

zu betrachtende Standortalternativen		LKreis RT: B 28/Wannweil	LKreis Tü: Tübingen, Dach der BG-Klinik
ARBEITSPAPIER der vom IM und den RPen erstellten gemeinsamen Prüfmatrix - befüllt mit Stand 11. August 2022 -			
Kriterien			
	<u>Grundvoraussetzung gemäß Struktur- und Bedarfsanalyse zur Luftrettung in BW</u>		
1	Platz innerhalb des in der Struktur- und Bedarfsanalyse genannten Suchkorridors?	ja	ja
	<u>Eignung des Standorts für den Hubschrauberbetrieb</u>		
	<u>Tatsächliche Eignung</u>		
2	Platzbetreiber vorhanden und einverstanden?	ja (Betreiber zukünftig Landkreis RT), allerdings keine Mehrheit in Sitzung des Gemeinderats Wannweil am 26.07.22 (Inhaber)	ja (bisher BG-Klinik)
3	Eignungsaspekte des Geländes, vorhandene Infrastruktur (summarische Prüfung)		
a	mögliche Hindernisse (Bewuchs, Gebäude) vorhanden?	nein	Aufzugsüberfahrt der BG-Klinik müsste entfernt werden. Erhebliche Veränderungen der Gebäudestruktur erforderlich.
b	Bereits vorhandene und nutzbare, luftfahrtrelevante Infrastruktur? (z.B. Hanger; Baujahr/derzeitige Nutzung)	Neubau von Landeplatz, Hangar, Betankungsanlage und Sozialräumen erforderlich.	sanierungsbedürftiger Dachlandeplatz vorhanden. Planung sieht Abriss dessen und Neubau von Landeplatz, zwei Parkpositionen, Hangar und Betankungsanlage sowie Umbau der Sozialräume vor.
c	Falls nein: Ausreichende Freiflächen für Erweiterungen?	ja	Bau eines zweiten Landeplatzes ist aus Platzgründen nicht möglich. Konzept sieht nur einen Landeplatz mit Hangar und zwei Parkpositionen vor.
d	Anbindung an wesentliche Infrastruktur (Strom, Wasser, Abwasser, Telekommunikation)?	ja, an Industriegebiet angrenzend	ja, Klinikstandort
e	Verkehrsanbindung?	gut, direkt an Abfahrt der B28 angrenzend	gute Anbindung für Personal (Klinikstandort). Ungünstige Positionierung (Dachhangar) für Wartungsarbeiten / bodengebundenen Abtransport bei defektem RTH.
f	Sachverständigen-Gutachten zu Eignung vorhanden (§ 51 Abs. 1 Nr. 4 LuftVZO)?	ja, s.u.	ja, s.u.
g	ggfs. Umsetzungsdauer eventuell erforderlicher Ausbauten/Aufrüstungen (Aspekte a-f)?	1-2 Jahre	4-5 Jahre.
4	Wetter / Topographie		
a	Weitgehend ebenes Geländeprofil?	ja	Klinikdach
b	Hinweise auf kleinräumig bekannte Nebel-/Staulagen vorhanden?	nein	nein
c	Hinweise auf sonstige witterungsbedingte oder topographische Probleme?	nein	nein
d	Gutachten des Deutschen Wetterdienstes über flugklimatologische Verhältnisse vorhanden (§ 51 Abs. 1 Nr. 5 LuftVZO)	nein	nein

