



Regierungspräsidium Stuttgart | Postfach 80 07 09 | 70507 Stuttgart  
GRN Gesundheitszentren Rhein-Neckar  
gGmbH  
Röntgenstraße 1  
69469 Weinheim

**Mobilität, Verkehr, Straßen**

Name: Albrecht Kalbfell  
Telefon: 0711 904-14619  
E-Mail: [abteilung4@rps.bwl.de](mailto:abteilung4@rps.bwl.de)  
  
Geschäftszeichen: RPS46\_2-3846-1035/9/2  
(bei Antwort bitte angeben)  
  
Datum: 08.10.2025

## **Genehmigung Hubschrauber-Sonderlandeplatz (Bodenlandeplatz) GRN Klinik Weinheim**

### **A. Tenor**

Gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I, S. 698), zuletzt geändert am 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 327), in Verbindung mit §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I, S. 1229), zuletzt geändert am 11. Dezember 2024, (BGBl. 2024 I Nr. 411) wird der

### **GRN Gesundheitszentren Rhein-Neckar gGmbH**

Röntgenstraße 1  
69469 Weinheim

die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines

### **Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Bodenlandeplatz)**

an der GRN-Klinik Weinheim

Röntgenstraße 1  
69469 Weinheim  
als Bodenlandeplatz

für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tage und in der Nacht unter Sichtflugwetterbedingungen (VMC) auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

Die Grenzen und Anlagen des Landeplatzes ergeben sich aus den beiliegenden Plananlagen

**- Anlage 1:**

Übersichtslageplan, AOM GmbH vom 06.02.2024, M 1:25.000, Plan Nr.: 01

**- Anlage 2:**

Lageplan, AOM GmbH vom 06.02.2024, M 1:5.000, Plan Nr.: 02

**- Anlage 3:**

Längsschnitt, AOM GmbH vom 18.03.2024, M 1:5.000/1000 Plan Nr.: 03

**- Anlage 4:**

Lageplan Markierung und technische Ausstattung, AOM GmbH vom 29.02.2024,  
M 1:250, Plan Nr.: 05

die Teil dieser Genehmigung sind.

**Weitere Anlagen:**

- Anlage 5: Luftfahrttechnisches Gutachten vom Februar 2024, AOM GmbH,
- Anlage 6: Schallimmissionsgutachten vom 02.02.2024, mit Ergänzung vom 19.04.2024,  
ibv - Gert Vierneisel
- Anlage 7: Dampffahngutachten vom Januar 2024, Lohmeyer GmbH

**I. Beschreibung des Geländes:**

1. Bezeichnung: Hubschrauber-Sonderlandeplatz  
GRN-Klinik Weinheim
2. Lage: Bodenlandeplatz  
Gemarkung Weinheim, Flurstück 16909  
1400 m nordwestlich des Stadtzentrums Weinheim

3. Flugplatzbezugspunkt FPB:

Lagekoordinaten WGS 84	49° 33' 01,7290" N	08° 38' 38,4543" E
Höhe m NHN	102,30 m NN	336 ft MSL

4. Tabelle der Hubschrauberflugplatzdaten:

<b>Richtung: (rwK)</b> <b>An- Abflugflächen</b>	<b>FATO/TLOF</b>	<b>Belag:</b>
068° / 248°	21,00 m x 21,00 m	Hartbelag/ASPH
098° / 278°	21,00 m x 21,00 m	Hartbelag/ASPH
TODAH (all directions)	28,00 m	
RTODAH (all directions)	28,00 m	
LDAH (all directions)	28,00 m	

Landeplatzgröße	28,00 m x 28,00 m	Hartbelag/ASPH
Tragfähigkeit	6,0 t	
Sicherheitsfläche	3,50 m umlaufend	Hartbelag/ASPH
Feuerlöschkategorie	H1	

## **II. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen unter folgender Bedingung benutzt werden:**

Drehflügler bis zu **6.000 kg** maximale Startmasse MTOM (Maximum Takeoff Mass).

Die Anwendung eines VTOL-Verfahrens muss aufgrund der vorherrschenden Hindernissituation bei Nutzung des Landeplatzes möglich sein.

## **III. Zweck des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes:**

Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz dient ausschließlich der Luftrettung und der medizinischen (Notfall-)Versorgung von Patienten sowie dem Katastrophenschutz.

Darunter fallen beispielsweise Transporte von Patienten, Medikamenten sowie Organen und dergleichen (alle medizinische Hubschraubereinsätze; HEMS (Helicopter Emergency Medical Service)).

## **IV. Betriebszeit:**

1. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz darf für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tag und Nacht (Dunkelheit) unter Sichtwetterbedingungen (VMC) benutzt werden.
2. Regelbetriebszeiten: 24h PPR
3. Es besteht keine Betriebspflicht.

## **B. Inhalts- und Nebenbestimmungen**

1. Die Flugbetriebsflächen und Grenzen des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes müssen mit den Angaben in der Platzdarstellungskarte übereinstimmen.
2. Der Genehmigungsinhaber sorgt in eigener Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Sonderlandeplatzes und die sichere Durchführung des Flugbetriebs unter Beachtung der für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen sowie des luftfahrttechnischen Gutachtens (Anlage 5).
3. Die Betriebsflächen und luftfahrttechnischen Einrichtungen sind unter Beachtung der "Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen" vom 19.12.2005 anzulegen, zu kennzeichnen, zu markieren und zu befeuern (in Übereinstimmung mit dem Gutachten der AOM GmbH, vom Februar 2024 (Anlage 5)). Für die Markierung und Befeuerung gilt der überarbeitete Plan „Detailplan Markierung und Befeuerung“ 1:250 vom 29.05.2024 (Anlage 4). Hebt sich die Markierung nicht deutlich von der Oberfläche der Plattform ab, ist diese richtlinienkonform durch eine schwarze Umrandung hervorzuheben.
4. Alle Hindernisfeuer auf baulichen Anlagen sind gemäß luftfahrttechnischem Gutachten anzubringen (vgl. Seite 19 f. des luftfahrttechnischen Gutachtens der AOM GmbH (Anlage 5)).
5. Tagesmarkierung von Hindernissen sind gemäß Gutachten der AOM GmbH am Kamin der Energiezentrale und am Treppenhaus/Aufzugüberbau an allen exponierten Ecken anzubringen (vgl. Plan Nr. 4 und Gutachten AOM Seite 20).
6. Nach § 53 Abs. 2 LuftVZO i.V.m. § 46 Abs. 2 LuftVZO wird der Hubschrauberflugplatz von der Einfriedungspflicht nach Absatz 1 befreit, wenn Verbotsschilder aufgestellt werden. Die Schilder sollen 70 cm breit und 50 cm hoch sein und in mindestens einem Meter Höhe über dem Boden angebracht werden. Sie sind an allen Zugangsmöglichkeiten zum Hubschrauberflugplatz anzubringen und tragen folgende Aufschrift:

## **Hubschrauberlandeplatz**

### **Betreten durch Unbefugte verboten**

7. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz muss mit einem Windrichtungsanzeiger in den zulässigen Einzelfarben oder in Kombination derselben von mindestens 1,20 m Länge an einem 3 m hohen Mast ausgerüstet sein. Dabei ist der Windrichtungsanzeiger an der im vorgenannten Gutachten (siehe Anlage 4, Plan Nr. 5) vorgesehenen Stelle anzubringen. Hinsichtlich des Windrichtungsanzeigers sind Nr. 5.1.1.6 und 5.1.1.7 der "Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen" zu beachten. Der Windrichtungsanzeiger ist für den Betrieb bei Dunkelheit zu beleuchten.
8. Dienste am Hubschrauber-Sonderlandeplatz sowie das Rettungs- und Feuerlöschwesen sind gemäß dem sechsten Teil der "Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen", in der jeweils gültigen Fassung, auf Basis des im Gutachten der AOM GmbH (Anlage 5) festgelegten Umfangs umzusetzen. Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift wird der Hubschrauber-Sonderlandeplatz in die Kategorie H1, „Boden - Hubschrauberflugplatz“ eingestuft. Der Brandschutz ist dementsprechend nach Tabelle 6-2 der Verwaltungsvorschrift einzurichten. Rettungsgeräte sind nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift im Umfang der unter Punkt 6.1.4.2 aufgeführten Liste, die Teil dieser Genehmigung ist, vorzuhalten (siehe Gutachten der AOM GmbH).
9. Die Betriebsflächen müssen über eine feste, rutschsichere, betriebssichere Beschaffenheit verfügen. Übergänge zu den Wegen und Rampen müssen bodengleich sein.
10. 1 An- und Abflugsektoren sind dauerhaft hindernisfrei zu halten. Dies betrifft künstliche wie auch natürliche Hindernisse (Bäume, Büsche, Gräben, etc.).
- 10.2 Die Bäume in den beiden An- und Abflugflächenbereichen sind auf das nötige Maß einzukürzen, sie sind in regelmäßigen Abständen zu überwachen und bei Bedarf zu kürzen, um ein Hineinwachsen in die An- und Abflugfläche zu verhindern.

11. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz muss an das öffentliche Fernsprechnetzt angeschlossen sein. Z.B. ein Telefon im Pilotenaufenthalts- und Dienstraum der sachkundigen Person. Das Telefon muss den Piloten zugänglich sein und Telefonate ins Fernsprechnetzt ermöglichen.
12. Bei Flugbetrieb hat mindestens eine sachkundige Person anwesend zu sein, welche die verfügbaren Lösch- und Rettungsmittel einsetzen kann. Diese sachkundige Person hat den Nachweis über die Ausbildung als Ersthelfer zu führen, muss in die luftrechtlichen Rechte und Pflichten, Arbeitssicherheit bei Flugbetrieb, in den Brandschutz und die Bedienung der Löschschaumwerfer eingewiesen sein, sowie die Alarmierung der Feuerwehr und des Rettungsdienstes durchführen können. Die sachkundigen Personen sind zur Erfüllung der Aufgaben nachweislich regelmäßig, jedoch mindestens einmal jährlich, zu schulen und zu unterweisen. Es besteht Anwesenheitspflicht für sachkundiges Personal bei allen Hubschrauberbewegungen. Die sachkundige Person muss stets uneingeschränkte Sicht auf die Hubschrauberplattform haben.
13. Es ist ein Hauptflugbuch zu führen, in dem die Starts und Landungen gemäß § 70 LuftVG nachzuweisen sind.
  - Tag
  - Uhrzeit
  - Kennzeichen des Luftfahrzeugs
  - Luftfahrzeugmuster
  - Anzahl der Besatzungsmitglieder
  - Anzahl der transportierten Personen
  - Start- und Zielflugplatz, wenn vorhanden

Die Daten des Hauptflugbuches sind zu löschen, soweit sie zur Erfüllung der in § 70 Abs. 1 LuftVG aufgeführten Aufgaben und Zwecke nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch nach zwei Jahren. Dies gilt nicht, soweit die nach Absatz 1 erhobenen Daten durch Löschung der letzten drei Buchstaben des Eintragungszeichens anonymisiert worden sind (§ 70 Abs. 3 LuftVG).



14. Diese Genehmigungsurkunde, nachträgliche Änderungen und auf den Hubschrauber-Sonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde sind gesammelt aufzubewahren (Flugplatzakte). Je ein Abdruck dieser Papiere ist im Dienstraum des sachkundigen Personals neben dem Hubschrauberflugplatz für die sachkundige Person und die Hubschrauberbesatzung vorzuhalten.
15. Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung, welche die sachkundige Person nach B. Nr. 12 einschließt, in jeweils angemessener Höhe abgeschlossen sein. Diese ist für die Dauer der Genehmigung aufrecht zu erhalten.
16. Der Bezugspunkt mit den Koordinaten 49° 33' 01,7290" N 08° 38' 38,4543" E ist durch amtliche anerkannte Vermessung im WGS 84 - Datenformat zu überprüfen, festzulegen und in geeigneter Weise zu vermarken. Die genauen Nachvermessungsdaten, Koordinaten und die Höhe des Landeplatzbezugspunkts sind vor Inbetriebnahme des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes der Genehmigungsbehörde mitzuteilen.
17. Veränderungen des Platzes und seiner Umgebung, die den Flugbetrieb gefährden können, insbesondere Veränderungen in den An- und Abflugsektoren, auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt, sind durch den Genehmigungsinhaber der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.
18. Unfälle und Störungen im Sinne von § 7 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) sind außer den dort bezeichneten Stellen unverzüglich dem Regierungspräsidium Stuttgart zu melden.
19. Änderungen in den rechtlichen Verhältnissen des Genehmigungsinhabers hat der Genehmigungsinhaber der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.
20. Der Sonderlandeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die Betriebsaufnahme durch die Genehmigungsbehörde gestattet wurde. Voraussetzungen für diese Gestattung sind insbesondere:
  - die Vorlage des Versicherungsscheins (s. B Nr. 15),
  - die Vorlage einer Vermessung des Flugplatzbezugspunktes im WGS 84 Datenformat (s. B Nr. 16),



- die Vorlage einer Flugplatzbenutzungsordnung (s. H. Nr. 3)
- eine Abnahmeprüfung durch die Genehmigungsbehörde (§ 53 Abs. 1 i.V.m. §44 Abs. 1 LuftVZO).

