

Regierungspräsidium Stuttgart | Postfach 80 07 09 | 70507 Stuttgart

Landkreis Schwäbisch Hall

Klinikum gGmbH

Gartenstraße 21

74564 Schwäbisch Hall

Mobilität, Verkehr, Straßen

Name: Kalbfell/Wüst/Wahl

E-Mail: abteilung4@rps.bwl.de

Geschäftszeichen: RPS46_2-3846-1167/4/4
(bei Antwort bitte angeben)

Datum: 12.01.2026

Genehmigung Hubschrauber-Sonderlandeplatz am Klinikum Crailsheim

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

Landkreis Schwäbisch Hall Klinikum gGmbH

Gartenstraße 21

74564 Crailsheim

die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines

Hubschrauber-Sonderlandeplatzes

am Klinikum Crailsheim

Gartenstraße 21

74564 Crailsheim

als Dachlandeplatz

für die Durchführung von Sichtflugregeln (VFR – visual flight rules) bei Tage und in der Nacht unter Sichtwetterbedingungen (VMC – visual meteorological conditions) auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

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

- Anlage 1:

Übersichtslageplan, airplan GmbH vom 12.11.2024, M 1 : 25.000, Plan-Nr.: 01

- Anlage 2:

Übersichtslageplan, airplan GmbH vom 12.11.2024, M 1 : 5.000, Plan-Nr.: 02

- Anlage 3:

Längsschnitt, airplan GmbH vom 12.11.2024, M 1 : 5.000 / 500, Plan-Nr.: 04

- Anlage 4:

Lageplan Technische Ausstattung, airplan GmbH vom 12.11.2024, M 1 : 500, Plan-Nr.: 05

- Anlage 5:

Lageplan Markierung und technische Ausstattung, airplan GmbH vom 12.11.2024, M 1 : 200,
Plan-Nr.: 06

- Anlage 6:

Ansicht Ost und Ansicht Süd, airplan GmbH vom 12.11.2024, M 1 : 250, Plan-Nr.: 08

die Teil dieser Genehmigung sind.

Weitere Anlagen als Teil dieser Genehmigung:

- Anlage 7:

Luftfahrttechnisches Gutachten, airplan GmbH vom Dezember 2024

- Anlage 8:

Schallimmissionsgutachten, Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz Dr.-Ing. Frank Drö-
scher vom 05.12.2024

I. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung: Hubschrauber-Sonderlandeplatz Klinikum Crailsheim

2. Lage: Dachlandeplatz
 Gemarkung Crailsheim
 ca. 350 m östlich des Stadtzentrums der Stadt Crailsheim

3. Flugplatzbezugspunkt FPB:

Koordinaten WGS 84	N 49° 8' 7.260" E 10° 4' 41.221"
Höhe m NHN	433 m (ca. 1.422 ft MSL)
Höhe über Grund	22 m (ca. 72 ft)

4. Hubschrauberflugplatzdaten:

FATO / TLOF	20,55 m x 20,55 m
Ab- und Anflugflächen	254° / 074° W 100° / 280° E
TODAH (all directions)	30 m
RTODAH (all directions)	30 m
LDAH (all directions)	30 m
Plattformgröße	Ø 30,00 m
Belag	Beton
Tragfähigkeit	6,0 t
Sicherheitsfläche	4,73 m umlaufend
Hindernisfreie Fläche	35,00 m x 35,00 m Hindernisfrei, in den Ecken nicht tragfähig
Feuerlöschkategorie	H2, Monitore

II. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

Drehflügler bis zu 6.000 kg maximale Startmasse (MTOM - maximum take-off mass)

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 medizinischen 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. Der Landeplatzhalter wird von der Betriebspflicht befreit.

B. Inhalts- und Nebenbestimmungen

1. Die Flugbetriebsflächen und Grenzen des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes müssen mit den Angaben in der Platzdarstellungskarte übereinstimmen.
2. Die Betriebsflächen und luftfahrttechnischen Einrichtungen sind unter Beachtung der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“ vom 19.12.2005 (AVV Hubschrauber) anzulegen, zu kennzeichnen, zu markieren und zu befeuern (in Übereinstimmung mit dem Gutachten der airplan GmbH vom Dezember 2024). Hebt sich die Markierung nicht deutlich von der Oberfläche der Plattform ab, ist diese richtlinienkonform durch eine schwarze Umrandung hervorzuheben.
3. Alle Hindernisfeuer auf baulichen Anlagen sind gemäß luftfahrttechnischem Gutachten anzubringen (vgl. Seite 34 f. des luftfahrttechnischen Gutachtens der airplan GmbH).
4. Gemäß § 53 Abs. 2 LuftVZO i.V.m. § 46 Abs. 2 LuftVZO wird der Hubschrauber-Sonderlandeplatz von der Einfriedungspflicht nach § 46 Abs. 1 LuftVZO 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

5. 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 luftfahrttechnisches Gutachten der airplan GmbH) vorgesehenen Stelle anzubringen.
Hinsichtlich des Windrichtungsanzeigers sind Nummer 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.
6. 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 airplan GmbH festgelegten Umfangs umzusetzen. Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift wird der Hubschrauber-Sonderlandeplatz in die Kategorie H2 „erhöhter Hubschrauberflugplatz“ eingestuft. Der Brandschutz ist dementsprechend nach Tabelle 6-3 der Verwaltungsvorschrift einzurichten.
Rettungsgeräte sind nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift im Umfang der unter Nummer 6.1.4.2 aufgeführten Liste, die Teil dieser Genehmigung ist, vorzuhalten (siehe auch Gutachten der airplan GmbH).
7. Die Betriebsflächen müssen über eine feste, betriebssichere Beschaffenheit verfügen. Übergänge zu den Wegen und Rampen müssen bodengleich sein.
8. Die Bäume der Baumreihen im Norden und Süden sind in regelmäßigen Abständen zu begutachten und bei Bedarf zu kürzen, um ein Hineinwachsen in die An- und Abflugfläche zu verhindern.
9. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz muss an das öffentliche Fernsprechnetzt angeschlossen sein. Beispielsweise über ein Telefon im Pilotenaufenthalts- und Dienstraum der sachkundigen Person. Das Telefon muss den Piloten zugänglich sein und Telefonate ins Fernsprechnetzt ermöglichen.