zu betrachtende Standortalternativen		LKreis RT: B 28/Wannweil	LKreis Tü: Tübingen, Dach der BG-Klinik
5	Einsatztaktische Vor- oder Nachteile		
	a Nutzung/Belegung des einzigen Hubschrauberlandeplatzes einer Klinik?	nein	Ja, Kliniklandeplatz wird sowohl von Chr. 41 als auch von extern an- und abfliegenden RTH genutzt. Parallele Starts / Landungen sind flugphysikalisch und ablauforganisatorisch nicht möglich. Durch die Vorhaltung von zwei Parkpositionen neben dem Landeplatz ist dieser nach dem Anflug zeitnah wieder frei, es ist beim Anflug zweier Hubschrauber aber mit kurzem Zeitverzug zu rechnen.
	b Hinweise auf etwaige sonstige einsatztaktische Vor- oder Nachteile	s. Punkte 12-14	s. Punkte 12-14
	Rechtliche Eignung		
6	Luftverkehrsrechtliche Genehmigung (§ 6 LuftVG) bereits für die RTH-Nutzung vorhanden?	nein	ja, aber nicht ausreichend (Änderungsgenehmigung erforderlich)
7	Vorprüfung einzelner Aspekte für eine spätere luftverkehrsrechtliche Genehmigung der RTH-Nutzung (§ 6 LuftVG - hier wird nicht die Genehmigungsfähigkeit abschließend geprüft; ebenso erfolgt keine abschließende Beteiligung der Träger öffentlicher Belange).		
	a Welche Vorprüfungen o.ä. durch Dritte wurden ggf. bereits durchgeführt?	Gutachterliche Betrachtung von Lärmimmission, Hindernisfreiheit und Umweltverträglichkeit	Gutachterliche Betrachtung von Lärmimmission, Hindernisfreiheit und Statik
	b gutachterliche Würdigung folgt, sofern erforderlich, erst im Zuge des luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens):		
	1) Hinweise auf baurechtliche Genehmigungshindernisse?	nein	Neubau der Dachinfrastruktur im Bestand. Dachlandeplatz wird während der langen Umbauphase geschlossen. Aufzugsüberfahrt und Teile des bestehenden Daches müssen entfernt werden. Lt. Statikgutachten erhebliche statische Ertüchtigung der Landeplattform in Form eines Exoskelettes erforderlich, da Erdbebenzone III. Hohe Bauplanungs- und Baukostenrisiken.
	2) Hinweise auf brandschutzrechtliche Hindernisse?	nein	Treibstofflager im / am Klinikgebäude, kleinerer Tankbehälter und Betankungsanlage auf dem Klinikdach.
	3) Hinweise auf immissionsschutzrechtliche Hindernisse (insbes. Lärm, § 6 Abs. 2 LuftVG, z.B. Nähe zu Wohnbebauung)?	Der schalltechnische Orientierungswert für Wohnnutzung von 55 dB betrifft an keiner Stelle Wohnbebauung. Präventive Richtwerte und kritische Toleranzwerte werden nicht erreicht oder überschritten.	Innenstadtrandlage. Erhebliche Zunahme der Flugbewegungen im Vgl. zum Status quo. Fluglärmetechnische Untersuchung: Der schalltechnische Orientierungswert für Wohnnutzung von 55 dB betrifft großflächig auch Wohngebiete. Präventive Richtwerte und kritische Toleranzwerte werden im Wesentlichen aber nicht erreicht.
	4) Hinweise auf naturschutzrechtliche Hindernisse (§ 6 Abs. 2 LuftVG, z.B. Wasser-/Naturschutzgebiete, Artenschutz)?	Umweltverträglichkeits-Vorprüfung ergab keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Daher ist die Durchführung einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung mit Umweltbericht nicht erforderlich.	Geplantes Naturschutzgebiet „Steinenberg-Neuhalde“ direkt an das Klinikgelände angrenzend. Eine Umweltverträglichkeits-Vorprüfung liegt nicht vor.
	5) Hinweise auf raumordnerische Hindernisse (§ 6 Abs. 2 LuftVG)?	nein	Wohnbebauung an das Klinikgelände angrenzend.
	6) Hinweise auf etwaige sonstige Ausschlussgründe (z.B. § 6 Abs. 3 LuftVG)?	nein	nein