21. Die Genehmigung ergeht unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen (Auflagenvorbehalt) zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie des Lärmschutzes.

22. Das Lärmgutachten des Ingenieurbüros ibv - Gert Vierneisel vom 02.02.2024 geht von insgesamt 200 Flugbewegungen, davon 6 Flugbewegungen in der Nacht von 22:00 bis 06:00 Uhr für die sechs verkehrsreichsten Monate des Betrachtungsjahres aus. Sollte diese Flugbewegungszahl dauerhaft (mindestens drei aufeinanderfolgende Jahre) erheblich (mindestens 10%) überschritten werden, ist dem Regierungspräsidium Stuttgart ein neues Lärmgutachten vorzulegen.

### C. Hinweise

1. Zuwiderhandlungen können als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden (§§ 58 Abs. 1 Nr. 10 und 11 LuftVG und § 108 Abs. 1 Nr. 7 LuftVZO).
2. Der Genehmigungsinhaber hat beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen der Genehmigungsbehörde rechtzeitig anzuzeigen (§ 53 Abs. 1 i.V.m. § 41 Abs. 1 LuftVZO).
3. Der Landeplatzbetreiber hat vor Betriebsaufnahme eine Flugplatzbenutzungsordnung zu erstellen und dem Regierungspräsidium Stuttgart zur Genehmigung vorzulegen (§ 53 Abs. 1 i.V.m. § 43 Abs. 1 LuftVZO).



4. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn dies aufgrund einer Abnahmeprüfung von der Genehmigungsbehörde gestattet wird (§ 53 Abs. 1 i.V.m. § 44 Abs. 1 LuftVZO).
5. Die Genehmigung ersetzt nicht die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Genehmigungen oder Erlaubnisse, insbesondere nicht im Bereich des Bau- und Immissionsschutzrechts. Der Vorhabenträger hat sich mithin selbst um notwendige Genehmigungen zu bemühen.
6. Die Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden (§ 53 Abs. 1 i.V.m. § 48 LuftVZO).
7. Der geplante Hubschrauber-Sonderlandeplatz Weinheim liegt grundsätzlich im allgemeinen militärischen Tieffluggebiet der Bundesrepublik Deutschland. In diesem Bereich kann während der militärischen Tagtiefflugbetriebszeiten (Mo-Fr 08:00-17:00 Uhr Ortszeit) Flugbetrieb nach Sichtflugregeln mit Strahl- und Propellerflugzeugen grundsätzlich in Mindestflughöhen von 1.000 Fuß (300 m) über Grund, im beschränkten Umfang aber auch in Mindestflughöhen von 500 Fuß (150 m) über Grund, sowie militärischen Hubschraubern auch unterhalb der genannten Höhen durchgeführt werden.

#### **D. Gutachten**

- Verfasser des Luftfahrttechnischen Gutachtens:

AOM GmbH

Jenaer Str. 23

73479 Ellwangen (Jagst)

- Verfasser des Schallimmissionsgutachtens:

ibv informatik-büro vierneisel  
Bahnhofstraße 1  
97922 Lauda-Königshofen

- Verfasser des Gutachtens zur allgemeinen Vorprüfung der UVP-Pflicht:

Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz Dr.-Ing. Frank Dröscher  
Lustnauer Straße 11  
72074 Tübingen

- Verfasser des Gutachtens über den Einfluss von Abgaskaminen auf den Hubschrauberlandeplatzbetrieb der GRN Klinik Weinheim:

Lohmeyer GmbH  
An der Rossweid 15  
76229 Karlsruhe

## **E. Begründung**

### **I. Sachverhalt**

Die Gesundheitszentren Rhein-Neckar gGmbH, Röntgenstraße 1, 69469 Weinheim, hat beim Regierungspräsidium Stuttgart mit Schreiben vom 28.06.2023 für den Standort GRN-Klinik Weinheim, Röntgenstraße 1, 69469 Weinheim, vertreten durch die Klinikleiterin Anne-Kathrin Dorn, eine Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Bodenlandeplatz) nach § 6 LuftVG i.V.m. §§ 49 ff. LuftVZO beantragt.

Der Sonderlandeplatz soll medizinischen Hubschraubereinsätzen (HEMS Helicopter Emergency Medical Service) und erforderlichenfalls Hubschrauberflügen im Rahmen des Katastrophenschutzes dienen.

Beabsichtigt ist, den Platz für Hubschrauber bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von 6.000 kg zuzulassen. Der Sonderlandeplatz soll am Tage und in der Nacht unter Sichtwetterbedingungen (VMC) genutzt werden. Die notwendigen Baumaßnahmen zur Errichtung des Platzes werden in einem gesonderten, baurechtlichen Verfahren, an dem die Landesluftfahrtbehörde beteiligt wird, geprüft.

## **II. Entscheidungsgründe**

### **1. Formelle Voraussetzungen**

Das Regierungspräsidium Stuttgart ist für die Entscheidung über die beantragte Genehmigung nach § 6 LuftVG aufgrund von § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG in Verbindung mit § 50 LuftVZO und § 1 Satz 1 der Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung vom 21.09.1998, GBl. 1998, S. 616, sowohl sachlich als auch örtlich zuständig.

Die GRN Gesundheitszentren Rhein-Neckar gGmbH, Röntgenstraße 1, 69469 Weinheim ist als zukünftiger Platzhalter antragsbefugt.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat als Genehmigungsbehörde eine Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit vorgenommen. Die Prüfung hat ergeben, dass durch das Vorhaben keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, mithin keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Die Entscheidung wurde auf der Homepage des Regierungspräsidiums Stuttgart bekanntgemacht.