10. 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.

11. Es ist ein Hauptflugbuch zu führen, in dem Starts und Landungen gemäß § 70 LuftVG nachzuweisen sind.

- Datum
- 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).

12. 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.

13. Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung, welche die sachkundige Person nach lit. B. Nr. 10 einschließt, in jeweils angemessener Höhe abgeschlossen sein (min. 10 Mio. €). Diese ist für die Dauer der Genehmigung aufrechtzuerhalten.
14. Der Bezugspunkt mit den Koordinaten 49° 8' 7.260" N 10° 4' 41.221" E ist durch amtlich anerkannte Vermessung im WGS 84 – Datenformat (Grad, Minuten, Sekunden) zu überprüfen, festzulegen und in geeigneter Weise zu vermarken. Die genauen Nachvermessungsdaten, Koordinaten und die Höhe des Flugplatzbezugspunkts FPB sind vor Inbetriebnahme des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes der Genehmigungsbehörde mitzuteilen.
15. 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.
16. Unfälle und Störungen im Sinne von § 7 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) sind außer den dort bezeichneten Stellen unverzüglich dem Regierungspräsidium Stuttgart zu melden.
17. Das Lärmgutachten des Ingenieurbüros für Technischen Umweltschutz Dr.-Ing. Frank Dröschner vom 05.12.2024 geht von 120 Flugbewegungen am Tage und 20 Flugbewegungen in der Nacht für die sechs verkehrsreichsten Monate des Betrachtungsjahres aus. Sollten diese Flugbewegungszahlen dauerhaft (mindestens drei aufeinanderfolgende Jahre) erheblich (mindestens 10 %) überschritten werden, ist dem Regierungspräsidium Stuttgart ein neues Lärmgutachten vorzulegen.
18. Die Festlegung weiterer Auflagen zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs, der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie des Lärmschutzes bleibt vorbehalten.

C. Hinweise

1. Zuwiderhandlungen können als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden (vgl. §§ 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 in Fragen 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 vorliegen 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).

D. Gutachten

- Verfasser des luftfahrttechnischen Gutachtens:

airplan GmbH
Stubaier Straße 35
703207 Stuttgart

- Verfasser des Schallimmissionsgutachtens:

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

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

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

E. Begründung

I. Sachverhalt

Das Landratsamt Schwäbisch Hall hat für die Landkreis Schwäbisch Hall Klinikum gGmbH, Gartenstraße 21, 74564 Crailsheim, beim Regierungspräsidium Stuttgart mit Schreiben vom 20.01.2025 eine Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am Klinikum Crailsheim nach § 6 LuftVG i.V.m. §§ 49 ff. LuftVZO beantragt. Der Sonderlandeplatz soll medizinischen Hubschraubereinsätzen (HEMS) und erforderlichenfalls Hubschrauberflügen im Rahmen des Katastrophenschutzes dienen. Beabsichtigt ist, den Landeplatz 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.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens erfolgte eine Anhörung der Öffentlichkeit im Zeitraum vom 17.03.2025 bis 17.04.2025 sowie eine Anhörung der Träger öffentlicher Belange mit E-Mail vom 17.03.2025.

Angehört wurden:

- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)
- Regionalverband Heilbronn-Franken
- Landratsamt Schwäbisch Hall
- Polizeipräsidium Aalen
- Regierungspräsidium Stuttgart – Referate 21, 55 und 56
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Stadt Crailsheim
- Deutscher Wetterdienst (DWD)
- Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung BW

II. Formelle Rechtmäßigkeit

1. Zuständigkeit

Das Regierungspräsidium Stuttgart ist für die Entscheidung über die beantragte Genehmigung nach § 6 LuftVG aufgrund von § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG i.V.m. § 50 LuftVZO und § 1 Satz 1 der Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung vom 21.09.1998 zuständig.

2. Genehmigungsverfahren

Die Landkreis Schwäbisch Hall Klinikum gGmbH, Gartenstraße 21, 74564 Crailsheim ist als zukünftiger Platzhalter antragsbefugt.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat als Genehmigungsbehörde eine Umweltverträglichkeits(vor-)prüfung 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 am 21.05.2025 bekanntgemacht.

Im Verfahren wurden die maßgebenden Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 17.03.2025 angehört. Die Beteiligung Dritter wurde mittels Anhörungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung gewährleistet. Der Antrag nebst Planunterlagen, luftfahrttechnischem Gutachten und Schallimmissionsgutachten wurde bei der Stadtverwaltung Crailsheim vom 17.03.2025 bis einschließlich 17.04.2025 für die Öffentlichkeit ausgelegt. Die vorgenannten Unterlagen wurden zur gleichen Zeit auf der Homepage des Regierungspräsidiums Stuttgart öffentlich zugänglich eingestellt. Die Auslegung wurde über das Amtsblatt der Großen Kreisstadt Crailsheim sowie auf der Homepage des Regierungspräsidiums Stuttgart am 13.03.2025 öffentlich schriftlich bekanntgemacht.

Einwendungen Privater waren bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist bei der Stadtverwaltung Crailsheim und dem Regierungspräsidium Stuttgart möglich. Es ging eine Einwendung von Privatpersonen ein.

Die Stellungnahmen und die Einwendung wurden mit E-Mail vom 02.06.2025 an den Antragsteller übersandt. Der Antragsteller nahm mit Schreiben vom 22.07.2025 hierzu Stellung.