zu betrachtende Standortalternativen		LKreis RT: B 28/Wannweil	LKreis Tü: Tübingen, Dach der BG-Klinik
Möglichkeit der ärztlichen Besetzung durch Klinik			
8	Gibt es in der näheren Umgebung Kliniken?	ja	ja
Investitionskosten (nicht: laufende Betriebskosten)			
9	Grundstück...		
a	in Bundes-, Landes- oder Kommunaleigentum?	ja, kommunales Eigentum der Gemeinde Wannweil	nein, Eigentum der BG-Klinik
b	sofern nein:		
	1) Kosten des Grunderwerbs? (nur Kostenabschätzung)	keine	Verkauf nicht vorgesehen
	2) Bereitschaft eines Dritten zum Grunderwerb?	ggf. Landkreis RT	Verkauf nicht vorgesehen
	3) Kosten für Pacht / Miete (nur Kostenabschätzung)	durch Landkreis RT	nicht vorgesehen
10	Finanzierung von erforderlichen Investitionen in Infrastruktur...		
a	durch Platzhalter / Platzeigentümer?		ja (BG-Klinik)
b	durch Dritte, z.B. Klinik in der Nähe?	ja, Landkreis RT	ja (BG-Klinik)
Etwaige weitere Aspekte			
11	Kostenschätzung der erforderlichen Investitionen		7,7 Mio. EUR laut BG-Klinik, wobei der Vorsitzende der Geschäftsführung der BG-Kliniken mit Schreiben vom 11.07.22 die Finanzierung der insgesamt anfallenden Kosten für die Errichtung der Luftrettungsstation bei einer positiven Standort-Entscheidung des IM zugesichert hat ("Blankoscheck"). Der Betrag dürfte tatsächlich deutlich höher ausfallen: Zum Einen erhebliche Planungs-, Bau- und Kostenrisiken (s. auch Verzögerungen des Umbaus der benachbarten CRONA-Kliniken einschl. des dortigen Landeplatzes). Zum Anderen ist während der Umbauzeit (laut BG-Klinik 4-5 Jahre) der bisherige Hubschrauber-Landeplatz unbrauchbar, weshalb dann der Zuschuss der Krankenkassen für Notfallversorgung entfallen dürfte (500.000 EUR/Jahr).
12*	Auch bodengebunden (bei fluguntauglichen Witterungsverhältnissen) für den ländlichen Raum vorteilhafte Ergänzung bestehender, angrenzender NEF-Systeme?	ja, vorteilhaft für beide Städte Tübingen und Reutlingen sowie den ländlichen Raum dazwischen.	Bedingt: vorteilhaft nur für Stadt Tübingen, nicht für den ländlichen Raum.
13**	Einsatztaktisch vorteilhafte Lage außerhalb innerstädtischer Verdichtungsgebiete und Nähe zu den ländlichen Räumen, die laut Strukturgutachten besonders von der Luftrettung profitieren?	ja, Nähe zu den Gebieten der Schwäbischen Alb mit Primärabdeckung durch Chr.41.	Innenstadtrandlage. Innerhalb der empfohlenen Suchregion weitestmögliche Entfernung zu den Gebieten der Schwäbischen Alb mit Primärabdeckung durch Chr.41
14	ggfs. Möglichkeit einer zukünftigen einsatztaktischen Erweiterung (z.B. Nachtflug)?	ja, Industriegebiet	Fluglärmetechnische Untersuchung: Problematisch, schalltechnischer Orientierungswert für Wohnnutzung bei Nacht tangiert Wohngebäude in direkter Umgebung der Kliniken.

***Erläuterung zu 12**

An verschiedenen RTH-Standorten halten Luftrettungsbetreiber oder Hilfsorganisationen derzeit ein bodengebundenes NEF als Ersatz vor, um auch bei nicht-flugtauglichen Witterungsbedingungen den Notarzt einsetzen zu können. Für diesen Fall ist es als wünschenswert anzusehen, wenn so eine optimale Ergänzung der Flächenabdeckung der umliegenden NEF-Standorte erreicht werden kann.

***Erläuterung zu 13**

Eine RTH-Stationierung im innerstädtischen Bereich ist als nachteilig anzusehen, da die Vorteile der Luftrettung, insbesondere die schnelle Überwindung großer Distanzen, im Kern dieser städtischen Ballungsgebiete nur bedingt zum Tragen kommen können. Ein hoher Verdichtungsgrad, gute Verkehrsinfrastruktur, eine hohe Klinikdichte und kurze Transportwege ermöglichen hier zeitnahe notfallmedizinische Versorgung und Transport durch den bodengebundenen Rettungsdienst unter Einhaltung der geforderten Zeiten wie Hilfsfrist und Prähospitalzeit. Nur eingeschränkte innerstädtische Landemöglichkeiten für Luftrettungsmittel verringern deren hier ohnehin fraglichen Zeitvorteil noch weiter. Für die Versorgung der ländlichen Gebiete, wo der Zeitgewinn durch Rettungshubschrauber deutlich mehr ins Gewicht fällt, wären bei einer innerstädtischen Stationierung häufig längere Anflüge aus den Ballungsgebieten heraus notwendig. Diese Überlegungen sprechen für ein dezentrales Stationierungskonzept außerhalb der innerstädtischen Bereiche, um die Vorteile der Luftrettung in ländlich strukturierten Gebieten besser nutzen zu können. Das Luftrettungsmittel sollte also möglichst nahe zu den Einsatzgebieten platziert werden, die nach dem Luftrettungsgutachten mit der höchsten Ausschöpfungsmöglichkeit seiner Vorteile einhergehen. Für den Standort des RTH Chr.41 sind dies insbesondere auch die Gebiete der Schwäbische Alb im Grenzgebiet der Landkreise Reutlingen, Sigmaringen und Zollernalbkreis.