 - Es sind zwei Löschmonitore außerhalb des Überrollschutzes gegenüberliegend im Nordwesten und Südosten zu installieren, die einzeln die gesamte Fläche überstreichen können.
 - Die Löschvorrichtung wird aus dem Kontrollraum heraus aktiviert und gesteuert.
 - Zusätzlich ist ein Wandhydrant mit Handschlauch am Zugang installiert, der mit einer Schaumlösung betrieben wird.
 - Zusätzlich werden 4 x 12 kg = 48 kg Pulverlöcher in einer Box im Kontrollraum einsatzbereit vorgehalten.
 - Feuerlöschgeräte müssen amtlich geprüft und zugelassen und das Trockenlöschmittel für alle Brandklassen geeignet sein.
 - Die Einsatzbereitschaft der Feuerlöschgeräte ist nach den Vorschriften des Herstellers regelmäßig zu überprüfen. Der Inhalt des Verbandkastens ist jährlich auf Vollständigkeit, Gebrauchsfähigkeit (z. B. Gummiteile, Pflaster) und Sauberkeit zu überprüfen. Der geprüfte Kasten ist zu plombieren. Eine Überprüfung, Vervollständigung des Inhalts und anschließende Plombierung sind auch nach jedem Gebrauch des Verbandkastens vorzunehmen.
 - Eine sofortige Reaktionszeit ist zu gewährleisten. Die Genehmigungsbehörde behält sich vor, von der Flugplatzbetreiberin den Nachweis zur Erfüllung der sofortigen Reaktionszeit einzufordern.

- Vor der Inbetriebnahme des Landeplatzes ist der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr die Möglichkeit einer Objektbesichtigung zu geben. Darüber ist ein Vermerk zu erstellen und der Genehmigungsbehörde bei der Abnahmeprüfung vorzulegen.
 - Es ist mindestens alle zwei Jahre eine Feuerlöschübung unter Beteiligung der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr durchzuführen. Die Durchführung ist zu protokollieren und in der Flugplatzakte nachzuhalten.
 - Die Rettungsausstattung umfasst folgende Ausrüstungsgegenstände (Nr. 6.1.4 AVV):
 - ein Gurttrennmesser
 - eine Feuerwehrraxt
 - eine Handblechschere
 - eine Handsäge (Fuchsschwanz)
 - eine Handmetallsäge
 - ein Bolzenschneider
 - eine Anstallleiter in Alu-Ausführung, ca. 2,00 m
 - zwei Brandschutzhelme DIN EN 443
 - zwei Handlampen
 - ein Einreißhaken mit Stiel
 - eine Löschdecke DIN 14155L
 - zwei Paar 5-Finger Schutzhandschuhe aus flammwidrigem und hitzebeständigem Gewebe
 - eine Krankentrage
 - eine Rettungsdecke für Verletzte, zuzügliche zwei Wolldecken
 - ein Verbandkasten VK DIN 14142
 - ein Verbrennungssatz für Brandverletzte, zuzüglich vier Rettungsfolien
7. Ein Alarmplan ist mit folgenden Fernsprechnummern am Landeplatz an geeigneter Stelle gut sichtbar auszuhängen:
- der nächsten Polizeidienststelle
 - der nächsten Feuerwehrdienststelle
 - der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung
 - der Luftfahrtbehörde des Regierungspräsidiums Kassel
 - der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH

Es muss gewährleistet sein, dass vom Landeplatz aus durch eine Fernsprechverbindung oder mobile Funkverbindung alle auf dem Alarmplan aufgeführten Fernsprechnummern sowie der Deutsche Wetterdienst erreicht werden können. Der Alarmplan ist regelmäßig zu überprüfen und stets aktuell zu halten.

8. Es ist ein Luftsicherheitsprogramm in Anlehnung an die VO (EG) 300/2008 sowie der Handreichung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum – Referat Sicherheit im Luftverkehr – zu erstellen und der Genehmigungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen.

9. Veränderungen des Hubschrauberlandeplatzes und seiner Umgebung, die den Flugbetrieb gefährden können, insbesondere Veränderungen in den An- und Abflugflächen – auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt -, sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.
10. Vor der Inbetriebnahme ist die Tragfähigkeit des Landeplatzes statisch von einer hierfür qualifizierten Person/Stelle prüfen zu lassen, der entsprechende Nachweis ist zum Abnahmetermin vorzulegen.

II. Flugbetrieb

1. An- und Abflüge (auch im Rückwärtsstartverfahren) sind bis zum Erreichen bzw. nach Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe grundsätzlich entlang der durch das Eignungsgutachten festgelegten An- und Abflugflächen durchzuführen. Unabdingbare flugbetrieblich notwendige Abweichungen liegen in der Verantwortung des Piloten.
2. Vor Betriebsaufnahme ist für die Flugbetriebsabwicklung auf dem Hubschrauberlandeplatz eine Benutzungsordnung zu erstellen und der Genehmigungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen (§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 43 Abs. 1 LuftVZO). Die genehmigte Benutzungsordnung ist allen mit der Abwicklung des Flugbetriebes betrauten Personen gegen Unterschrift bekanntzugeben und an gut sichtbarer Stelle auszuhängen.
3. Im Luftfahrthandbuch AIP VFR sowie der Benutzungsordnung des Landeplatzes ist für Starts bzw. Abflüge in beide Abflugrichtungen zwingend ein Rückwärtsstartverfahren vorzuschreiben. Als Start- und Landefläche steht nur die oben beschriebene FATO/TLOF plus die Sicherheitsfläche zur Verfügung. Diese Strecke ist zu kurz, um als Startabbruchstrecke für einen normalen Vorwärtsstart eines Hubschraubers zu dienen.
4. Auf dem Dachlandeplatz ist kein Standplatz vorgesehen, es darf sich daher jeweils nur ein Rettungshubschrauber auf dem Landeplatz befinden.
5. Die Hindernisfreiheit der für das Rückwärtsstartverfahren maßgeblichen Flächen ist fortlaufend zu überwachen und sicherzustellen.
6. Für die ordnungsgemäße Durchführung des Flugbetriebes nach den Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes und der zur Durchführung dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften sowie für die Erfüllung der Auflagen und zur Erhaltung eines betriebssicheren Zustandes des Hubschrauberlandeplatzes sind eine oder mehrere volljährige, sachkundige Personen zu bestellen.
7. Die sachkundige Person nimmt insbesondere folgende Aufgaben wahr:
 - Freihaltung der Betriebsflächen
 - Hilfeleistung bzw. Alarmierung bei Unfällen

8. Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn die sachkundige Person auf dem Dachlandeplatz anwesend ist und den Flugbetrieb beaufsichtigt. Die sachkundige Person darf nur eingesetzt werden, sofern diese mit der Handhabung der Feuerlösch- und Rettungsgeräte, der Schaltung der Befeuerungseinrichtungen und der Führung des Hauptflugbuches eingewiesen und mit ihnen vertraut ist. Die sachkundige Person ist weiterhin für die Einhaltung der Auflagen dieser Genehmigung verantwortlich. Sie hat bei Verstößen gegen luftverkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Auflagen dieser Genehmigung die Genehmigungsbehörde zu unterrichten. Gegen die sachkundige Person kann bei entsprechenden Verstößen ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet werden.
9. Es ist ein Dienstbuch zu führen, aus dem die Dienstzeiten der sachkundigen Personen ersichtlich sind, besondere Vorkommnisse sind zu vermerken.
10. Es ist ein Hauptflugbuch zu führen, in dem die Starts und Landungen mit folgenden Eintragungen nachzuweisen sind:
 - Tag und Uhrzeit in UTC (wenn Ortszeit, dann entsprechend vermerken)
 - Hubschraubermuster,
 - amtliches Kennzeichen des Luftfahrzeugs,
 - Zahl der Besatzungsmitglieder,
 - Zahl der Fluggäste,
 - Art des Fluges und
 - bei Überlandflügen der Start- bzw. Zielflugplatz.
19. Bei Schnee ist der Flugplatz vor Aufnahme des Flugbetriebes bis zu einer festen Schneedecke zu räumen. Bei Eisglätte ist Flugbetrieb untersagt.
20. Sollten während der Nutzung des Landeplatzes wassergefährdende Flüssigkeiten austreten, z. B. aufgrund von Leckagen, sind diese sofort aufzunehmen und schadlos zu beseitigen. Die entsprechenden Geräte und ausreichende Bindemittel zur Aufnahme sind stets bereit zu halten.

III. Auflagen zur Vermeidung und Minderung des Fluglärms

1. Der Fluglärm ist auf das Mindestmaß zu beschränken und darf nicht stärker sein, als es die ordnungsgemäße Führung oder Bedienung des Luftfahrzeugs unvermeidbar erfordert.
2. Das der Genehmigung zugrunde liegende Lärmgutachten geht von 148 Flugbewegungen am Tage und 12 Flugbewegungen in der Nacht in den 6 verkehrsreichsten Monaten für das Prognosejahr 2023 aus.
Sollte diese Flugbewegungszahl dauerhaft (mindestens drei aufeinanderfolgende Jahre) erheblich (mindestens 10%) überschritten werden, ist dem Regierungspräsidium Kassel eine neue Lärmüberprüfung vorzulegen.

3. Die Genehmigungsinhaberin hat der Genehmigungsbehörde jeweils bis zum 15. Februar eines jeden Jahres die Gesamtflugbewegungszahlen sowie die Flugbewegungszahlen in der bürgerlichen Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) des vorangegangenen Kalenderjahres mitzuteilen.

IV. Auflagenvorbehalt

1. Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie der Sicherheit des Luftverkehrs bleiben vorbehalten.
2. Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm insbesondere auf Grund der Erkenntnisse aus der Auflage III, Nr. 2, bleiben vorbehalten.

V. Änderungsvorbehalt

1. Werden während der Gültigkeitsdauer dieser Genehmigung für den Landeplatz anzuwendende luftrechtliche Bestimmungen geändert oder neugefasst, so bleibt eine Anpassung dieser Genehmigung an die neuen Bestimmungen vorbehalten.

VI. Widerrufsvorbehalt

1. Diese Genehmigung kann widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht vorgelegen haben, nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind, die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden oder die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird (§ 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG, § 48 LuftVZO).

VII. Aufnahme des Betriebs

1. Der Landeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die Genehmigungsbehörde dies aufgrund einer Abnahmeprüfung gestattet (§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 1 LuftVZO).

C. Hinweise

1. Für Starts und Landungen, die nicht von dieser Genehmigung erfasst sind, trifft die Genehmigungsbehörde ggfs. abweichende Regelungen im Rahmen der nach § 25 Abs. 1 LuftVG i. V. m. § 18 LuftVO erforderlichen Erlaubnisse.
2. Durch diese Genehmigung werden Rechte Dritter nicht berührt. Die Genehmigung ersetzt nicht nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Verleihungen oder Berechtigungen und befreit nicht von den Verpflichtungen der nach in diesem Bescheid nicht erwähnten Vorschriften des Luftverkehrsrechts, die von einem Flugplatzbetreiber zu beachten sind.
3. Bei der Lagerung von und dem Umgang mit Treibstoffen und Ölen sind das Wasserhaushaltsgesetz sowie die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen, bei denen das Abfließen und Versickern von Flüssigkeitsmengen zu nachteiligen Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser führen können, der Anzeigepflicht unterliegen.
4. Vorsätzliche oder fahrlässige Zuwiderhandlungen gegen die Auflagen dieser Genehmigung können gemäß § 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.
5. Die Genehmigungsinhaberin sorgt in eigener Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Sonderlandeplatzes, die sichere Durchführung des Flugbetriebes unter Beachtung der für die Luftfahrtgeltenden Bestimmungen und Anordnungen.
6. Die zu beachtenden Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Bestimmungen gelten in der jeweils gültigen Fassung.
7. Soweit im Bescheid die Genehmigungsbehörde genannt wird, ist dies das Regierungspräsidium Kassel, Obere Luftfahrtbehörde.

D. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes der Bad Hersfeld Klinikum GmbH, Betriebsstandort, ist mit allen ihren verfügbaren Regelungen (außer der Kostenentscheidung) sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)).

E. Begründung

I. Verfahrensablauf

1. Genehmigungsantrag

Die Bad Hersfeld Kliniken GmbH, vertreten durch den Geschäftsführer Rolf Weigel, beantragte mit Schreiben vom 24.06.2024 die Erteilung einer Genehmigung nach § 6 LuftVG für die Anlage und den Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) am Standort des Klinikums in Bad Hersfeld.

Begründet wird der Antrag mit erforderlichen umfangreichen Weiterentwicklungsmaßnahmen, um die hochspezialisierten medizinisch-pflegerischen Prozesse zukunftsorientiert am Standort in Bad Hersfeld abbilden zu können. Hierzu hat der Vorhabenträger ein medizinisches Zielbild entwickelt, welches eine Konzentration der bisher an 3 Standorten angesiedelten akutmedizinischen Bestandteile des Klinikums Hersfeld-Rotenburg am Standort in Bad Hersfeld vorsieht. Dies beinhaltet auch, den bisherigen PIS-Bodenlandeplatz am Standort durch einen Dachlandeplatz mit direkter Anbindung an die internen Erschließungselemente (Aufzüge) zur Notaufnahme zu ersetzen.

Zur Entscheidung über die Eignung des Landeplatzes wurden folgende Unterlagen eingereicht:

- Erläuterungsbericht und formloser Antrag der Vorhabenträgerin
- Eignungsgutachten für den Hubschrauber-Landeplatz (Stand: 19.04.2024)
- Planunterlagen (Grundriss, Schnitte, Ansichten) zum o. a. Eignungsgutachten
- Schalltechnische Untersuchung der Wenker & Gesing Akustik und Immissionsschutz GmbH vom 30.10.2023
- Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 7 Abs. 1 UVPG des UIH Planungsbüros, Juni 2024
- Auszug aus dem Handelsregister
- digitale Version der o. a. Unterlagen

2. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Mit E-Mail vom 16.10.2024 wurden gemäß § 6 Abs. 5 LuftVG i. V. m. § 73 Abs. 3a VwVfG die nachfolgend genannten Behörden um Stellungnahme zu den vorliegenden Antragsunterlagen gebeten:

- Landratsamt des Landkreises Hersfeld-Rotenburg
- Stadt Bad Hersfeld
- Polizeidirektion des Landkreises Hersfeld Rotenburg

Fachbehörden des Regierungspräsidiums Kassel:

- Dez. 21, Regionalplanung
- Dez. 27, Naturschutz bei Planungen und Zulassungen
- Abteilung 3, Umweltschutz zur Weiterleitung an die Fachdezernate

Zusätzlich wurde als zu beteiligende Flugsicherungsorganisation gemäß § 31 Abs. 3 i. V. m. Abs. 2 Nr. 4 LuftVG die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zur Abgabe einer gutachtlichen Stellungnahme aufgefordert.

3. Öffentliche Beteiligung

Der Genehmigungsantrag sowie die dazugehörigen Planunterlagen für das Vorhaben lagen vom 14.10.2024 bis zum 11.11.2024 zur allgemeinen Einsichtnahme in den Räumen der Stadt Bad Hersfeld aus. Auf die Auslegung wurde durch ortsübliche Bekanntmachung am 14.10.2024 und 15.10.2024 durch die Hersfelder Zeitung sowie durch öffentliche Bekanntmachung auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Kassel hingewiesen.

4. UVP-Vorprüfung

Gemäß § 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) hat die zuständige Behörde festzustellen, ob für das Vorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach den §§ 6 bis 14 UVPG besteht. Die beabsichtigte Anlage des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am Klinikum in Bad Hersfeld gehört nach Nr. 14.12.2 der Anlage 1 zum UVPG (Liste der „UVP-pflichtigen Vorhaben“) nicht zu den UVP-pflichtigen Vorhaben. Unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien ist jedoch eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 7 UVPG vorgesehen.

Im Rahmen dieser Vorprüfung war das Vorhaben hinsichtlich des Ausmaßes der möglichen Auswirkungen auf die Umwelt zu beurteilen und daraus schlussfolgernd festzustellen, ob eine UVP aufgrund der Besonderheiten des Einzelfalls erforderlich ist.

Der Bericht zur Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Abs. 1 UVPG wurde das UIH Planungsbüro im Juni 2024 erstellt. Im Fazit konnte festgestellt werden, dass unter Berücksichtigung der relevanten Auswahlkriterien der Anlage 3 des UVPG bei dem geplanten Hubschrauberdachlandeplatz mit keinen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Durch die erwarteten etwa 200 – 240 Flugbewegungen im Jahr ist die Häufigkeit der Auswirkungen für Tier und Mensch verhältnismäßig gering. Das Vorhaben erreicht in keinem der Kriterien die Erheblichkeitsschwelle von nachhaltigen negativen Umweltauswirkungen, zudem dient die Nutzung des Landeplatzes ausschließlich der medizinischen Versorgung der Bevölkerung und somit kann dem Vorhaben ein überwiegendes öffentliches Interesse unterstellt werden. Eine weitergehende Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestand somit nicht.

Die Bekanntgabe des Unterbleibens der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte im Staatsanzeiger für das Land Hessen, Nr. 19 vom 05.05.2025, Seite 551, sowie auf durch öffentliche Bekanntmachung auf der Homepage des Regierungspräsidiums Kassel.