Das durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) erforderliche Einvernehmen zu einer Abweichung von Punkt 3.2.2.2 in Verbindung mit Punkt 3.2.2.6 der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“ wurde mit Schreiben vom 04.03.2025 beantragt. Das Einvernehmen wurde mit Schreiben vom 02.12.2025 durch das BMV erteilt.

III. Materielle Rechtmäßigkeit

1. Rechtsgrundlage und Prüfungsmaßstab

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. Dieses 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 Stellungnahme im Verfahren Rechnung getragen. § 6 Abs. 2 S. 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 viel mehr, wenn eine Realisierung des Vorhabens vernünftigerweise geboten ist (Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz 18. EL 2015, § 6 Rn. 109 m.w.N.).

Im Zuge der Umstrukturierung der Klinikgebäude des Klinikums Crailsheim, Gartenstraße 21, 74564 Crailsheim musste die bisher bestehende Hubschrauber-Landemöglichkeit (PIS – public interest site) aufgegeben werden. Die Aufgabe der alten Hubschrauber-Landemöglichkeit war erforderlich, da die Fläche unmittelbar neben dem Baufeld des Neubaus liegt und die Vorgaben und Regelungen der AVV Hubschrauber bei der vorhandenen Situation nicht hätten erfüllt werden können, insbesondere die Hinderniskriterien. Der Dachlandeplatz dient als Ersatz der aufgegebenen Hubschrauber-Landemöglichkeit. Ein luftverkehrlicher Bedarf, mithin eine Planrechtfertigung, ist für die Errichtung des Dachlandeplatzes am Klinikum Crailsheim somit gegeben.

b) Eignung des Fluggeländes

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

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der derzeit geltenden Kriterien und Regelwerke für die Errichtung eines Hubschrauberflugplatzes nur ein Dachlandeplatz in Frage komme. Ein Flugplatz am Boden sei aufgrund der Hindernissituation und den Platzverhältnissen nicht realisierbar. Der gewählte Standort stelle - nach Abwägung aller Gesichtspunkte - die günstigste Lösung dar. Eine luftrechtliche Genehmigungsfähigkeit des Flugplatzes sei unter Berücksichtigung der im Gutachten genannten Maßnahmen vollständig gegeben.

Die Genehmigungsbehörde teilt diese Auffassung.

Das durch das Bundesministerium für Verkehr erforderliche Einvernehmen zu einer Abweichung von Punkt 1.1.2 der AVV Hubschrauber liegt vor.

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

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) teilt mit Stellungnahme vom 15.04.2025 mit, dass sich die FATO (Final approach and take-off area) zur An- und Abflugrichtung 100°/ 280° orientiere. Gemäß dem luftfahrttechnischen Gutachten handele es sich jedoch bei der An- und Ab-

flugrichtung 074°/ 254° um die Hauptan- und abflugrichtung. Es werde empfohlen, die Ausrichtung der FATO entsprechend anzupassen. Analog zur FATO sei auch die Hubschrauberflugplatz-Erkennungsmarkierung entgegen den Angaben im luftfahrttechnischen Gutachten nicht nach der Hauptan- und -abflugrichtung 074° / 254° ausgerichtet.

Auf Basis der Windstatistik wird der Hauptanflug aus Richtung 280° sein. Die Hauptabflugrichtung wird aus denselben Gründen die Richtung 254° sein. Eine Anpassung der Ausrichtung der FATO sowie der Markierung ist somit nicht erforderlich.

Des Weiteren entspreche laut DFS die Sicherheitsfläche in den geplanten Ausmaßen nicht uneingeschränkt den unter Punkt 3 der AVV Hubschrauber formulierten Anforderungen für diese Fläche. Nach Punkt 3.2.2.1 der AVV müsse die FATO von einer Sicherheitsfläche umgeben sein, die sich vom Rand der FATO nach außen über eine Strecke von mindestens 3 m oder eine 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, erstrecke. Bei der hier angesetzten FATO von 20,55 m x 20,55 m müsste sich somit eine Gesamtfläche (bestehend aus FATO und dem umgebenden Sicherheitsstreifen) von mindestens 27,37 m x 27,37 m ergeben. Da für die FATO der Flugleistungsklasse 1 gemäß Punkt 3.2.1.3 der AVV eine quadratische Fläche angesetzt wird, müsste die Sicherheitsfläche vom Rand der FATO an allen Stellen nach außen die geforderte Strecke von 3,41 m aufweisen. Die geplante runde Sicherheitsfläche mit einem Durchmesser von 30 m weise vom Mittelpunkt in sämtliche Richtungen zum Rand immer die gleiche Strecke von 15 m Länge auf. Somit würden gemäß vorgelegter Planung für die An-/Abflugrichtung 100°/ 280° gegenüber der quadratischen Auslegung 4,725 m statt nur 3,41 m zur Verfügung stehen. Die für die Hauptan- und abflugrichtung 074°/ 254° zur Verfügung stehende Strecke über der Sicherheitsfläche betrage gemäß luftfahrttechnischem Eignungsgutachten ebenfalls 4,725 m, was aus Sicht der DFS jedoch nicht nachvollziehbar sei und den Darstellungen in den Anlagen widerspreche. Die für die Hauptan- und abflugrichtung 074°/ 254° zur Verfügung stehende Strecke über der Sicherheitsfläche sei geringer als die für die An- und Abflugrichtung 100°/ 280°. Es werde empfohlen, oben beschriebene Abweichung gegenüber der AVV durch das BMV genehmigen zu lassen.

Das BMV hat mit Schreiben vom 02.12.2025 das Einvernehmen hergestellt.