Im Verfahren wurden die maßgebenden Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 13.05.2024 angehört. Die Beteiligung Dritter wurde mittels Anhörungsverfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung gewährleistet. Der Antrag nebst luftfahrttechnischem Gutachten vom 07.02.2024 sowie Planunterlagen vom 02/2024 (Übersichtsplan, Lagepläne, Detailplan, Längsschnitt mit Hindernisbegrenzungsflächen) erstellt durch die AOM GmbH, Lärmgutachten vom 02.02.2024, mit Ergänzung vom 19.04.2024 erstellt durch ibv - Gert Vierneisel sowie das

Dampffahnergutachten vom Januar 2024, erstellt durch die Lohmeyer GmbH, wurden bei der Stadtverwaltung Weinheim vom 14.05.2024 bis einschließlich zum 19.06.2025 für die Öffentlichkeit ausgelegt. Die vorgenannten Unterlagen wurden ebenfalls auf der Homepage des Regierungspräsidiums Stuttgart zur gleichen Zeit öffentlich zugänglich eingestellt. Die Auslegung wurde über das Veröffentlichungsorgan „Weinheimer Nachrichten“, am 10.05.2024 öffentlich bekanntgemacht.

Einwendungen Privater konnten bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist bei der Stadtverwaltung Weinheim, zusätzlich beim Regierungspräsidium Stuttgart erhoben werden. Es wurden keine Einwendungen von Privatpersonen erhoben.

## **2. Materielle Voraussetzungen**

Die vorliegend erforderliche Genehmigung nach § 6 LuftVG i.V.m. §§ 49 ff. LuftVZO ist die abschließende außenwirksame Planungsentscheidung. Sie ist rechtlichen Bindungen unterworfen, die sich zum einen aus dem LuftVG, zum anderen aus allgemeinen rechtsstaatlichen Grundsätzen, insbesondere neben dem Erfordernis der Planrechtfertigung auch aus den weiteren Anforderungen des Abwägungsgebotes, ergeben. Dies verlangt, dass alle öffentlichen und privaten Belange, die von dem Vorhaben berührt werden, miteinander und gegeneinander abzuwägen und in einer dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verpflichteten Weise zum Ausgleich zu bringen sind.

Gemäß § 6 Abs. 2 LuftVG ist neben der Beachtung von Belangen der Flugsicherheit unter anderem besonders zu prüfen, ob die Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung, des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus entspricht und ob der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt wird. Diesem Erfordernis wurde durch die Anhörung der Träger öffentlicher Belange sowie der Berücksichtigung deren Stellungnahmen im Verfahren Rechnung getragen. § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG fordert die Eignung des Geländes und die Beachtung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung. Um die Eignung des Geländes sowie die Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu gewährleisten, wurden die unter D. aufgeführten Gutachten gefertigt und der Genehmigungsbehörde vorgelegt.

### **a) Luftverkehrlicher Bedarf (Planrechtfertigung)**

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private

Rechte verbunden ist. Sie liegt vor, wenn für die Errichtung und den Betrieb eines Flugplatzes oder dessen wesentliche Erweiterung oder Änderung nach Maßgabe der Zielsetzung des LuftVG ein Bedarf besteht und das betreffende Vorhaben dementsprechend erforderlich ist.

Erforderlichkeit bedeutet dabei allerdings nicht, dass das Vorhaben unverzichtbar sein muss. Es genügt vielmehr, wenn eine Realisierung des Vorhabens vernünftigerweise geboten ist (Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz EL 18 2015, § 6 Rn. 109 m.w.N.).

Der Krankenhausstandort als damaliges Kreiskrankenhaus hatte in den 90er-Jahren bereits einen Hubschrauberlandeplatz. Dieser wurde Jahre später aufgegeben.

Mit der Änderung des Betreibers, nunmehr der GRN-Kliniken gGmbH, änderte sich der Bedarf. Nach Neubewertung entschloss sich die Klinikleitung einen Hubschrauberlandeplatz zu beantragen. Der neue Bodenlandeplatz dient als Ersatz des aufgegebenen Hubschrauberlandeplatzes bei gleichzeitiger Anpassung an die neuen Richtlinien für Hubschrauberflugplätze. Ein luftverkehrlicher Bedarf, mithin eine Planrechtfertigung, ist für die Errichtung des Bodenlandeplatzes am GRN-Klinikum somit gegeben.

#### b) Eignung des Fluggeländes

Bezüglich der Eignung des Geländes für den angedachten Zweck wurde dem Regierungspräsidium Stuttgart das luftfahrttechnische Eignungsgutachten der AOM GmbH vom Februar 2024 vorgelegt.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Umsetzung des Vorhabens als Bodenlandeplatz aufgrund der umliegenden Hindernissituation und Bebauung die einzig realisierbare Möglichkeit darstellt. Der Gutachter stellt darüber hinaus fest, dass die Eignung des Fluggeländes unter Beachtung der im Gutachten genannten Maßnahmen für den beantragten Zweck vollständig gegeben ist, sofern der Baumbewuchs in den An- und Abflugbereichen auf das erforderliche Maß eingekürzt wird, um die Hindernisfreiheit zu gewährleisten.

Die Genehmigungsbehörde teilt diese Auffassung.

Die Einhaltung der im luftfahrttechnischen Gutachten genannten Maßnahmen und Hinweise hat die Behörde unter lit. B. dieser Entscheidung beauftragt.

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH teilt mit Stellungnahme vom 04.03.2024 mit, dass gegen die Genehmigung des Sonderlandeplatzes keine grundsätzlichen Bedenken bestehen. Es wird jedoch empfohlen, das Einvernehmen mit dem BMDV in Bezug auf das Rückwärtsstartverfahren herzustellen. Weiterhin solle die Markierung auf die Hauptanflugrichtung ausgelegt werden.

Das BMDV hat zu verstehen gegeben, dass das Rückwärtsstartverfahren ein normales Flugverfahren darstellt, somit keine Abweichung darstellt.

Obwohl es keine Hauptanflugrichtung gibt, hat man sich auf eine Richtung festlegen lassen. Um eine bessere Streckenführung für die Piloten zu erreichen, hat die Genehmigungsbehörde Alignment-Pfeile vorgeschlagen. Diesem Vorschlag stimmt die DFS zu.

Des Weiteren wird seitens der DFS empfohlen, Betriebsabsprachen zwischen dem Hubschrauber-Sonderlandeplatz und dem benachbarten Sonderlandeplatz Weinheim/Bergstraße zu treffen, um eine gegenseitige Beeinflussung des Flugbetriebs auszuschließen.

Die jeweiligen An- und Abflugstrecken werden in das Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP - Aeronautical Information Publication) für den betreffenden Landeplatz eingetragen und dort veröffentlicht. Aufgrund der Nähe des Verkehrslandeplatzes Mannheim mit Kontrollzone und der Meldepunkte „Echo“ und „Kilo“ als auch der Nähe des Sonderlandeplatzes Weinheim werden Vorsichtsregelungen in der Regelung Flugplatzverkehr getroffen.