II. Rechtliche Würdigung

Die beantragte Genehmigung nach § 6 Abs. 1 LuftVG wird unter Auflagen erteilt, weil Gründe für eine zwingende Versagung der Genehmigung nicht vorliegen und nach Abwägung aller von dem Vorhaben betroffenen Belange die für die Genehmigung sprechenden Gründe überwiegen. Insbesondere stehen Belange der Raumordnung und der Landesplanung dem Vorhaben nicht entgegen. Die Auflagen sind zur Sicherheit des Luftverkehrs und zur Wahrung der öffentlichen Ordnung erforderlich. Die Erfordernisse des Naturschutzes sowie des Schutzes vor Fluglärm sind angemessen berücksichtigt. Eine Beeinträchtigung der Allgemeinheit ist nicht zu erwarten.

1. Planrechtfertigung

Eine Planrechtfertigung liegt vor, wenn für die Errichtung und den Betrieb eines Flugplatzes nach Maßgabe der Zielsetzung des LuftVG ein Bedarf besteht und das betreffende Vorhaben entsprechend erforderlich ist. Dabei genügt es, wenn eine Realisierung des Vorhabens vernünftigerweise geboten ist (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum LuftVG, § 6, Rn. 109 und 111). Die für die Planrechtfertigung notwendige fachplanerische Zielkonformität ist gegeben, wenn das Vorhaben mit den Zielen des LuftVG und den dazu erlassenen Verordnungen übereinstimmt. Dies ist insbesondere dann gegeben, wenn das Vorhaben der Befriedigung eines Luftverkehrsbedarfs dient (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum LuftVG, § 6, Rn. 110).

Der Landeplatz soll für die Abwicklung des medizinischen Flugbetriebs der Klinikum Bad Hersfeld GmbH genutzt werden, am Standort Bad Hersfeld werden die bisher im Landkreis an drei Standorten angesiedelten akutmedizinischen Bestandteile des Klinikums Hersfeld-Rotenburg zentralisiert. Er trägt damit unmittelbar zur besseren Nutzung der medizinischen Fähigkeiten und Kapazitäten der genannten medizinischen Einrichtungen sowie darüber hinaus auch zur Stabilisierung und Verbesserung der Notfallstrukturen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg bei.

Der Landeplatz wird benötigt, um Notfall- und Intensivpatienten, die nicht mit dem Krankenwagen transportiert werden können, schnell und bestmöglich zu behandeln. Regelmäßiger Flugbetrieb an einem Krankenhaus, auch zum Zwecke der Notfallrettung, erfordern dabei einen nach § 6 LuftVG genehmigten Landeplatz, welcher die Voraussetzungen der AVV vollumfänglich erfüllt. Für die Anlage und den Betrieb des Landeplatzes wurde der Zielsetzung des LuftVG entsprechend somit ein hinreichender Bedarf nachgewiesen. Die Planrechtfertigung steht mithin außer Zweifel.

2. Raumordnung und Städtebau

Die Erfordernisse der Raumordnung und des Städtebaus gemäß § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG wurden unter Beteiligung der Regionalplanung in meinem Hause geprüft, es wurden keine Bedenken erhoben. Die Anlage und der Betrieb des Landeplatzes wirken sich nicht schädlich auf öffentliche Belange aus, sie gewährleisten vielmehr einen sicheren Flugbetrieb in der Umgebung des Klinikums. Konkrete Ziele der Raum- und Städtebauplanung werden somit nicht beeinträchtigt.

Auch die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere die Lärmbelastung führen vor allem angesichts der relativ geringen Anzahl an Einzellärmereignissen zu keiner Beeinträchtigung der im Umfeld des Klinikums ausgewiesenen Nutzungsarten.

3. Naturschutz und Landschaftspflege

Erfordernisse von Naturschutz und Landschaftspflege wurden angemessen berücksichtigt. Die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß §§ 1 und 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) werden durch diese Genehmigung nicht in unzulässiger Weise beeinträchtigt, wie dies auch durch die Obere Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme bestätigt wurde.

Für das Vorhaben wurde gemäß § 7 UVPG eine UVP-Vorprüfung durchgeführt. Mit Entscheidung vom 16.04.2025 stellte die Genehmigungsbehörde fest, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, da erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind.

4. Schutz vor Fluglärm

Das Klinikum Bad Hersfeld befindet sich in einer Ortsrandlage auf einer Anhöhe, bei An- und Abflügen ist der Überflug von Wohngebieten unvermeidbar.

Die durch den Flugbetrieb zu erwartenden Geräuschimmissionen in der Nachbarschaft und auf den An- und Abflugrouten wurden durch das Ingenieurbüro Wenker & Gesing Akustik und Immissionsschutz GmbH ermittelt. Die Ermittlung erfolgte entsprechend den Hinweisen zu Fluglärm an Landplätzen der Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) sowie nach dem Berechnungsverfahren der DIN 45684-1. Die LAI-Hinweise dienen zur Ermittlung der Vorhandenen und möglichen Fluglärmbelastung sowie zur Beurteilung von Planungen und Vorhaben im Hinblick auf den Schutz gegen Fluglärm an Flugplätzen, für die kein Lärmschutzbereich nach dem FluglärmG festgesetzt wird. Die in der Umgebung des Landeplatzes zu erwartenden Fluglärmimmissionen wurden sowohl flächenhaft als auch für ausgewählte Immissionspunkte als äquivalente Dauerschalldruckpegel und Maximalpegel bestimmt.

Es wurde festgestellt, dass ein Erreichen der kritischen Toleranzwerte, wonach gesundheitliche Beeinträchtigungen des Ohres bei Einzelpegeln oberhalb von 115 dB(A) (Beschluss OVG Hamburg vom 15.12.2006, Az.: 3 Bs 112/06) zu erwarten sind, hier nicht erreicht werden. Bei An- und Abflügen können die prognostizierten Maximalpegel zwar die Schwelle von 55 dB(A) erreichen bzw. überschreiten, bei der nach dem Urteil des OVG Hamburg die mündliche verständige in einer Wohnung gestört werde. Diese Störungen als mögliche Unterbrechung einer Kommunikation dauern aber nur wenige Sekunden während eines Hubschraubereinsatzes, ein Abbruch der Kommunikation ist hierdurch nicht zu erwarten. Bei einem nächtlichen Hubschraubereinsatz kann eine maximalpegelbedingte Aufwachreaktion und eine damit verbundene Störung der Nachtruhe von Anwohnern nicht ausgeschlossen werden. Ein solcher Einsatz erfolgt hier durchschnittlich jedoch nur einmal pro Monat.