Daneben weist die DFS auf den sich in ca. 1,6 km entfernt befindlichen Abschnitt des militärischen Nachttiefflugstreckensystems hin. Die An- und Abflugfläche 100° / 280° verlaufe insbesondere aufgrund der in ca. 283 m Entfernung zum Hubschrauber-Sonderlandeplatz zu vollziehende Richtungsänderung auf 90° / 270° in Richtung dieses Abschnitts. Informationen über die Aktivierung der einzelnen Abschnitte des Nachttiefflugsystems könne beim AIS-C eingeholt werden. Dieses Vorgehen sollte ggf. Eingang in die Flugplatzverkehrsregelung finden.

Die Genehmigungsbehörde wird Hinweise zu Nachttiefflugstrecken in die Regelung des Flugplatzverkehrs aufnehmen.

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

Im Hinblick auf die Empfehlung der DFS, einen beschränkten Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG zu prüfen, stellt die Genehmigungsbehörde fest, 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.

Das Gelände ist unter Wahrung der im luftfahrttechnischen Gutachten genannten Hinweise und Maßnahmen für den beantragten Zweck geeignet.

c) Schutz vor Fluglärm

Für die Beurteilung der Belange des Lärmschutzes wurde der Genehmigungsbehörde das Sachverständigengutachten zum Fluglärm des Ingenieurbüros für Technischen Umweltschutz Dr.-Ing. Frank Dröscher vom 05.12.2024 vorgelegt.

Ausgangsbasis der Berechnungen sind 160 Flugbewegungen pro Jahr am Tag sowie 24 Flugbewegungen pro Jahr in der Nacht für das Prognosejahr 2034. Gemäß den Vorgaben für die Berechnung eines Prognosejahres wird dabei ein Sicherheitszuschlag von ca. 7%/Jahr auf die derzeit erwarteten Bewegungszahlen angewendet. Eine Flugbewegung umfasst entweder einen Start oder eine Landung, wobei ein vollständiger Umlauf zwei Bewegungen entspricht.

Äquivalenter Dauerschallpegel

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 den maßgeblichen Immissionsorten (IO) die Beurteilungswerte gemäß dem Fluglärmgesetz (FluLärmG) für die Tag-schutzzone 1 und für die Nachtschutzzone einhält. Eine Ausnahme stellt der Immissionsort 04 dar, an dem im Nachtzeitraum der Pegel der Nachtschutzzone um 1 dB(A) überschritten wird. Aus schalltechnischer Sicht kann der Hubschrauberlandeplatz dennoch wie geplant realisiert werden, da zum einen an IO 04, welcher sich auf dem Klinikgelände befindet, aufgrund der hohen Schallschutzanforderungen bei Neubauten ein ausreichender passiver Schallschutz gewährleistet ist. Zum anderen ist in der Abwägung der Zumutbarkeit im Einzelfall nicht nur die Schutzwürdigkeit der betroffenen Nutzung, sondern – als widerstreitendes Element – auch und vor allem zu berücksichtigen, welchen Zwecken der Hubschraubereinsatz dient. Im vorliegenden Fall dient der Hubschrauberflugverkehr der Notversorgung von Kranken und Verletzten.

Maximalpegel bei einzelnen Hubschrauberüberflügen

Der kritische Toleranzwert zur Vermeidung von Hörschäden wird an allen Immissionsorten eingehalten. Ebenso wird der präventive Richtwert zur Vermeidung von Hörschäden an den entfernteren Immissionsorten eingehalten, an den im näheren Umfeld des Dachlandeplatzes (IO 03, IO 04, IO 05, IO 06) jedoch überschritten.

Hierbei 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 gegenüber den prognostizierten Außenpegeln erheblich geringere Pegel auf. In den Innenräumen liegen die Schallpegel bei geschlossenen oder gekippten Fenstern um mindestens ca. 15 dB (gekippte Fenster) unter den in Tabelle 5 dargestellten Pegeln. Beim Aufenthalt von Personen im Gebäude wird der präventive Richtwert entsprechend an allen Immissionsorten (auch an den IO 03 bis IO 06) sicher eingehalten.

Soweit an den IO 03 bis IO 06 der präventive Richtwert überschritten wird, ist zu beachten: Der präventive Richtwert gilt nur für regelmäßige Einwirkungen. Die Flugereignisse sind jedoch sehr selten (im Mittel weniger als 1 Flugbewegung/d) und Betroffene können sich bei Überflügen in das Gebäudeinnere zurückziehen. Daher kommt dem präventiven Richtwert im vorliegenden Fall nur eine geringe Bedeutung zu. Im vorliegenden Fall ist daher der kritische Toleranzwert maßgeblich, welcher sicher eingehalten ist.

Auch hier ist bei der Abwägung der Zumutbarkeit zu berücksichtigen, welchen Zwecken der Hubschraubereinsatz dient. Hier dient der Hubschrauberflugverkehr Hilfs- und Rettungszwecken, sodass die Zumutbarkeit der Schalleinwirkungen höher angesetzt werden kann als im Regelfall.

Weiterhin ist tagsüber nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei schutzbedürftigen Räumen eine Stoßlüftung zumutbar und daher von der Pegelminderung bei geschlossenen Fenstern (Pegelminderung um ca. 25 dB(A) und mehr gegenüber dem Außenpegel) auszugehen. Im Nachtzeitraum sind die Flugereignisse extrem selten (im Mittel weniger als eine Flugbewegung/Woche). Zudem ist aufgrund verschiedener konservativer Ansätze, wie z.B. ein Gleit- und Steigwinkel von je 6° in der Praxis in der Regel mit etwas geringeren Schalleinwirkungen zu rechnen. Im Vergleich zu den angenommenen 6° betragen die in der „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen“ (AzB) vorgegebenen Gleit- und Steigwinkel für Hubschrauber dieser Klasse 9°. Demnach überfliegen Hubschrauber i.d.R. die Immissionsorte am Boden deutlich höher als in der vorliegenden Untersuchung angenommen, was zu geringeren Schallimmissionen als den hier ermittelten Pegeln führt. Ferner wurden die Berechnungen auf das Prognosejahr 2034 abgestellt, das – wie bereits erwähnt – von mehr Flugbewegungen ausgeht, als derzeit erwartet werden.

