

Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 26 – Luftfahrtbehörde
Frau Silke Dlugosch
Am Bonnhof 35
40474 Düsseldorf

über **Helios Universitätsklinikum Wuppertal**
VAMED - Herrn Konietzko
Heusner Str. 40
42283 Wuppertal

Hubschrauberlandeplatz HUKW - Antragsprüfung

E-Mail vom 17. Dezember 2021

Sehr geehrte Frau Dlugosch,

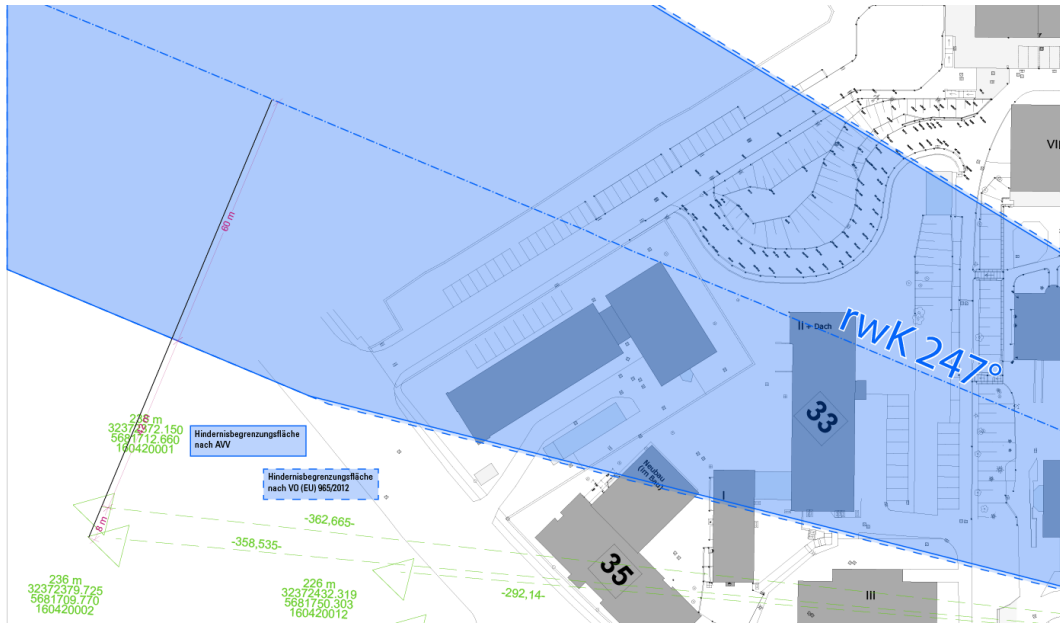
nachfolgend nehme ich Stellung zu den von Ihnen genannten Punkten.

Punkt 1 - Hindernisse in der Abflugfläche 247° rwN

Hierbei handelt es sich um ein Missverständnis. Die Hindernisbegrenzungsflächen 045° rwN und 247° rwN sind vollständig hindernisfrei. Dies geht aus den Anlagen 3, 8, 9 und 10 des Eignungsgutachtens V 3.4 vom 14.02.2020 hervor.

Wie die Anlage 3 zeigt, liegt der Baumbestand im Südwesten des Dachlandeplatzes komplett außerhalb der An- und Abflugfläche 247° rwN.

Es gibt drei Bäume, welche die zulässige Höhe gemäß FLK 1 – Neigung 4,5 Prozent – überschreiten, die Abstände der beiden nächstgelegenen Bäume zur Hindernisbegrenzungsfläche sind im nachfolgend Screenshot angegeben (42 m und 50 m; 102 m und 110 m zum Mittelkurs 247° rwN).



- In der Anlage 8 wird die außerhalb der Hindernisbegrenzungsfläche gelegene Lage deutlich durch die unterbrochene Kontur der Objekte.
- In der Anlage 10 beschreiben die Winkelangaben in der Spalte 2 (224,8°, 229,51° und 230,62°) die abweichende Lage.

Die im Gutachten V3.4 vom 14. Mai 2020 im Kapitel 8.13 beschriebenen Maßnahmen beziehen sich auf die zwei Bäume in der Abflugfläche 045° rwN, deren Höhe 2016 die zulässigen Höhen noch unterschritten hat (vgl. Anlagen 9 und 10).

Es heißt dort:

„Der im nahen Umfeld des Landeplatzes vorhandene alte Baumbestand im **Nordosten** wurde vom öbVI Udo Stichling 2016 amtlich erfasst. Eine Wiederholung der möglicherweise in die Hindernisbegrenzungsflächen (An- und Abflugflächen) hineinstoßenden Bäume wird im Herbst 2022 erforderlich, damit ggf. notwendige Kronenpflegeschnitte im Winterhalbjahr 2022/2023 möglich werden können. Bäume sind dann zu erfassen, wenn sie weniger als 5,0 m rechts, links und unterhalb der Abflugflächen gelegen sein sollten. Kronenpflegeschnitte werden notwendig, wenn nachwachsende Luftfahrthindernisse – hier Bäume – weniger als 3,0 m an die Abflugflächen reichen.“

Bei der von Ihnen zitierten Aussage von mir handelt es sich um ein Missverständnis meinerseits. Meine Aussage bezieht sich auf einen älteren Planungsstand.