Ferner wird von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH empfohlen, die Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereichs gem. § 17 LuftVG zu prüfen.

Im Hinblick auf die Empfehlung der DFS, einen beschränkten Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG einzurichten, teilt die Genehmigungsbehörde mit, dass ein solcher im vorliegenden Fall nicht vorgesehen ist. Dies begründet sich damit, dass im Rahmen baurechtlicher Verfahren die Einbindung der Luftfahrtbehörde ohnehin zwingend erfolgt. Im Zuge dieser Beteiligung gibt die Luftfahrtbehörde im Einzelfall eine Stellungnahme zu dem jeweiligen Bauvorhaben ab. Die generelle Einrichtung eines beschränkten Bauschutzbereichs wird daher als entbehrlich erachtet. Darüber hinaus besitzt die Landesluftfahrtbehörde gemäß § 29 LuftVG eine Rechtsgrundlage, um bei Bedarf im Einzelfall Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs zu ergreifen. Dieses Verfahren hat sich in der Praxis bewährt. Folglich wird auf die Einrichtung eines beschränkten Bauschutzbereichs gemäß § 17 LuftVG verzichtet.

Einwendungen zur Eignung des Geländes wurden nicht vorgetragen.

Die Genehmigungsbehörde stellt fest, dass das Gelände unter Wahrung der im luftfahrttechnischen Gutachten genannten Hinweise und Maßnahmen für den beantragten Zweck geeignet ist.

c) Belange des Lärmschutzes

Zur Beurteilung der Belange des Lärmschutzes wurde der Genehmigungsbehörde das Sachverständigengutachten zum Fluglärm des ibv informatik-büro vierneisel vom 02.02.2024, mit Ergänzung vom 19.04.2024 eingereicht.

Ausgangsbasis der Berechnungen sind 200 Flugbewegungen pro halbes Jahr, davon 6 Flugbewegungen pro Jahr in der Nacht. Bis zum Prognosejahr 2034 wird von einer Zunahme der Flugbewegungen von 15% ausgegangen. Für die 15%-ige Zunahme rechnet der Gutachter mit einer Zunahme aller Werte um 0,6 dB(A). Eine Flugbewegung umfasst entweder einen Start oder eine Landung, wobei ein vollständiger Umlauf zwei Bewegungen entspricht.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass der durch den zu erwartenden Flugbetrieb verursachte äquivalente Dauerschallpegel sowohl am Tag als auch in der Nacht an sämtlichen maßgeblichen Immissionsorten die Beurteilungswerte gemäß dem Fluglärmgesetz (FluLärmG) für die Tagschutzzone 1 und für die Nachtschutzzone einhält. Alle Werte des äquivalenten Dauerschallpegels, welche an ausgesuchten Immissionsorten berechnet wurden, liegen zwischen maximal 38 dB(A) und 19 dB(A) und somit unter der sogenannten Abwägungs- bzw. Geringfügigkeitsschwelle. Die durch das Vorhaben zu erwartende Lärmbelastung ist demnach schon nicht erheblich und liegt ebenfalls unter den erlaubten Richtwerten der TA Lärm, welche für Kur- und Krankenhausgebiete tagsüber einen Wert von 45 dB(A) erlaubt. Im Nachtzeitraum ist aufgrund der äußerst selten vorkommenden Flugbewegungen von einem äquivalenten Dauerschallpegel von lediglich 31 dB(A) auszugehen. Auch hier werden die Richtwerte für den Nachtzeitraum eingehalten.

Maximalpegel bei einzelnen Hubschrauberüberflügen

Zusätzlich wurden für die Immissionsorte die Maximalpegelwerte berechnet.

Das Ergebnis zeigt, dass es auf der Landefläche selbst am lautesten ist.

Am Immissionsort B<sub>3</sub> erreicht dieser Wert 83 dB(A). Nach TA-Lärm darf der Immissionswert für einzelne seltene Ereignisse nachts außerhalb von Gebäuden 55 dB(A) betragen. Einzelne Geräuschspitzen dürfen diesen Wert nachts um nicht mehr als 15 dB(A) überschreiten. Damit ist der anzunehmende Wert 70 dB(A).

In den Innenräumen liegen die Schallpegel bei geschlossenen oder gekippten Fenstern um mindestens ca. 15 dB (gekippte Fenster) unter den errechneten Pegeln.

Daraus ergibt sich bei gekippten Fenstern nachts ein Wert von möglichen 85 dB(A) außerhalb. Dieser Wert wird um 2 dB(A) unterschritten.



Es ist zu beachten, dass sich die Beurteilungswerte auf den jeweiligen Aufenthaltsort der Betroffenen beziehen. So gelten die bei einzelnen Hubschrauberüberflügen ermittelten Maximalpegel für den Aufenthalt von Personen (in der maßgeblichen/obersten Geschoßhöhe) im Freien. In Innenräumen treten, wie oben beschrieben, gegenüber den prognostizierten Außenpegeln erheblich geringere Pegel auf.

Beim Aufenthalt von Personen im Gebäude wird der präventive Richtwert entsprechend an allen Immissionsorten der Nachbarn  $B_1$ ,  $B_2$ ,  $B_3$  und  $B_4$  sicher eingehalten.

Soweit am  $B_3$  der präventive Richtwert überschritten erscheint, ist zu beachten: der präventive Richtwert gilt für regelmäßige Einwirkungen. Die Flugereignisse sind jedoch sehr selten. Im Mittel alle 61 Tage einmal pro Nacht. Daher kommt dem präventiven Richtwert im vorliegenden Fall nur eine geringe Bedeutung zu. Im vorliegenden Fall ist daher der kritische Toleranzwert maßgeblich. Dieser ist für die Vermeidung von Gesundheitsschäden ( $\max_{\text{zul}} 25 \times 90 \text{ dB(A)}$  pro Nacht) sicher eingehalten.

Bei der Abwägung der Zumutbarkeit im Einzelfall ist nicht nur die Schutzwürdigkeit der Nutzung, sondern – als widerstreitendes Element – auch und vor allem zu berücksichtigen, welchen Zwecken der Hubschraubereinsatz dient. Im vorliegenden Fall dient der Hubschrauberflugverkehr Hilfs- und Rettungszwecken (HEMS – helicopter emergency medical service). Generell kann in diesem Fall die Zumutbarkeit der Schalleinwirkungen höher angesetzt werden als im Regelfall.

