

BEGRÜNDUNG

ÜBER DIE 1. ÄNDERUNG DES VORHABENBEZOGENEN BEBAUUNGSPLANS NR. 9 DER STADT SCHLESWIG

"GEBIET NÖRDLICH DR. KIRCHHOFF-PLATZ, WESTLICH ST.- JÜRGENER-STRASSE"

(betreffend die Errichtung eines Hubschrauber-Dachlandeplatzes am
HELIOS Klinikum Schleswig)

VERFAHRENSSTAND:

- AUFSTELLUNGSBESCHLUSS (§ 2 (1) BauGB)
- FRÜHZEITIGE BEHÖRDENBETEILIGUNG (§ 4 (1) BauGB)
- FRÜHZEITIGE BÜRGERBETEILIGUNG (§ 3 (1) BauGB)
- BETEILIGUNG DER TÖB'S UND GEMEINDEN (§ 4 (2) UND § 2 (2) BAUGB)
- ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG (§ 3 (2) BAUGB)
- ERNEUTE ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG (§ 4A (3) BAUGB)
- BESCHLUSS UND GENEHMIGUNG (§ 10 BAUGB)

AUFGESTELLT:

PLANUNGSBÜRO SPRINGER
ALTE LANDSTRASSE 7

24866 BUSDORF

TEL: 04621 / 9396-0
FAX: 04621 / 9396-66

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1	AUSGANGSSITUATION 1
1.1	Geltungsbereich..... 1
1.2	Bestand 1
1.3	Grundlage des Verfahrens..... 1
2	ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG 2
2.1	Planungserfordernis und Planungsziele..... 2
3	PLANINHALT UND FESTSETZUNGEN..... 5
3.1	Art der baulichen Nutzung 5
3.2	Maß der baulichen Nutzung 5
3.3	Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen..... 5
3.4	Verkehrliche Erschließung 5
3.5	Ver- und Entsorgung..... 5
3.6	Immissionsschutz 6
3.7	Denkmalschutz 7
3.8	Natur und Landschaft 7
3.9	Artenschutz..... 8
4	KOSTEN..... 8

Verwendete Gutachten:

- Eignungsgutachten Hubschrauber-Dachlandesplatz HELIOS Klinikum Schleswig von der HELIPAD.consulting aus Lemgo vom September 2014
- Geräuschemissionsprognose zum geplanten Hubschrauber-Dachlandeplatz am HELIOS Klinikum in 24837 Schleswig von Wenker § Gesing Akustik und Immissionsschutz GmbH aus Gronau vom 03.03.2014

Begründung

über die 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 9 der Stadt Schleswig – "Gebiet nördlich Dr. Kirchhoff-Platz, westlich St.-Jürgener-Straße" (betreffend die Errichtung eines Hubschrauber-Dachlandeplatzes am HELIOS Klinikum Schleswig).

1 Ausgangssituation

Das bestehende HELIOS Klinikum Schleswig (Bj. 1969) ist als Schwerpunktkrankenhaus mit 376 Planbetten im Krankenhausplan 2011-2015 aufgeführt. Expertisen haben ergeben, dass die seit Jahren dringend notwendige funktionelle Verbesserung und Erweiterung der Klinik im Hinblick auf zeitgemäße Standards am derzeitigen Standort Lutherstraße nicht realisierbar ist. Um die Krankenhausversorgung für das Stadtgebiet und den Landkreis Schleswig sowie die angrenzende Region Schlei-Ostsee sicherzustellen, wird zur Zeit ein Ersatzneubau mit maximal 400 Betten für den somatischen Bereich errichtet. Durch den Neubau auf dem Gelände nördlich Dr.-Kirchhoff-Platz und westlich St.-Jürgener-Straße wird die direkte Anbindung an die dort befindliche psychiatrische HELIOS Fachklinik Schleswig möglich, mit den sich daraus ergebenden Vorteilen im medizinischen, baulichen und funktionellen Bereich.

Um die planungsrechtlichen Grundlagen für den Neubau des HELIOS-Klinikums zu schaffen, hat die Stadt Schleswig den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 9 aufgestellt, der am 15.09.2012 in Kraft getreten ist.

