

Machbarkeitsuntersuchung

mit dem Ziel eine Änderung der bestehenden luftrechtliche Genehmigung zur Herstellung und Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes herbeizuführen.

im Auftrag der

BG Kliniken Ludwigshafen und Tübingen gGmbH, Ludwig-Guttman-Straße 13, 67071
Ludwigshafen



Formale Grundlagen:

- a) Baurecht, luftrechtliche Bestandgenehmigung
- b) Luftrecht, insbesondere die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (AVV)

Untersuchungsgebiet: unmittelbare Nachbarschaft zum geplanten Landeplatz und erforderliche An-/Abflugstrecken

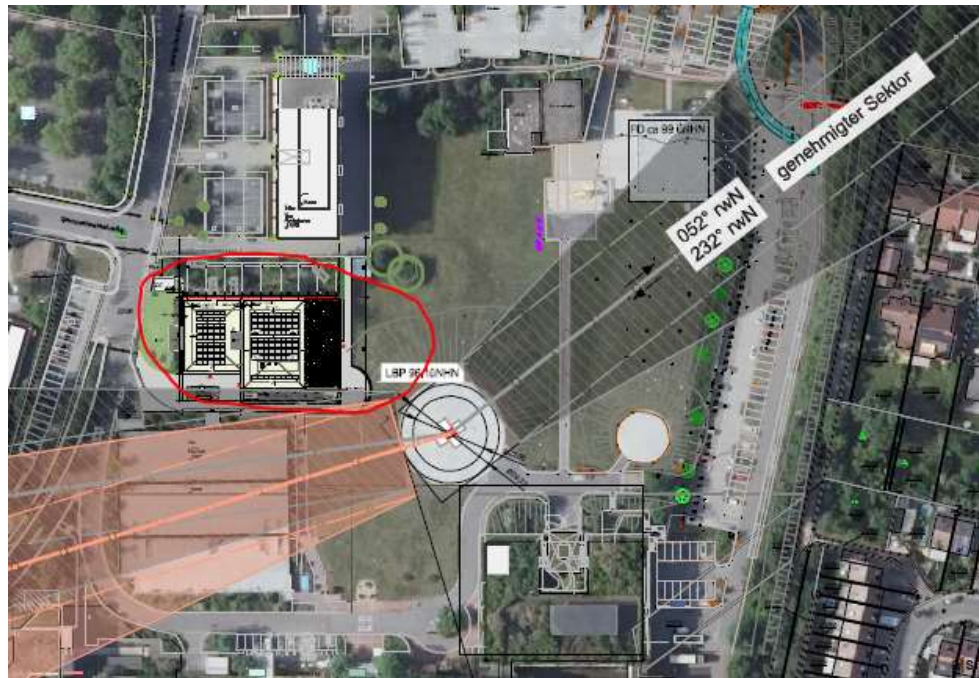
Geodatenmaterial: Daten der Landesvermessung, Luftbild, Aerolaserscandaten (First- und Lastpuls), eigene Vermessungen mittels Laserscan

Aufgestellt: Ingenieurgesellschaft Bauer & Gelhausen GbR, Hauptstraße 21, 51588 Nümbrecht

Autor: Dipl.-Ing. Andreas Gelhausen



Planungsanlass: Die BG-Klinik in Ludwigshafen verfügt über einen luft- und baurechtliche genehmigten Hubschrauberbodenlandeplatz mit besonderer Zweckbestimmung. Im Rahmen ihrer Aufgabenwahrnehmung beabsichtigt der Klinikträger die Errichtung eines Neubaus für die Aufgaben des Rettungsdienstes. Ein entsprechender Bauantrag ist in Vorbereitung.



(Quelle: Google Earth)

Der alternativlose Standort des Neubaus erzeugt einen Konflikt mit den genehmigten An- und Abflugflächen (082°/262° rwn).

Zur Lösung des Konflikts ist beabsichtigt, die in Rede stehenden An- und Abflugflächen im Endanflug bzw. in Sektor 1 des Abfluges zu verschwenken.

Es gilt zu untersuchen, ob und inwieweit diese Änderung den Konflikt lösen kann.

Der Bestandsplatz entspricht in vollem Umfang den Regelungen der **Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (AVV)**.