Zudem ist aufgrund verschiedener konservativer Ansätze, wie z.B. ein Gleit- und Steigwinkel von je  $6^\circ$  in der Praxis in der Regel mit etwas geringeren Schalleinwirkungen zu rechnen. Im Vergleich zu den angenommenen  $6^\circ$  betragen die in der „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen“ (AzB) vorgegebenen Gleit- und Steigwinkel für Hubschrauber dieser Klasse  $9^\circ$ . Demnach überfliegen die Hubschrauber i.d.R. die Immissionsorte am Boden deutlich höher als in der vorliegenden Untersuchung angenommen, was zu geringeren Schallimmissionen als den vom Gutachter ermittelten Pegeln führt. Zudem wurden die Berechnungen auf das Prognosejahr 2035 abgestellt, das – wie bereits erwähnt – 15 % mehr Bewegungen enthält, als derzeit erwartet werden.

Wegen der Seltenheit des Nachtflugbetriebs (voraussichtlich 6 Flugbewegungen pro Jahr) wird das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium von  $6 \times 68 \text{ dB(A)}$  pro Nacht vorliegend nicht erreicht (vgl. Griefahn et al: Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/Flugplätzen, Zeitschrift für Lärmbekämpfung Nr. 5, 2002).

Aufgrund der Seltenheit der Flugereignisse sowie der hohen Bedeutung der Hubschrauberflüge zum Zwecke der Rettung von Menschenleben sind die jeweils kurzzeitigen möglichen Beeinträchtigungen (z.B. etwaige Aufwachreaktionen) nach Abwägung der unterschiedlichen Interessen hinzunehmen. Das Interesse an einer ungestörten Nachtruhe tritt im vorliegenden Fall hinter dem Allgemeininteresse eines bestmöglichen Rettungswesens und aufgrund des Zwecks zur Rettung von Menschenleben zurück.

Beim Betrieb des geplanten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes sind mithin keine erheblichen Nachteile oder Belästigungen für die Nachbarschaft und die Allgemeinheit durch Geräuschemissionen zu erwarten. Etwaige kurzzeitige Beeinträchtigungen stehen hinter dem Rettungszweck der Hubschrauberflüge zurück und sind folglich nach Abwägung hinzunehmen. Das vorliegende Lärmgutachten ist für die Landesluftfahrtbehörde in allen Punkten nachvollziehbar und plausibel, die Beurteilung in sich schlüssig und mit einschlägiger Rechtslage untermauert.

Die Genehmigungsbehörde hat zudem unter B. Nr. 22 dieser Entscheidung eine Nebenbestimmung eingefügt, um etwaige dauerhafte, erhebliche Steigerungen der Flugbewegungszahlen in Hinblick auf den Lärmschutz neu beurteilen zu können.

Einwendungen in Bezug auf den Lärmschutz wurden nicht vorgetragen.

Die Genehmigungsbehörde stellt fest, dass das Vorhaben den Belangen des Lärmschutzes nicht entgegensteht, mithin der Schutz vor Fluglärm in ausreichendem Maße gewährleistet ist.

#### d) Erfordernisse der Raumordnung

Das Regierungspräsidium Karlsruhe teilt als höhere Raumordnungsbehörde mit Stellungnahme vom 01.07.2024 mit, dass Belange der Raumordnung dem geplanten Vorhaben nicht entgegenstehen.

Einwendungen in Bezug auf die Erfordernisse der Raumordnung wurden nicht vorgetragen.

#### e) Erfordernisse des Städtebaus

Die Stadt Weinheim teilt mit Stellungnahme vom 05.06.2024 mit, dass sie Aussagen über die Maximalpegel nachfordert, um den Schutz der Bevölkerung beurteilen zu können. Einwendungen bzgl. der Genehmigung eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes werden nicht hervorgebracht.

Mit Schreiben vom 13.09.2024 teilt die Stadt Weinheim nach Erhalt der nachgeforderten Schallwerte, dass sie ihre Bedenken zurückzieht.

Einwendungen in Bezug auf die Erfordernisse des Städtebaus wurden im Übrigen nicht vorgebracht.

f) Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Die untere Naturschutzbehörde des Landratsamts Rhein-Neckar-Kreis teilt mit Stellungnahme vom 28.05.2024 / 17.03.2025 mit:

Der UVP-Vorprüfung kann aus Sicht des Naturschutzes gefolgt werden. Eine UVP-Pflicht wird nicht gesehen. Erhebliche Umweltauswirkungen sind nicht zu erwarten.

Von Seiten der unteren Naturschutzbehörde bestehen insoweit keine Bedenken gegen die Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung für den Weiterbetrieb des Hubschrauberbodenlandeplatzes des GRN-Klinikums Weinheim. Durch den Weiterbetrieb kommt es zu keinen Veränderungen an der bisherigen Nutzung des Hubschrauberlandeplatzes. Die Nutzung als Hubschrauberbodenlandeplatz hat bezüglich möglicher vorkommender Arten keine erheblichen negativen Auswirkungen. Durch den Weiterbetrieb ergeben sich zudem keine Auswirkungen auf weitere in der Zuständigkeit der unteren Naturschutzbehörde liegenden Schutzgüter.

Die höhere Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe teilt mit Stellungnahme vom 15.05.2024 mit, dass keine Betroffenheit besteht.

Gewässerschutz:

Die untere Wasser- und Bodenschutzbehörde des Landratsamts Rhein-Neckar-Kreis teilt mit E-Mail vom 13.03.2025 mit, dass eine wasserrechtliche Genehmigung für die Flächenentwässerung notwendig ist, diese aber außerhalb des luftrechtlichen Verfahrens gesondert zu beantragen ist.

Referat Grundwasserschutz / Wasserversorgung

Das Referat Grundwasserschutz teilt mit Stellungnahme vom 04.09.2024 folgendes mit:

Bei dem Vorhaben werden die Belange des Grundwasserschutzes nicht berührt.

Nach beiliegendem Längsschnitt ist von einer flachen Gründung auszugehen, zudem wird bei diesem Vorhaben die bereits bestehende beanspruchte Fläche (alter Hubschrauberlandeplatz) überplant, sodass der Anteil an neuen Eingriffen in den Untergrund und Versiegelungen von untergeordneter Bedeutung ist.

Einwendungen in Bezug auf die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden nicht vorgetragen.

Das Vorhaben entspricht mithin den Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Grundwasserschutzes.

g) Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Der Deutsche Wetterdienst teilt mit Stellungnahme vom 22.05.2024 mit, dass keine Einwände gegen das Vorhaben bestehen.