Auch besonders schützenswerte Einrichtungen sind nicht durch relevante Fluglärmimmissionen betroffen:

- Beim Seniorenpflegezentrum „Haus Curanum am Wendenberg“, ca. 200 m Entfernung zum Dachlandeplatz, beträgt der ermittelte äquivalente Dauerschalldruckpegel tagsüber weniger als 50 dB(A).
- Beim DRK-Kreisverband Hersfeld e. V. u. Hochschule der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (HGU), ca. 300 m nordwestlich des Dachlandeplatzes, sind keine beurteilungsrelevanten Fluglärmimmissionen zu erwarten.

Etwaige Anforderungen an den baulichen Schallschutz auf Grund der durch den Betrieb des Dachlandeplatzes hervorgerufenen Fluglärmimmissionen beschränken sich auf wenige Gebäudeteile des Klinikums selbst.

Zudem ist von einer Verbesserung der Lärmimmissionen bei gleichbleibender Anzahl von Flugbewegungen allein durch die Verlegung des Flugbetriebs von einem Boden- auf einen Dachlandeplatz für die Anwohnenden auszugehen.

Es ist daher festzustellen, dass die durch den zu erwarteten Flugbetrieb ermittelten Lärmpegel unter Berücksichtigung der erwarteten Flugbewegungszahlen keine unzumutbare Lärmbelästigung darstellen; präventive Richt- oder kritische Toleranzwerte werden nicht erreicht. Daher ergeben sich aus Sicht des Immissionsschutzes (Geräusche durch Flugverkehr) für die Genehmigung des Landeplatzes keine Bedenken.

6. Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Es bestehen keine Bedenken hinsichtlich der Geeignetheit für die Anlage und den Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes. Die Antragstellerin hat durch das Eignungsgutachten des Dipl.-Ing. Wolfgang Jöres den Dachlandeplatz planen und beurteilen lassen. Der Dachlandeplatz wird den Anforderungen an einen Hubschrauber-Sonderlandeplatz gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (AVV) gerecht. Für die nicht richtlinien-konformen Ausführungen wurde das Einvernehmen entsprechend Nr. 1.1.4 AVV mit dem Bundesministerium für Verkehr hergestellt. Ein sicherer Flugbetrieb ist gewährleistet, dies wird auch durch die Stellungnahme der Deutschen Flugsicherung bestätigt.

Die Abmessungen des Landeplatzes sind gemäß AVV ausreichend für die Gesamtlänge des Referenzhubschraubers, das Muster Airbus Helicopters H 145/EC 145, die Genehmigung war daher auf die Länge dieses Hubschraubermusters zu beschränken. Dieser Hubschrauber ist ein sehr weit verbreiteter Typ für medizinische Einsätze und wird derzeit von vielen Luftrettungsunternehmen eingesetzt, sodass diese Beschränkung aus Gründen der Luftsicherheit kein Hindernis für den medizinischen Flugbetrieb darstellt.

III. Stellungnahmen der Behörden und der Deutschen Flugsicherung GmbH

Seitens der angehörten Behörden sind folgende Rückmeldungen eingegangen:

1. Landratsamt des Landkreises Hersfeld-Rotenburg

Mit Schreiben vom 25.11.2025 wurde mitgeteilt, dass keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen und durch den Neubau des Landeplatzes eine Verbesserung der Versorgungssituation im Klinikum gesehen wird.

2. Stadt Bad Hersfeld

Mit dem Rückleitungsschreiben der Öffentlichen Beteiligung vom 25.11.2024 wurde mitgeteilt, dass seitens der Stadt Bad Hersfeld keine Einwendungen erhoben werden.

3. Polizeidirektion des Landkreises Hersfeld-Rotenburg

Mit Schreiben vom 25.10.2025 teilte der Regionale Verkehrsdienst Hersfeld-Rotenburg mit, dass aus polizeilicher Sicht keine Einwände erhoben werden.

4. Dez. 21, Regionalplanung

Mit E-Mail vom 29.11.2024 wurde mitgeteilt, dass seitens der Regionalplanung keine raumordnerischen Bedenken gegen den Hubschrauber-Sonderlandeplatz bestehen.

5. Dez. 27, Naturschutz bei Planungen und Zulassungen

Mit E-Mail vom 27.01.2025 wurde mitgeteilt, dass sich aus den Planunterlagen keine Anhaltspunkte hinsichtlich einer zu erwartenden Erhöhung der Flugbewegungen und des Fluglärms ergeben, welche erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne des § 13 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) insbesondere auf Arten und Biotope und nach § 44 BNatSchG artenschutzrechtliche relevante Arten im Vergleich zum bestehenden Landeplatz haben können. Durch die geplante Verlegung auf das Dach des geplanten Klinikgebäudes in 30 m Höhe ist zudem zu erwarten, dass sich mögliche erhebliche Beeinträchtigungen von Arten und Biotopen durch den prognostizierten Fluglärm im Vergleich zum bisher bestehenden Hubschrauber-Sonderlandeplatz eher reduzieren.

6. Abteilung 3, Umweltschutz

Mit Schreiben vom 29.11.2024 wurde aus den Sachgebieten mitgeteilt:

a) Dez. 31.2 – Grundwasserschutz, Wasserversorgung, Altlasten und Bodenschutz

aa) Grundwasserschutz, Wasserversorgung

Das Gelände des Klinikums liegt vollständig in dem zur Neufestsetzung vorgesehenen Heilquellenschutzgebiet „Lullusbrunnen und Vitalisbrunnen“ (WSG-ID 632-113) der Stadt Bad Hersfeld und zudem teilweise in dem Einzugsgebiet der von den Stadtwerken Bad Hersfeld betriebenen Trinkwassergewinnungsanlagen „Flachbrunnen I-IV Friedloser Straße.“ Es wird davon ausgegangen, dass die Vorgaben des § 5 WHG beachtet werden. Hiernach ist jede Person verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer (hier: Grundwasser) verbunden sein können, die nach den Umständen erforderlich Sorgfalt anwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften (hier: Grundwasserbeschaffenheit) zu vermeiden.