Wegen der Seltenheit des Nachtflugbetriebs (voraussichtlich 24 Flugbewegungen pro Jahr) wird das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium von 6 x 68 dB(A) pro Nacht vorliegend nicht erreicht.

Ein privater Einwender, wohnhaft im Öttinger Weg, weist darauf hin, dass der Abflug des Hubschraubers direkt über sein Wohnhaus verlaufe.

Tatsächlich liegt das Gebäude im Öttinger Weg innerhalb des Flugkorridors der Abflugroute in Richtung Osten. Da es sich um einen Flugkorridor handelt, bedeutet dies jedoch nicht zwingend,

dass der Hubschrauber das Wohnhaus direkt überfliegt. Der Korridor weist an dieser Stelle eine Breite von rund 60 Metern auf.

Weiter sei aus Sicht des privaten Einwenders nicht erkennbar, von wie vielen Flugbewegungen tagsüber und nachts auszugehen und mittelfristig zu erwarten sei. Damit gewinne die Überschreitung des präventiven Richtwerts einmal mehr eine völlig neue Dimension.

Auf Seite 12 der schalltechnischen Untersuchung wird ausgeführt, mit wie vielen Flugbewegungen durch den Hubschrauberlandeplatz zu rechnen ist. Für die Prognose wurden die Flugbewegungen des Bestandslandeplatzes zugrunde gelegt. Diese werden auf das Prognosejahr 2034 um ca. 7%/Jahr hochgerechnet. Damit ist ein Anstieg der Flugbewegungen in den Berechnungen bereits berücksichtigt worden.

Im Prognosejahr 2034 ist mit 160 Flugbewegungen im Tag- und 24 Flugbewegungen im Nachtzeitraum zu rechnen. Für die schalltechnischen Berechnungen sind die Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate relevant. Entsprechend des konservativen Ansatzes wurde angenommen, dass 70 % der Gesamtflugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten stattfinden. Aufgerundet ergeben sich damit 120 Flugbewegungen im Tag- und 20 Flugbewegungen im Nachtzeitraum. Je Betriebsrichtung, und unterschieden nach Starts und Landungen ergeben sich damit gerundet 30 Flugbewegungen im Tag- und 5 Flugbewegungen im Nachtzeitraum. Das bedeutet innerhalb von 6 Monaten wird IO 03 ca. 60-mal tags und 10-mal nachts überflogen. Dies entspricht im Mittel 10 Flugbewegungen im Monat im Tagzeitraum. Im Nachtzeitraum ist sogar von weniger als 2 Flugbewegungen pro Monat in Betriebsrichtung Osten auszugehen.

Die Genehmigungsbehörde hat zudem unter lit. B. Nr. 17 dieser Entscheidung eine Nebenbestimmung eingefügt, um etwaige dauerhafte, erhebliche Steigerungen der Flugbewegungszahlen in Hinblick auf den Lärmschutz neu beurteilen zu können.

Der private Einwender trägt zudem vor, dass aus dem Gutachten nicht hervorgehe, ob alternative Flugrouten geprüft wurden. Nach seiner Auffassung wäre die Belastung deutlich geringer, wenn Starts und Landungen über die Trutenbachaue erfolgen würden.

Die Flugroute wurde im Rahmen der technischen und regelkonformen Möglichkeiten so weit wie möglich in Richtung der Trutenbachaue gelegt. Ein direkter An- und Abflug nach Süden mit anschließendem Überflug der Trutenbachaue ist flugtechnisch nicht darstellbar, da der Kurvenradius deutlich zu gering ist und auch die Bäume entlang des Trutenbachs ein Hindernis darstellen würden. Im Zuge der gesamten Planungen wurden verschiedene Optionen der Flugrouten untersucht, die äußeren Gegebenheiten führten zu den gewählten Flugrouten.

Ferner gibt der private Einwender zu bedenken, dass der nächtliche Hubschrauberlärm – selbst wenn dessen Ursache bekannt sei – zunächst erschreckend wirke und, wie auch im Gutachten dargelegt, den Tiefschlaf stören könne, mit möglichen negativen gesundheitlichen Folgen. Schallisolierte Fenster würden dabei keine optimale Lösung darstellen, da die Fenster im Schlafbereich meist gekippt seien.

In der schalltechnischen Untersuchung wird auf Seite 17 f. ausgeführt, dass bei gekippten Fenstern der Schallpegel um ca. 15 dB geringer ist, als die dargestellten Pegel. Bei Aufenthalt von Personen im Gebäude wird der präventive Richtwert entsprechend an allen Immissionsorten eingehalten.

Soweit an den IO 03 bis IO 06 der präventive Richtwert im Tagzeitraum überschritten wird, ist zu beachten, dass der präventive Richtwert für regelmäßige Einwirkungen gilt. Die Flugereignisse sind jedoch sehr selten (im Mittel weniger als eine Flugbewegung pro Tag) und Betroffene können sich bei Überflügen in das Gebäudeinnere zurückziehen. Daher kommt dem präventiven Richtwert im vorliegenden Fall nur eine geringe Bedeutung zu. Im vorliegenden Fall ist daher der kritische Toleranzwert maßgeblich, welcher sicher eingehalten ist.

Auch wegen der Seltenheit des Nachtflugbetriebs (voraussichtlich 24 Flugbewegungen pro Jahr) wird das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium von 6 x 68 dB(A) pro Nacht vorliegend nicht erreicht.

Aufgrund des langsamen An- und Abschwellens des Geräuschs ist ein Hubschraubervorbeiflug deutlich weniger erschreckend als beispielsweise ein Gewitterdonnerschlag.