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) teilt mit Stellungnahme vom 21.06.2024 mit, dass keine Einwände gegen den vorgelegten Planungsstand bestehen.

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr teilt mit Stellungnahme vom 14.06.2024 mit, dass keine Einwände zum geplanten Vorhaben bestehen. Es wird darauf hingewiesen, dass der geplante Hubschrauber-Sonderlandeplatz Weinheim grundsätzlich im allgemeinen militärischen Tieffluggebiet der Bundesrepublik Deutschland liegt. In diesem Bereich kann während der militärischen Tagtiefflugbetriebszeiten (Mo-Fr 08:00-17:00 Uhr Ortszeit) Flugbetrieb nach Sichtflugregeln mit Strahl- und Propellerflugzeugen grundsätzlich in Mindestflughöhen von 1.000 Fuß (300 m) über Grund, im beschränkten Umfang aber auch in Mindestflughöhen von 500 Fuß (150 m) über Grund, sowie militärischen Hubschraubern auch unterhalb der genannten Höhen durchgeführt werden.

Die Stellungnahme der Bundeswehr stellt eine standardisierte Stellungnahme dar, da der Luftraum über Deutschland theoretisch vollständig als militärisches Tieffluggebiet definiert ist. In der Praxis ist jedoch die Durchführung von Tiefflügen aus Gründen der Sicherheit der zivilen Luftfahrt sowie zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung nicht durchführbar und findet daher nicht statt. Vielmehr sind in den Luftfahrtkarten spezifische Tiefflugstrecken verzeichnet. Piloten sind verpflichtet, im Rahmen der Flugvorbereitung den aktuellen Status dieser Strecken zu prüfen, da diese nicht durchgehend aktiv ist. Aktivierungen erfolgen beispielsweise im Zusammenhang mit militärischen Übungen und werden mittels NOTAM (Notice to Airmen) bekanntgegeben.

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass das allgemeine Tiefflugrisiko für Strahlflugzeuge, Transportflugzeuge und Hubschrauber im Bereich des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes der

Klinik Weinheim als sehr niedrig einzustufen ist. Die Genehmigungsbehörde hat den Hinweis dennoch unter C. Nr. 7 dieser Entscheidung aufgenommen.

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr weist ferner darauf hin, dass in ca. 3 km Entfernung (Nordwesten) der zivile Flugplatz Weinheim liegt. Aus Sicht des Bundesamtes wären Betriebsabsprachen der beiden Flugplätze sinnvoll.

Die Genehmigungsbehörde teilt hierzu mit, dass die jeweiligen An- und Abflugstrecken in das Luftfahrtthandbuch Deutschland (AIP - Aeronautical Information Publication) für den betreffenden Landeplatz eingetragen und dort veröffentlicht werden. Aufgrund der Nähe des Verkehrslandeplatzes Mannheim mit Kontrollzone und der Meldepunkte „Echo“ und „Kilo“ als auch der Nähe des Sonderlandeplatzes Weinheim werden Vorsichtsregelungen in der Regelung Flugplatzverkehr getroffen

Das Polizeipräsidium Mannheim teilt mit Stellungnahme vom 13.06.2024 mit, dass sich das Autobahnkreuz Weinheim und damit die BAB A5 und BAB A659 in unmittelbarer Umgebung zum Landeplatz befinden (etwa 1200m). Direkt nördlich des Landeplatzes verläuft zudem die B38. Die Abflugfläche in westlicher Richtung kreuzt die A5 und die B38. Bei Flugbewegungen im dreistelligen Bereich jährlich besteht je nach Flughöhe der Hubschrauber zumindest ein Ablenkungspotential für den fließenden Verkehr.

Die Genehmigungsbehörde teilt hierzu folgendes mit: Die Anzahl der Flugbewegungen von ca. 200 pro halbes Jahr ist im Vergleich zu anderen Kliniken als äußerst gering einzustufen. Die Überflughöhen entsprechen den Vorgaben der Richtlinie „Abstände zwischen Flugplätzen und Straßen“. Die Mindestüberflughöhe beträgt gemäß Richtlinie 19,50 Meter. Diese Mindestflughöhe wird bei Weitem eingehalten (ca. 70 m). Somit sind keine Verkehrssicherungsmaßnahmen erforderlich.

Das Fernstraßenbundesamt teilt mit Stellungnahme vom 23.05.2024 mit, dass keine Betroffenheit besteht, da der Abstand zur BAB mehr als 100 m beträgt.

Das Straßenverkehrsamt im Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis verweist mit Mail vom 15.05.2024 auf die Zuständigkeit der Stadt Weinheim als Straßenverkehrsbehörde.

Die Stadt Weinheim wurde von der Genehmigungsbehörde am Verfahren beteiligt, die zuständige Straßenverkehrsbehörde wurde nochmals mit E-Mail vom 15.05.2024 angehört. Es wurden keine Anregungen seitens der Straßenverkehrsbehörde vorgebracht.

Das Amt für Feuerwehr und Katastrophenschutz des Landratsamts Rhein-Neckar-Kreis weist mit Mail vom 15.05.2024 auf die Zuständigkeit der Großen Kreisstadt Weinheim und teilt mit, dass die Anhörungsunterlagen entsprechend weitergegeben wurden. Die Stadt Weinheim wurde von der Genehmigungsbehörde am Verfahren beteiligt. Der Genehmigungsbehörde wurden keine Anregungen seitens der Stadt Weinheim zum Thema Brandschutz vorgetragen.

Das Baurechtsamt des Rhein-Neckar-Kreises teilt am 16.05.2024 mit, dass die Stadt Weinheim zuständige Baurechtsbehörde sei. Die Stadt Weinheim wurde von der Genehmigungsbehörde am Verfahren beteiligt. Es wurde keine Stellungnahme seitens der Baurechtsbehörde abgegeben.

Das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung teilt mit Stellungnahme vom 03.06.2024 mit, dass keine Bedenken oder Anregungen vorgebracht werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Abflugfläche in nördlicher Richtung über das Gebiet der laufenden Flurneuordnung Weinheim (K4229) verläuft. Das Verfahren wird vom Flurneuordnungsamt des Landratsamtes Rhein-Neckar-Kreis bearbeitet.

Die Genehmigungsbehörde hat daraufhin das Flurneuordnungsamt des Landratsamtes Rhein-Neckar-Kreis mit E-Mail vom 12.06.2024 am Verfahren beteiligt. Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.