Es wird darauf hingewiesen, dass Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen, bei denen das Abfließen und Versickern von Flüssigkeiten zu nachteiligen Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser führen können, unterliegen der Anzeigepflicht gemäß der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV).

Entscheidung

Die Genehmigungsbehörde berücksichtigt den Hinweis des Sachgebiets „Grundwasserschutz, Wasserversorgung“ aus den genannten Gründen in den Nebenbestimmungen unter B, Abschnitt II, Nr. 20 sowie in den Hinweisen unter C, Nr. 3.

b) Altlasten, Bodenschutz

bb) Nachsorgender Bodenschutz

Nach aktueller Recherche im zentral geführten Fachinformationssystem „Altflächen und Grundwasserschadensfälle“ (FIS AG) des Landes Hessen sind für die betroffenen Flächen des Bauantrages Seilerweg 29 in Bad Hersfeld weder Altablagerungen oder Altstandorte im Sinne von § 2 BBodSchG noch Grundwasserschadensfälle bekannt. Bezüglich des nachsorgenden Bodenschutzes ergeben sich für dieses Grundstück aus dem System FIS AG somit grundsätzlich keine Vorgaben oder Einschränkungen. Ergeben sich im Zuge der Umsetzung des Bauvorhabens weitergehende Hinweise, die einen Verdacht auf das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast begründen können, wird auf die Mitwirkungspflichten nach § 4 HAltBodSchG hingewiesen.

bc) Vorsorgender Bodenschutz

Die entsprechenden Stellungnahmen wurden bereits zum relevanten Bauantrag abgegeben, daher wird für die luftfahrtrechtliche Genehmigung keine weitere Stellungnahme für den vorsorgenden Bodenschutz für notwendig gehalten.

b) Dez. 31.6 – Industrielles Abwasser, Wassergefährdende Stoffe, Salzwasserentsorgung

Mit E-Mail vom 25.11.2024 wurde mitgeteilt, dass keine Bedenken gegen den o. g. Neubau eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes bestehen. Da auf eine Betankung der Hubschrauber verzichtet wird, gibt es keine prüfpflichtigen AwSV-Anlagen. Das Niederschlagswasser wird über die vorhandene Dachentwässerung entsorgt.

Löschwasser kann auf dem Dach zurückgehalten werden und anschließend ordnungsgemäß entsorgt werden.

c) Dez. 33.2 – Immissionsschutz und Energiewirtschaft

Mit Schreiben vom 20.11.2024 wird mitgeteilt, dass die Unterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität aus immissionsschutzrechtlicher Sicht für den Bereich Lärm (ohne Luftschadstoffe) geprüft wurden. Anhand des vorliegenden Lärmgutachtens des Ingenieurbüros Wenker & Gasing Akustik und Immissionsschutz GmbH vom 30.10.2023 wurde eine individuell-konkrete Einzelfallbehandlung zum Fluglärm für den neuen Hubschrauber-Dachlandeplatz vorgenommen. Die herangezogenen rechtlich relevanten Gesetze und Vorschriften sind im Gutachten nachvollziehbar und umfassend aufgeführt.

Unter Beachtung der Aufnahme folgender Nebenbestimmung in die luftrechtliche Genehmigung bestehen keine Bedenken:

Das Lärmgutachten des Ingenieurbüros Wenker & Gasing Akustik und Immissionsschutz GmbH Bericht-Nr. 5505.1/Dach/01 vom 30.10.2023 geht von 148 Flugbewegungen am Tage und 12 Flugbewegungen in der Nacht in den 6 verkehrsreichsten Monaten für das Prognosejahr 2023 aus. Sollte diese Flugbewegungszahl dauerhaft (mindestens drei aufeinanderfolgende Jahre) erheblich (mindestens 10%) überschritten werden, ist dem Regierungspräsidium Kassel eine neue Lärmüberprüfung vorzulegen.

Entscheidung

Die Genehmigungsbehörde hat die vorstehende Nebenbestimmung in die luftrechtliche Genehmigung unter B, Abschnitt III, Nr. 2, in die luftrechtliche Genehmigung aufgenommen.

7. Deutsche Flugsicherung GmbH

Mit Stellungnahme vom 08.01.2025 wurde gem. § 31 Abs. 3 LuftVG gutachtlich Stellung genommen und mitgeteilt, dass keine grundsätzlichen Bedenken bestehen, weist jedoch auf folgende Abweichungen von der AVV hin:

Sicherheitsfläche

Die Sicherheitsfläche entspricht in deren Ausmaßen nicht uneingeschränkt den unter Punkt 3 der AVV formulierten Forderungen für diese Fläche. Folgender Sachverhalt wurde mit dem BMVI (Anm.: Altbezeichnung), LF 15, ausführlich diskutiert und abgestimmt:

Die vorgelegte Planung weicht von den AVV-Vorgaben für die die FATO umgebende Sicherheitsfläche ab. Nach Punkt 3.1.4 der AVV muss die FATO von einer Sicherheitsfläche umgeben sein, die sich vom Rand der FATO nach außen über eine Strecke von mindestens 3 m oder einer Strecke des 0,25-fachen der Gesamtlänge oder –breite, was immer größer ist, des längsten oder breitesten Hubschraubers, für den die FATO zu nutzen bestimmt ist, erstreckt.