Des Weiteren wird von dem privaten Einwender ausgeführt, dass zwar auf Fenster als Ausgleichsmaßnahme hingewiesen werde, jedoch offenbleibe, wer die Kosten hierfür zu tragen hätte. Zudem erscheine diese Maßnahme als wenig problemorientiert, da nachts die Fenster im Schlafbereich gekippt seien.

Aufgrund verschiedener konservativer Ansätze, wie z.B. einem Gleit- und Steigwinkel von je 6° oder der Berücksichtigung des Hubschraubers unmittelbar über dem Immissionsort, ist in der Praxis mit etwas geringeren Schalleinwirkungen zu rechnen als im Gutachten ermittelt wurden. Im Vergleich zu den im Gutachten angenommenen Winkeln von 6° betragen die in der AzB vorgegebenen Gleit- und Steigwinkel für Hubschrauber dieser Klasse 9°. 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 hier ermittelten Pegeln führt. Beim Aufenthalt im Gebäude, wovon im Nachtzeitraum ausgegangen wird, wird der präventive Richtwert sicher eingehalten. Im Tagzeitraum ist aufgrund verschiedener konservativer Ansätze, der geringen Anzahl an Flugbewegungen und der Möglichkeit, sich ins Gebäude zurückzuziehen, von keiner erheblichen Belästigung durch den Hubschrauberlandeplatz auszugehen. Ausgleichsmaßnahmen, wie z.B. Schallschutzfenster, sind daher aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich.

Die untere Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Schwäbisch Hall teilt mit Stellungnahme vom 05.05.2025 mit, dass keine Zuständigkeit für Fluglärm vorliege.

Dem Vorhaben stehen Belange des Lärmschutzes nicht entgegen, der Schutz vor Fluglärm ist in ausreichendem Maße gewährleistet.

d) Erfordernisse der Raumordnung

Das Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 21 (höhere Raumordnungsbehörde) bittet am 30.04.2025 um Fristverlängerung bis 13.05.2025. Die Genehmigungsbehörde stimmt einer Fristverlängerung bis zum 13.05.2025 mit E-Mail vom 30.04.2025 zu.

Mit Stellungnahme vom 08.05.2025 teilt die höhere Raumordnungsbehörde mit, dass dem Vorhaben derzeit keine raumordnerischen Ziele entgegenstehen würden. Allerdings seien in östlicher und westlicher Nähe zu Crailsheim Vorranggebiete für regionalbedeutsame Windenergieanlagen geplant. Aufgrund der Entfernung der beiden Vorranggebiete zu der An-/Abflugfläche gehe man nicht davon aus, dass ein Nutzungskonflikt vorliege. Es werde dennoch eine Rücksprache mit dem zuständigen Planungsträger, dem Regionalverband Heilbronn-Franken empfohlen.

Der Regionalverband Heilbronn-Franken wurde am Verfahren beteiligt und weist mit Stellungnahme vom 30.04.2025 ebenfalls auf die Vorranggebiete für regionalbedeutsame Windkraftanlagen in Verlängerung der An- und Abflugstrecken hin. Zu beiden geplanten Vorranggebieten sei ausgehend vom Landeplatz ein Abstand von mindestens 4,5 km gegeben. Da in den Unterlagen von einer Hindernisbegrenzungsfläche im Bereich der Abflugfläche von 3.333,3 m die Rede sei, gehe der Regionalverband Heilbronn-Franken nicht von Konflikten mit diesen Zielen der Raumordnung in Aufstellung aus.

Die beiden Vorranggebiete liegen jeweils mindestens 4,5 km entfernt und damit deutlich außerhalb des für die Hindernisfreiheit festgelegten Beurteilungsgebietes für den Hubschrauberflugplatz.

Das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg teilt mit Stellungnahme vom 04.04.2025 mit, dass laufende oder geplante Flurneuordnungsverfahren nicht berührt werden.

Es wurden keine Einwände in Bezug auf die Erfordernisse der Raumordnung vorgetragen.

Das Vorhaben entspricht somit den Erfordernissen der Raumordnung.

e) Erfordernisse des Städtebaus

Das Ressort Stadtentwicklung der Stadt Crailsheim teilt mit Stellungnahme vom 28.04.2025 weder Anmerkungen noch Bedenken mit.

Das Straßenbauamt des Landratsamtes Schwäbisch Hall teilt mit Stellungnahme vom 05.05.2025 mit, dass keine klassifizierten Straßen betroffen seien. Gegen das Vorhaben würden daher keine Einwände bestehen.

f) Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Die untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Schwäbisch Hall teilt mit Stellungnahme vom 05.05.2025 mit, dass keine Bedenken gegen das beantragte Vorhaben bestehen.

Die höhere Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Stuttgart teilt mit Stellungnahme vom 28.03.2025 mit, dass sich innerhalb des Untersuchungsraums keine Naturschutzgebiete oder Flächen des Artenschutzprogramms Baden-Württemberg befinden würden. Auf das nächstgelegene Naturschutzgebiet in ca. 1,3 km Entfernung nordöstlich des Vorhabenstandorts seien durch den Betrieb des Hubschrauberlandeplatzes keine negativen Auswirkungen aufgrund der großen Entfernung und der geringen Anzahl an geplanten Flugbewegungen zu erwarten. Negative Auswirkungen auf Naturdenkmale sowie gesetzlich geschützte Offenlandbiotope seien ebenfalls nicht zu erwarten. Ca. 900 m nordöstlich des Vorhabenstandorts befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Kreckelberg, Karlsberg (Galgenberg) mit Weinberg und Breitsee“. Sollte für die geplante Umsetzung eine Befreiung von den Verbotsvorschriften der Verordnung für das betroffene Landschaftsschutzgebiet erforderlich sein, so sei gem. § 7 Abs. 2 der Landschaftsschutzgebietsverordnung neben der Bereifung durch die zuständige untere Naturschutzbehörde auch die Zustimmung der höheren Naturschutzbehörde erforderlich.