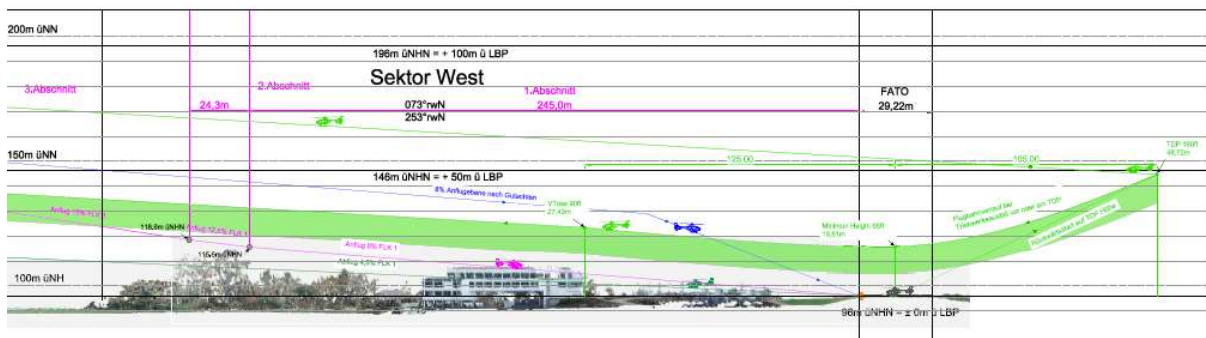
Die Nutzung des Landeplatzes erfolgt weiterhin nach Sichtflugregeln (VFR Tag/Nacht).

Voruntersuchung: Die Hinderniskulisse in den bestehenden An- und Abflugsektoren ist im Wesentlichen unverändert. Insofern ist der Sektor 052°/232° rwN nicht zu untersuchen, er ist vom Konflikt des Neubaus nicht betroffen.

Der An-/Abflug 082°/262° rwN wird auf den Kurs 073°/253° rwN verschwenkt, der TDP im Abflug 253° rwN wird auf 160 ft geändert.

Im Abstand von 434,3 m Entfernung der FATO/TLOF erfolgt der Übergang in einen Kreisbogen mit Radius 270 m. Alsdann geht die geplante An-/Abflugfläche in den genehmigten Sektor über.

Lösungsansatz: Änderung der Endanflugfläche und TDP bei Kurs 253° rwN



Uni grau hinterlegt ist die genehmigte An-/Abflugfläche, braun die geplante.

Beurteilung des Hubschrauberflugplatzes nach den Vorgaben der AVV

Teil 1 Ziffer 1 Allgemeines

1.1 Allgemeines

1.1.1 unverändert

1.1.2 Nach in Rede stehender Bestandsgenehmigung handelt es sich um einen Hubschraubersonderflugplatz. Die Zweckbestimmung soll nicht geändert werden.

1.1.3 nicht betroffen

1.1.4 Das Anforderungsprofil wird durch die Machbarkeitsuntersuchung erfüllt.

1.1.5 Findet bei Erfordernis Berücksichtigung, sofern deutsches Recht nicht entgegensteht.

1.2 Kommunikationseinrichtungen

1.2.1 unverändert

1.3 Beschränkter Bauschutzbereich

1.3.1 Ein Bauschutzbereich ist nicht vorgesehen.

Teil 2 Ziffer 2 Hubschrauberflugplatzdaten

2.1 Luftfahrtangaben

2.1.1 Bereits im Bestand berücksichtigt, der Hubschrauberflugplatz-Bezugspunkt wird nicht verändert.

2.2 Hubschrauberflugplatz-Bezugspunkt wie vor

2.3 Hubschrauberflugplatz-Höhe

2.3.1 – 2 unverändert

2.4 Abmessungen und Informationen zu Hubschrauberflugplätzen

2.4.1 a bis h unverändert

i entfällt, da Sichtflug vorgesehen

2.4.2 berücksichtigt

2.4.3 unverändert

2.4.4 Durch Berücksichtigung des TDP auf 160 ft im Abflug 253° rwN keine Durchdringung der Hindernisfreifläche

2.5 Festgelegte Strecken

unverändert

2.6 Informationspflicht des Hubschrauberflugplatzbetreibers

unverändert

Teil 3 Ziffer 3 Äußere Merkmale

3.1 Hubschrauber-Boden/Wasserflugplatz

unverändert

3.2 Erhöhte Hubschrauberflugplätze

Entfällt

3.3 Hubschrauberlandedecks (Helidecks)

entfällt

Teil 4 Ziffer 4 Hindernisbeschränkung und -beseitigung

Gegenüber der Bestandsgenehmigung hat sich die Hinderniskulisse nicht signifikant geändert. Ein Gebäudeteil des Klinikbetreibers wird nunmehr von der zu ändernden An-/Abflugfläche tangiert. In Abhängigkeit der Detailplanung wird eine geringfügige Verdrehung der bestehenden An- und Abflugflächen ($<10^\circ$) wie hier vorgeplant erforderlich werden. Die Änderung der An-/Abflugsektoren im Erfordernisfall $<10^\circ$ gehört zu den peripheren, den Charakter des Flugplatzes nicht verändernden Faktoren. (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 21.05.1997, NVwZ-RR 1998, 22; Hoffmann/Grabherr, Kommentar zum LuftVG, § 6 Randziffer 28ff).