„Ob die vier Bäume noch vorhanden sind und wenn ja, ob sie weiter gewachsen sind, sollte rechtzeitig vor der Betriebsaufnahme des Landeplatzes im Jahr 2024 durch den Bauherrn geklärt werden. Ich empfehle, den bereits beauftragten öbVI, Herrn Stichling, ergänzend zu beauftragen. Er kann auch den Eigentümer über das Katasteramt erfragen. Die Vermessung ist ggf. zu ergänzen.“

Ursprünglich war die An- und Abflugfläche 225° rwN – 180° ggü. der Hauptanflugfläche 045° rwN versetzt – geplant. Bei diesem Kurs hätten die Bäume sich im Bereich der Hindernisbegrenzungsfläche befunden. Aufgrund der Hindernissituation wurde der Kurs dann um 22° auf 247° rwN geändert. Die höhenkritischen Bäume befinden sich deutlich außerhalb der Abflugfläche 247° rwN, wie oben ersichtlich.

Aufgrund des Sachverhalts halte ich das Ermitteln der Eigentümer und der Baumart im Südwesten für entbehrlich.

Ich empfehle für die beiden Bäume im NO (Hindernisnummer 160420008 , 160420007) eine erneute Vermessung frühestens im Herbst 2022 zu veranlassen und ggf. Kronenpflegeschnitte vorzunehmen (vgl. Anlage 9). Die Hindernisse (2016: Höhe 4,14 m und 4,45 m unterhalb der Hindernisbegrenzungsfläche mit einer Neigung von 4,5 Prozent) befinden sich außerhalb der Liegenschaft. Die jeweiligen Eigentümer und die Baumart werden Ihnen kurzfristig mitgeteilt.

Punkt 2 - Mitteilung der Bewegungszahlen

Die Prognose der Flugbewegungen des Dachlandeplatzes p. a. hat keine Beziehung zur vorhandenen PIS-Landestelle (PIS = Public Interest Site). Sie bezieht sich auf die zukünftige Entwicklung des HUKW mit einem Planungshorizont von 10 Jahren nach Inbetriebnahme des Dachlandeplatzes. Die prognostizierten Flugbewegungen im Eignungsgutachten basieren auf den Angaben des medizinischen Direktors des HUKW.

Die Flugbewegungen an der 2018 eingerichteten der PIS-Landestelle sind für diese Maßnahme nicht relevant.

Punkt 3 - zukünftige Planung der vorhandenen PIS

Die im Gutachten benannte Aussage

„Es handelt sich lediglich um eine Verlagerung der bereits heute genutzten Hubschrauberlandestelle im Norden der Liegenschaft, mit einem Höhenzuwachs von 10,5 m.“ bezieht sich nur auf die Bewertung der Umweltverträglichkeit des geplanten Dachlandeplatzes.

In den von Ihnen zitierten Passagen im UVPG-Beitrag S. 11, 12 und 38 sehen Sie einen Widerspruch. Dieser Einschätzung kann ich nicht folgen.

Der Regelbetrieb wird über den Dachlandeplatz erfolgen. Ein Parallelbetrieb des zukünftigen Hubschrauber-Sonderlandeplatzes ab 2024 und der PIS-Landestelle ist vom HUKW nicht vorgesehen. Damit sind auch keine kumulativen Wirkungen zu berücksichtigen. Die vorhandene PIS-Landestelle – NW501 in der PIS-Masterliste – soll mit Ihrer Infrastruktur weiter erhalten bleiben und in dem äußerst seltenen Fall

- der Nichtnutzbarkeit, z. B. infolge von Sanierungsmaßnahmen oder der Blockierung des Dachlandeplatzes durch einen weiteren RTH sowie
- für den Massenanfall von Verletzten (MANV) und Katastrophen

genutzt werden können.

Im Fall der Wahrung höherer Güter z.B. Gefahr für „Leib und Leben“ ist eine Landung an jeder vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer identifizierten Landestelle möglich. Die PIS mit ihrer Infrastruktur gemäß der in der LuftVO geforderten Kriterien (§ 18 Absatz 4, einschließlich der zugehörigen Anlage 3 zum § 18 Absatz 4 LuftVO), erhöht gegenüber einer nicht markierten Landestelle die Sicherheit des Flugbetriebs für alle Beteiligten. Daher wird deren Erhalt befürwortet.



Vorhandene PIS-Landestelle mit Brandschutzcontainer, Hindernismarkierung und -befeuerung im Norden der Liegenschaft

Bei Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Carloff'.

Gunter Carloff
Freier Sachverständiger für Hubschrauber-Flugplätze und –Flugbetrieb