Die untere Naturschutzbehörde hat keine Befreiung gefordert.

Die untere Wasser- und Bodenschutzbehörde des Landratsamts Schwäbisch Hall teilt mit Stellungnahme vom 05.05.2025 mit, dass gegen das Vorhaben aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken bestehen.

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

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

g) Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Der Deutsche Wetterdienst teilt mit Stellungnahme vom 21.03.2025 mit, dass keine Einwände oder Bedenken gegen die vorgelegte Planung bestehen würden.

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gibt mit Schreiben vom 06.05.2025 eine koordinierte Stellungnahme zum einen für Anlagenschutzbereiche von zivilen Flugsicherungseinrichtungen nach § 18a LuftVG und zum anderen für Flugverfahren nach § 33 LuftVO ab. Hinsichtlich des

öffentlich-rechtlichen Belangs der Anlagenschutzbereiche von zivilen Flugsicherungseinrichtungen (§ 18a LuftVG) würden keine Bedenken bestehen.

Aus der Lage zu Flugsicherungsgebieten würden sich Vorgaben ergeben, die für den Flugbetrieb zwingend zu beachten seien. Hinsichtlich der Flugverfahren wird ergänzend zu den Angaben im flugsicherungstechnischen Gutachten auf Seite 11, 12 darauf hingewiesen, dass die Anflugverfahren zum Flughafen Schwäbisch Hall (EDTY) bereits nördlich von Crailsheim beginnen würden. Der geplante Hubschrauber-Sonderlandeplatz liege außerhalb der Radio Mandatory Zone (RMZ) des Flugplatzes Schwäbisch Hall und nicht, wie im flugsicherungstechnischen Gutachten geschrieben, außerhalb der Kontrollzone des Flugplatzes Schwäbisch Hall, da dieser nur über eine Radio Mandatory Zone verfüge.

Der Hinweis des BAF wird von der Genehmigungsbehörde zur Kenntnis genommen.

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr teilt mit Stellungnahme vom 18.03.2025 mit, dass vorbehaltlich gleichbleibender Sach- und Rechtslage Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt werden. Es würden daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr keine Einwände bestehen.

Die Große Kreisstadt Crailsheim, Ressort Sicherheit & Bürgerservice, Sachgebiet Feuerwehr nimmt mit Schreiben vom 28.04.2025 wie folgt Stellung:

Sicherheitsvorkehrungen

Das im Havariefall durch das Umschaltventil beaufschlagte Leitungsnetz, das zu dem erdverlegten Löschwasserrückhaltetank führt, sei ebenfalls brand- und explosionsbeständig auszuführen.

Der Antragssteller teilt mit, dass sich das Leitungsnetz ab dem Umschaltventil ausschließlich im Gebäude und im Erdreich befinde. Es sei aus nicht brennbarem Gussrohr und feuerbeständig befestigt. Zwischen Brandabschnitten erfolge eine Schottung des Leitungsnetzes.

Feuerlösch- und Rettungsdienst

Die aufgeführte Richtlinie für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätze vom 01.03.1983 sei aufgehoben und durch die Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen vom 20. April 2023 ersetzt worden.

Diese seien allerdings nicht direkt auf die vorliegenden Gegebenheiten anwendbar. Aus Sicht des abwehrenden Brandschutzes würden die Bestimmungen der alten Richtlinie aber einen anwendbaren Ansatz darstellen.

Der Anwendungsbereich der „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen“ erfasst nicht die Flugplätze, die ausschließlich für Hubschrauber vorgesehen sind. Für diese gilt weiterhin die Richtlinie aus dem Jahr 1983.

Abstimmung mit der Feuerwehr Crailsheim

Im luftfahrttechnischen Gutachten werde auf Abstimmungsergebnisse mit der Feuerwehr Crailsheim hingewiesen. Die Abstimmungsergebnisse seien schriftlich darzustellen und nach Prüfung durch die Stadt Crailsheim in das Gutachten mit aufzunehmen.

Hierzu teilt der Antragsteller mit, dass sich der Feuerwehrkommandant Herr Klingenbeck mit dem Ingenieurbüro Süss am 15.02.2024 über die Löschtechnik abgestimmt habe. Soweit dadurch Vorgaben für die Ausarbeitung für das luftfahrttechnische Gutachten erforderlich wurden, seien diese in das Gutachten eingeflossen.

Alarmmeldung

Die im luftfahrttechnischen Gutachten beschriebene differenzierte Alarmmeldung an die Integrierte Leitstelle sei im Rahmen der unterschiedlich anzuwendenden Einsatzpraktiken der Feuerwehr bereits bei der Alarmierung von wesentlicher Bedeutung und daher zwingend technisch umzusetzen.

Der Antragsteller führt aus, ein Feuermelder, über den die in die Handhabung der Geräte eingewiesene Person im Krankenhaus und die weiteren Rettungsstellen alarmiert werden könne, werde am vorgesehenen Hubschrauberlandeplatz im Bereich des Aufzugsüberbaus eingerichtet. Dies wurde bereits in der Planung berücksichtigt und werde entsprechend den Vorgaben ausgeführt. Eine differenzierte Alarmweitermeldung könne somit sichergestellt werden. Zusätzlich werde dies im Flugaufsichtsraum und im Bereich des zweiten Rettungsweges von der Plattform umgesetzt.

Aus Sicht der Brandschutzdienststelle des Landratsamtes Schwäbisch Hall bestehen keine abweichenden Anforderungen als die Forderungen der Feuerwehr/Baurechtsamt der Stadt Crailsheim.