Die An- und Abflugkorridore bleiben im Übrigen unverändert. Sie erfahren aufgrund des Neubaus eine Verschwenkung um max. 9° im Endan- oder Abflug. In ca. 637 m Abstand zur FATO wird auf die bisherigen An-/Abfluggrundlinien eingeschwenkt. Die Änderung gehört somit zu den peripheren, den Charakter des Flugplatzes nicht verändernden Faktoren (s. Teil 4 Abs. 1 Machbarkeit Dipl.-Ing. Andreas Gelhausen).

Das Abflugverfahren der hier ausschließlich nach Flugleistungsklasse 1 operierenden Helikopter ist insoweit anzupassen, dass der TDP im Abflug 253° rwN auf 160 ft anzuheben ist. Die Leistungsmerkmale der in der Luftrettung aktiven Hubschraubermuster lassen diese Schwelle alle zu. Der vorgezogene LDP ist wie bereits genehmigt auch hier anzuwenden. Die Sinkrate ist im Anflug unverändert.

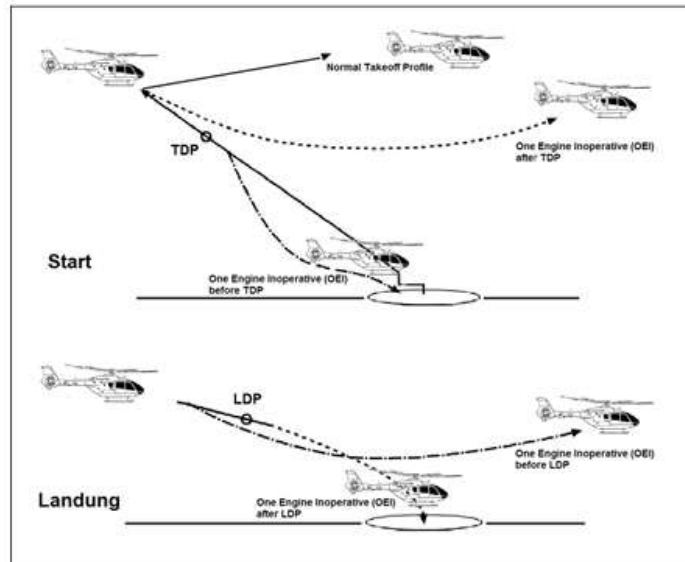


Abbildung: Prinzip FLK 1 Start- und FLK 1-Lande-Verfahren

Die Vorgaben und Nachweise der in Rede stehenden Bestandsgenehmigung bleiben hinsichtlich der Hindernisbeschränkung unberührt.

Insofern können die Vorgaben aus Ziffer 4.2.3.1 und 4.2.3.2 als erfüllt unterstellt werden. Im Übrigen ist der Teil 4 der AVV hier nicht betroffen!

Teil 5 Ziffer 5 Optische Hilfen

Werden aus den Vorgaben der Bestandsgenehmigung übernommen.

Teil 6 Ziffer 6 Dienste an Hubschrauberflugplätzen

Werden aus den Vorgaben der Bestandsgenehmigung übernommen.

Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung

Die Möglichkeit der Erweiterung des geplanten Gebäudebestandes am Standort der BG in Ludwigshafen (Hubschraubersonderlandeplatz) kann aus den Vorgaben der AVV bejaht werden.

Die klimatischen Bedingungen gem. Ziffer 3.2.1.3 b am Standort sind sehr gut, was wesentlichen Einfluss auf die Einsatzbereitschaft eines stationierten Primärhubschraubers hat. Die Änderung der in Rede stehenden An-/Abflugfläche hat keinen signifikanten Einfluss auf die Häufigkeit der Benutzbarkeit der Bestandsanlage.

Nümbrecht, im März 2024

Gelhausen

IHK-präqualifiziert für Flugplatzbau

Anlage: 3 Übersichtspläne