Die Deutsche Bundesbahn teilt mit Stellungnahme vom 22.05.2024 mit, dass zum vorgelegten Planungsstand keine Einwände bestehen und regt an, zu prüfen, ob die in 1600 m entfernte Hochspannungsleitung als Hindernis gekennzeichnet werden muss.

Die Amprion GmbH teilt mit Stellungnahme vom 01.07.2024 mit, dass die Hochspannungsleitung erneuert wird. Die Abflugfläche westlich des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes tangiert die Leitungsabschnitte der bestehenden bzw. neuen Höchstspannungsfreileitung.

Nach Stellungnahme des Gutachters AOM vom 04.07.2024 wurde dieser Umstand bereits bei Erstellung des Gutachtens berücksichtigt. Die Überflughöhen selbst bei Triebwerksausfall bleiben etwa 12 m über der zum Umbau geplanten 380kV-Leitung.

Durch die Verwendung eines VTOL-Verfahrens am Hubschrauberlandeplatz sind die Überflughöhen nochmals um ca. 20 m darüber liegend.

Ein Erfordernis die Hochspannungsleitung als Luftfahrthindernis zu kennzeichnen wird mit den vorliegenden Angaben nicht zur Aufrechterhaltung der Sicherheit für Luftfahrt erachtet.

Die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe meldet mit Stellungnahme vom 26.06.2024, dass keine Einwände gegen das Vorhaben bestehen und keine Anregungen vorgebracht werden.

Das Amt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz des Landratsamts Rhein-Neckar-Kreis teilt mit Stellungnahme vom 25.06.2024 mit, dass aus eigener Zuständigkeit keine Bedenken bestehen. Es wird jedoch ein Hinweis aus arbeitsschutzspezifischer Sicht geben:

Da im Zusammenhang mit dem Vorhaben neue Tätigkeiten entstehen und sich ungewohnte Gefahren ergeben können, muss die Beschaffenheit des Landeplatzes und seiner Umgebung die Anforderungen erfüllen, wie im Gutachten der AOM GmbH vom 07.02.2024 aufgeführt.

Die Genehmigungsbehörde teilt hierzu mit, dass das genannte Gutachten Bestandteil der Genehmigung ist und die Inhalte des Gutachtens somit bei der Umsetzung zwingend zu beachten und entsprechend auszuführen sind.

Einwendungen in Bezug auf die öffentliche Sicherheit und Ordnung wurden nicht vorgetragen. Das Vorhaben steht der öffentlichen Sicherheit und Ordnung nicht entgegen.

### **III. Zusammenfassende rechtliche Würdigung und Abwägung**

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Vorhaben zwingendem Recht nicht entgegensteht. Für das Vorhaben besteht aus Gesichtspunkten des öffentlichen Interesses ein luftverkehrlicher Bedarf, die Eignung des Geländes für den angestrebten Zweck wurde im luftfahrttechnischen Gutachten dargelegt. Die Belange des Lärmschutzes, sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sind angemessen berücksichtigt und gewahrt. Die Erfordernisse der Raumordnung, des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Das Vorhaben ist unter Berücksichtigung der im luftfahrttechnischen Gutachten gemachten Anforderungen genehmigungsfähig.

Die Neuerrichtung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Boden ist geeignet, aber auch erforderlich, da am Klinikstandort kein anderweitiger Standort für den Landeplatz ersichtlich ist, der weniger in die Rechte Dritter eingreifen würde und den angestrebten Zweck ebenso gut erfüllt.

Abzuwägen ist hier das Interesse Einzelner zum Schutz ihrer Rechte, insbesondere bzgl. Lärmschutz, gegen das Interesse der Allgemeinheit an einem bestmöglichen Rettungswesen. Ohne einen Hubschrauberlandeplatz an der GRN-Klinik Weinheim könnten keine Rettungsflüge am Krankenhaus erfolgen. Dies würde dazu führen, dass aufwändige Umlagerungen von Patienten für den Straßentransport erforderlich würden, ferner alle sonstigen HEMS-Einsätze straßengebunden lange Fahrstrecken zu anderen Kliniken zurücklegen müssten. Ohne Hubschrauberlandeplatz würde sich die Versorgung von Notfallpatienten sowie der Transport von Organen zu Transplantationszwecken verzögern und damit verschlechtern. Mit Wegfall der Hubschrauberlandemöglichkeit und den damit verbundenen medizinischen Hubschrauber-Notereinsätzen würde sich für die Allgemeinheit die Notfallversorgung am Standort Weinheim (mitunter erheblich) verschlechtern. Demgegenüber steht das Interesse Einzelner (unmittelbare Anwohner), insbesondere vor unangemessenen Lärmbeeinträchtigungen geschützt zu werden. Wie im Lärmgutachten berechnet und erläutert, ergeben sich durch das Vorhaben keine unzumutbaren Lärmbelastungen; die Lärmbelastung durch den äquivalenten Dauerschallpegel liegt sogar noch unterhalb der von der Rechtsprechung angesetzten sog. Geringfügigkeitsschwelle.

Insofern überwiegt das Allgemeininteresse an einer umfassenden und funktionierenden Notfallversorgung am Standort Weinheim. Das Vorhaben ist mithin angemessen.

Die Nebenbestimmungen ergehen nach pflichtgemäßer Ausübung des Ermessens.

Die Möglichkeit die Genehmigung mit Nebenbestimmungen zu versehen ergibt sich aus § 6 Abs. 1 Satz 4 LuftVG und §§ 52 Abs. 1, 42 Abs. 1 LuftVZO. Die unter B. getroffenen Nebenbestimmungen dienen insbesondere der Sicherstellung und des Schutzes der in § 6 Abs. 2 LuftVG genannten Schutzgüter sowie dem reibungslosen und sicheren Ablauf des Flugplatzverkehrs.

#### **F. Gebühren**

Gebühren werden in einem gesonderten Bescheid erhoben.



#### H. Hinweis

Gemäß § 74 Abs. 4 S. 2 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) wird hiermit auf die Inhalte des § 69 Abs. 2 S. 4 LVwVfG hingewiesen.

#### G. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Karlsruhe mit Sitz in Karlsruhe erhoben werden.

Regierungspräsidium Stuttgart  
Stuttgart, den 08.10.2025



gez. Kalbfell / Thoma

#### **Datenschutzhinweise**

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten, welche die Regierungspräsidien Baden-Württemberg verarbeiten, erhalten Sie im Internet unter:

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/datenschutzerklaerungen-der-regierungspraesidien-b-w/>  
oder postalisch auf Anfrage.