Das Polizeipräsidium Aalen teilt mit Stellungnahme vom 18.03.2025 mit, dass aus verkehrspolizeilicher Sicht keine Bedenken bestehen.

Das Sachgebiet Verkehrsbehörde der Stadt Crailsheim weist in der Stellungnahme vom 28.04.2025 darauf hin, dass bei der Bewertung dieses Vorhabens die Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen vom 19.01.1982 von zentraler Bedeutung seien. Diese Richtlinie diene dem Schutz der Anwohner und der Gewährleistung der Sicherheit im Luft- und Straßenverkehr. Gemäß den genannten Richtlinien seien spezifische Mindestabstände zwischen Flugplätzen und Straßen festgelegt, um potenzielle Gefahren durch den Luftverkehr zu minimieren.

Die Überflughöhen entsprechend der Vorgaben der Richtlinie „Abstände zwischen Flugplätzen und Straßen“ sind von den Piloten der eingesetzten Hubschrauber zu beachten. Die Mindestüberflughöhe beträgt 19,50 Meter. Es werden ausschließlich Hubschrauber der Flugleistungs-klasse 1 eingesetzt. Diese verfügen über zwei Motoren/Triebwerke, sodass sie auch bei einem Ausfall eines Motors/Triebwerks genug Leistung haben, um sicher weiterfliegen und eine geeignete Landestelle erreichen können. Zudem beträgt die Höhe des Sonderlandeplatzes ca. 20 m über Geländeniveau. Allein dadurch werden die Abstände zwischen Straße samt Lichtraumprofil und Flugflächen eingehalten.

h) Weitere Stellungnahmen

Aus Sicht des privaten Einwenders werde nicht berücksichtigt, dass infolge der Windentwicklung durch die Flugbewegungen, auf dessen Terrasse immer wieder Blumenkübel umfallen – teilweise auch zu Bruch gehen würden – und Laub auf dessen Terrasse geweht werde, was insbesondere im Herbst zu erheblichen Reinigungsarbeiten führe.

Es ist davon auszugehen, dass die beschriebene Windbelastung künftig nicht mehr auftritt. Einerseits aufgrund der Lageveränderung der neuen Hubschrauberplattform um ca. 50 Meter nach

Westen, andererseits durch deren erhöhte Position im Vergleich zur bisherigen Bodenlandemöglichkeit.

Weiter sei aus Sicht des privaten Einwenders festzustellen, dass der Grundstückswert durch die gewählte Flugroute erheblich negativ beeinträchtigt werde. Dies wirke sich insbesondere bei einem möglichen Verkauf der Liegenschaft aus. Zu berücksichtigen sei zudem, dass der Bebauungsplan die Errichtung eines dreigeschossigen Gebäudes auf dem Grundstück zulasse. Dadurch würde sich der Abstand zwischen Gebäude und Hubschrauber um mehr als 7 Meter verringern. Potenzielle Kaufinteressenten könnten angesichts dieser Situation vom Erwerb Abstand nehmen oder Preisabschlüsse verlangen.

Von Belang sei zudem der Stationierungsort der Hubschrauber. Im Falle einer Ansiedlung in Crailsheim könne nach Ansicht des Einwenders eher Einfluss auf das Flugverhalten der Piloten genommen werden.

Der neue Hubschrauberlandeplatz wird gegenüber der bestehenden Landemöglichkeit um ca. 50 Meter weiter nach Westen verlegt und befindet sich etwa 20 Meter über dem bestehenden Gelände. Es ist davon auszugehen, dass sich die Situation für das Grundstück gegenüber der bisherigen Situation verbessert. Auch der bisherige Flugbetrieb führt bereits zu Schalleinwirkungen am Wohnhaus. Weiterhin kann in unmittelbarer Nähe zu einem Krankenhaus nicht erwartet werden, dass keinerlei Beeinträchtigungen durch den laufenden Betrieb auftreten.

Eine Stationierung von Intensivtransporthubschraubern in Crailsheim ist nach bisherigen Kenntnissen nicht vorgesehen. Luftrettungsstandorte mit stationierten Hubschraubern werden seitens des Bundes und der Länder nach vorgegebenen Richtlinien und Rahmenbedingungen festgelegt. Dazu gehört auch, dass das Einsatzgebiet der Rettungshubschrauber für lebensrettende Maßnahmen möglichst flächendeckend abgebildet wird.

IV. 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.

Die Neuerrichtung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Dach 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. Das Klinikum Crailsheim liegt im Umfeld der Autobahnen A7 und A8 und deckt damit Unfallschwerpunkte ab. Ohne einen Hubschrauberlandeplatz am Klinikum Crailsheim müssten Rettungsflüge auf andere Hubschrauberlandeplätze verteilt werden. Dies würde dazu führen, dass weitere Flugstrecken zu anderen Kliniken zurückgelegt werden müssten und somit die Versorgung von Notfallpatienten verzögert und damit verschlechtert werden würde. Mit Wegfall der Hubschrauberlandemöglichkeit würde sich damit für die Allgemeinheit die Notfallversorgung am Standort Crailsheim erheblich verschlechtern. Demgegenüber steht das Interesse Einzelner (unmittelbare Anwohner), insbesondere vor unangemessenen Lärmbeeinträchtigungen geschützt zu werden. Wie im Lärmgutachten dargestellt und unter lit. E. III.1.c) erläutert, ergeben sich durch das Vorhaben keine unzumutbaren Lärmbelastungen.

Insofern überwiegt das Allgemeininteresse an einer umfassenden und funktionierenden Notfallversorgung am Standort Crailsheim. 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 S. 4 LuftVG und §§ 52 Abs. 1, 42 Abs. 1 LuftVZO. Die unter lit. 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.

G. Rechtsbehelfsbelehrung

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

H. Hinweis

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

Regierungspräsidium Stuttgart
Stuttgart, den 12.01.2026

gez. Wahl

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.