Bei der hier angesetzten FATO von 20,45 m x 20,45 m müsste sich somit eine Gesamtfläche, die aus der FATO und dem umgebenden Sicherheitsstreifen besteht, von mindestens 27,27 m x 27,27 m ergeben. Da für die FATO der FLK 1 gemäß Punkt 3.1.1.2 der AVV hier eine quadratische Fläche angesetzt wird, müsste die Sicherheitsfläche vom Rand der FATO an allen Stellen nachaußen die geforderte Strecke von 3,41 m aufweisen. Eine runde Sicherheitsfläche mit einem Durchmesser von 31 m weist vom Mittelpunkt in sämtliche Richtungen zum Rand immer die gleiche Strecke von 15,5 m Länge aus. Somit stehen in der Hauptan- und -abflugrichtung gegenüber der quadratischen Auslegung 15,5 m statt nur 13,63 m zur Verfügung. Dieser hier beschriebene Ansatz wurde mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr Referat LF 15 in ähnlichen Genehmigungsverfahren abgestimmt worden, da in der Hauptan- und -abflugrichtung eine zusätzliche Hindernisfreiheit zur Verfügung steht. Es wurde empfohlen, auch in diesem Fall, die die Abweichung gegenüber der AVV durch den BMVI genehmigen zu lassen.

Befeuerung

Die Befeuerung der FATO, der TKOIF sowie die Anflugbefeuerung sind konform zu den unter Punkt 5.3 der AVV angeführten Forderungen. Lediglich zu den TLOV-Randfeuern wird angemerkt, dass an jeder Ecke ein Feuer zu positionieren ist und die Feuer der östlichen und westlichen Ecke der TLOF nach innen versetzt sind.

Rückwärtsstartverfahren

Die Forderungen der Hindernisbeschränkung und -beseitigung gemäß AVV Punkt 4 werden gemäß Gutachten vom 19.04.2024 von Herrn Dipl.-Ing Wolfgang Jöres erfüllt. Da die zur Verfügung stehenden Strecken in dem Gutachten aus flugbetrieblicher Sicht jedoch nicht als ausreichend erachtet werden, um als Startabbruchstrecken dienen zu können, wird eine Regelung der Abflüge vom HSLP in Verbindung mit dem sogenannten

Rückwärtsstartverfahren angestrebt. Aus flugsicherungsbetrieblicher Sicht gibt es keine Einwände, sofern das Bundesministerium für Digitales und Verkehr dieser Regelung zustimmt.

Lage im Luftraum

Der HSLP liegt im unkontrollierten Luftraum der Klasse G. Der nächstgelegene Sonderlandeplatz Bad Hersfeld liegt ca. 3,5 km südlich mit einer Start- und Landebahnausrichtung 18/36. Da die veröffentlichte Platzrunde aus Lärmschutzgründen eine Krümmung in nordöstliche Richtung aufweist, um Überflüge der dicht besiedelten Gebiete zu vermeiden und in einer Entfernung von über 1 km zum HSLP Klinikum Hersfeld-Rotenburg verläuft, ist aus Sicht der Flugsicherung davon auszugehen, dass eine gegenseitige Beeinflussung des Flugbetriebs als unwahrscheinlich angesehen werden kann.

Bauschutzbereich

Es wurde empfohlen, gemäß Punkt 1.3 der AVV bei Neuanlagen wie auch bei bestehenden Hubschrauberflugplätzen auf die Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereichs gemäß § 17 LuftVG zu prüfen.

Entscheidung

Die Genehmigungsbehörde weist hinsichtlich der Anmerkungen der DFS darauf hin, dass bezüglich der Abweichungen von der AVV-HSFP das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr hergestellt wurde. Mit Schreiben vom 07.04.2025 wurde von dort das Einvernehmen zu den Abweichungen von Nr. 3.2.2.2 i. V. m. Nr. 3.2.2.6 AVV (Tragfähigkeit der Sicherheitsfläche) sowie Nr. 5.3.13.5a AVV (Positionierung der TLOF-Randfeuer) bestätigt.

Hinsichtlich des Rückwärtsstartverfahrens ist entgegen der Auffassung der DFS keine Zustimmung des BMDV erforderlich, hierüber entscheidet die Luftfahrtbehörde nach gültiger Erlasslage des BMDV in eigener Zuständigkeit.

Wie im Eignungsgutachten hierzu ausgeführt wurde, ist die zur Verfügung stehende Startstrecke von 31,0 m in Flugrichtung zu kurz, um als Startabbruchstrecke für einen normalen Vorwärtsstart eines Hubschraubers zu dienen. Daher muss der Flugbetrieb auf Starts bzw. Abflüge im Rückwärtsstartverfahren mit Hubschraubern der Kategorie A beschränkt werden. In allen vorausgewählten Rückwärtsstartsektoren existieren keine Hindernisse, ein Rückwärtssteigflug ist also in allen Fällen problemlos möglich, ebenso wie ein Startabbruch vor Erreichen des TDP (Startentscheidungspunktes). Das Rückwärtsstartverfahren ist entsprechend der Beschreibung im Flughandbuch durchzuführen. Gegen den Abflug im Rückwärtsstartverfahren stehen daher aus luftfachlicher Sicht keine Bedenken.

Ferner wurde angeregt, einen beschränkten Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG einzurichten. Dem wird seitens der Genehmigungsbehörde nicht entsprochen. Eventuell künftige Bauleitplanverfahren oder sonstige Verfahren zur Errichtung von Luftfahrthindernissen, die den Betrieb des Landeplatzes beeinträchtigen könnten,

werden nicht ohne Zustimmung der Genehmigungsbehörde durchgeführt. Da jedes den Betrieb störende Bau- oder Planungsvorhaben keine Zustimmung der Luftfahrtbehörde erhalten würde, sind Beeinträchtigungen nicht zu befürchten.

IV. Einwendungen Dritter

Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung wurde keine Einwendungen Dritter vorgetragen.

V. Zusammenfassende Beurteilung

Die Notwendigkeit des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes ist nachvollziehbar begründet. Nach Abwägung aller in Betracht kommenden Belange ist festzustellen, dass die Anlage und der Betrieb des Hubschrauberlandeplatzes aus heutiger Sicht keine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung darstellt. Der Landeplatz dient der weiteren Verbesserung des hessischen Luftrettungsdienstes und damit medizinischen Versorgung der Bevölkerung.

Die Anlage ist nach den aktuellsten nationalen und internationalen Vorgaben konzipiert. Zum Teil werden Sicherheitsvorschriften im Feuerlösch- und Rettungswesen übererfüllt. Die dort verkehrenden mehrmotorigen Hubschrauber gehören zur höchsten Flugleistungsstufe 1, die auch bei schwierigen Umgebungsbedingungen z. B. über dichtbesiedeltem Gebiet ohne Notlandeplätze bei dem Ausfall eines Motors einen sicheren Weiterflug ermöglichen.

Bei der Beurteilung der zu erwartenden Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm war zu berücksichtigen, dass es sich bei einer prognostizierten Anzahl von 148 Einsätzen am Tag und 12 Einsätzen in der Nacht pro Jahr nicht um eine Dauerbelastung handelt und die Flüge überwiegend am Tage stattfinden werden. Wie im vorliegenden Gutachten dargestellt, werden zu keiner Zeit Grenzwerte überschritten, was zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Nachbarschaft führen könnte.

Gleichwohl ist mit einer Lärmbelastung der Anwohner durch den Hubschrauberverkehr zu rechnen. Durch die Höhenlage des Dachlandeplatzes etwa 30 m über Terrain wird aber der Schutz der Anwohner vor Fluglärm gegenüber dem bisherigen Bodenlandeplatz erheblich verbessert. Diese Beeinträchtigungen sind aber in Anbetracht des öffentlichen Interesses an einer zentralen und schnellen Versorgung Schwerstverletzter als zumutbar zu bewerten. Außerdem ist durch den Auflagenvorbehalt sichergestellt, dass falls erforderlich, weitere Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ergriffen werden können.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung war nicht notwendig, da nach einer Vorprüfung keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

Dem Antrag der Klinikum Bad Hersfeld GmbH konnte nach Abwägung aller in Betracht kommenden Belange vollumfänglich stattgegeben und die Genehmigung antragsgemäß erteilt werden. Gründe, die dem Vorhaben entgegenstehen könnten, wurden im Anhörungsverfahren nicht vorgetragen und sind für Genehmigungsbehörde auch nicht ersichtlich.

Der Landeplatz und die Genehmigung werden im Luftfahrthandbuch für Deutschland bzw. in den Nachrichten für Luftfahrer veröffentlicht.

Die örtliche und sachliche Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Kassel beruht auf § 4 Abs. 1 Nr. 1 Luftverkehrszuständigkeits-Verordnung vom 6. Oktober 2011 (GVBl. I S. 526).

V. Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die sofortige Vollziehung der Genehmigung wurde gemäß § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO im besonderen öffentlichen Interesse und im Interesse der Antragstellerin von der Genehmigungsbehörde angeordnet.

Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz der Bad Hersfeld Klinikum GmbH soll den medizinischen Rettungs- und Intensivtransport zur Behandlung von Akutfällen errichtet werden und dient ausschließlich der Rettung von Menschenleben. Die Umsetzung dieses für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg wichtigen Projekts ist erforderlich, damit eine hochwertige medizinische Versorgung als Teil der Daseinsvorsorge sichergestellt ist. Die Genehmigungsinhaberin hat umfangreiche Planungen vorgenommen und investiert in die Fertigstellung des Landeplatzes erheblich. Eine von Dritten eingelegte Klage würde den Bau des Landeplatzes möglicherweise längerfristig verzögern. Durch die Anordnung der sofortigen Vollziehung der Genehmigung soll auch verhindert werden, dass die Inbetriebnahme des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes durch mögliche Klageverfahren und den dann eintretenden Suspensiveffekt verhindert wird. Insoweit überwiegt das besondere öffentliche Interesse an einer hochwertigen medizinischen Versorgung im Landkreis Hersfeld-Rotenburg das private Interesse einzelner Personen vor Fluglärm oder sonstigen Beeinträchtigungen geschützt zu werden.

F. Kostenentscheidung und Kostenfestsetzung

Die Erteilung einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1 LuftVG ist gemäß der Kostenordnung der Luftfahrtverwaltung kostenpflichtig. Die Kosten des Verfahrens hat gem. § 11 Abs. 1 Nr. 1 des Hessischen Verwaltungskostengesetzes (HessVwKostG) die Antragstellerin zu tragen. Gemäß Abschnitt V/ Ziffer 1b des Gebührenverzeichnisses zur Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftkostV) ist eine Gebühr zu erheben, wobei ein Rahmen von 330,00 bis 65.000,00 Euro vorgegeben ist. Unter Berücksichtigung des Aufwandes der Verwaltung und der Bedeutung der Amtshandlung wird die Gebühr auf insgesamt **2.500,00 Euro** festgesetzt.

Ich bitte, diesen Betrag unter Angabe der Referenznummer **2200 7422 501 614** innerhalb von vier Wochen ab Bescheiddatum einzuzahlen.

Kontodaten:

Kontoinhaberin: HCC-RP Kassel, IBAN: DE43 5005 0000 0001 0058 91, BIC: HELADEF3

Alternativ können folgender Link oder QR-Code zur Bezahlung genutzt werden:



<https://digitalpayments-paymentbylink.digitalpayments-sap.cfapps.eu10.hana.ondemand.com/index.html#pr=MCUAPRG3APD26OHMEBIIPOBLHU&vc=B3YFF7VAHSJMG>

G. Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem Verwaltungsgericht Kassel, Goethestraße 41 + 43 (Fachgerichtszentrum), 34119 Kassel, erhoben werden. Die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung kann bei dem Gericht der Hauptsache – dem o. a. Verwaltungsgericht – beantragt werden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

gez. Süsser



Dieses Dokument habe ich in der Hessischen eDokumentenverwaltung elektronisch schlussgezeichnet. Es ist deshalb auch ohne meine handschriftliche Unterschrift gültig.

Anlagen

2 Pläne

- Grundriss Dachaufsicht FATO
- An- und Abflugrichtungen