1.1 Geltungsbereich

Der Planbereich liegt in der Gemarkung Schleswig, Flur 5 nordöstlich des Stadtkerns (Flurstück 118 und Teilflächen der Flurstücke 119, 124, 142, 47/13, 71/27 und 71/30). Er wird begrenzt durch die vorhandene psychiatrische Klinik im Norden, eine Parkanlage im Westen, dem Dr. Kirchhoff-Platz im Süden und der St.-Jürgener-Straße im Osten.

1.2 Bestand

Das Helios-Klinikum befindet sich derzeit im Bau. Der Rohbau des Krankenhauses ist weitgehend fertig gestellt.

1.3 Grundlage des Verfahrens

Grundlage des Verfahrens ist das Baugesetzbuch (BauGB) vom 23.09.2004 (BGBl. I, S. 2414) in der derzeit gültigen Fassung.

Die Ratsversammlung der Stadt Schleswig hat am 29.09.2014 die Aufstellung der 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 9 für das "Gebiet nördlich Dr. Kirchhoff-Platz, westlich St.-Jürgener-Straße" beschlossen. Die Änderung des Bebauungsplanes soll nach dem Verfahren für die 'Bebauungspläne der Innenentwicklung' gemäß § 13a BauGB erfolgen. Die Voraussetzung für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens für 'Bebauungspläne der Innenentwicklung sind:

- Der Bebauungsplan dient der Innenentwicklung, insbesondere durch Umnutzung und Verdichtung.
- Die festzusetzende Grundfläche im Plangebiet liegt unter 20.000 m². Auch erfolgen im näheren Umfeld derzeit keine weiteren Bauleitplanungen, so dass entsprechend § 13a (1) Nr. 1 BauGB keine Flächen von Bebauungsplänen mitzurechnen sind, die in einem sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang stehen.
- Durch den Bebauungsplan wird auch nicht die Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem UVP-Gesetz bedürfen.
- Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 (6) Nr. 7b BauGB genannten Schutzgüter.

Diese Voraussetzungen sind aus Sicht der Stadt Schleswig für dieses Verfahren gegeben.

2 Ziel und Zweck der Planung

2.1 Planungserfordernis und Planungsziele

Bei der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 9 wurde kein Hubschrauberlandeplatz im Bereich des Neubaus berücksichtigt. Die bestehende Landemöglichkeit für Hubschrauber auf einem nahe gelegenen Sportplatz, sollte für den Neubau genutzt werden. Die Notwendigkeit für einen kliniknahen Hubschrauberlandeplatz wird durch die Zulassung des HELIOS Klinikums zum Verletzungsartenverfahren der Berufsgenossenschaften unterstrichen. Durch die geografische Lage Schleswigs im Flächenland Schleswig-Holstein ist das Klinikum ein wichtiges Element zur flächendeckenden Unfallversorgung insbesondere schwer verunfallter Personen. Um nun die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines Hubschrauberlandeplatzes auf dem Dach des Klinikums zu schaffen, ist diese Änderung des Bebauungsplanes erforderlich.

Für die Akutversorgung von Schlaganfallpatienten wird am HKSL rund um die Uhr eine Spezialstation - eine sog. Stroke Unit - unterhalten. Außerdem betreibt das HKSL eine Chest Pain Unit zur Behandlung von Patienten mit akutem Koronarsyndrom (Herzinfarkt). Weiter ist die Versorgung von Knochenbrüchen und Polytraumen (Kombinationsverletzungen) aller Schweregrade ein besonderer Schwerpunkt. Folgerichtig ist das HELIOS Klinikum Schleswig bedeutender Teil des Traumanetzwerks Schleswig-Holstein und als Regionales Traumazentrum zertifiziert. Laut Weißbuch der Deutsche Gesellschaft für Unfallchirurgie hat das HKSL hinsichtlich Ausstattung, Struktur und Organisation besondere Anforderungen zu erfüllen. Insofern ist ein Hubschrauberlandeplatz für Flugbetrieb am Tage mit 24h-Betriebsbereitschaft unbedingt erforderlich, um die Versorgung lebensbedrohlich erkrankter/verletzter Patienten zu jeder Tageszeit, also in Ausnahmefällen auch in der bürgerlichen Nachtzeit, zu ermöglichen. Um diesen Erfordernissen zu genügen, vor allem in Hinblick auf eine möglichst kurze Transportzeit letal gefährdeter Patienten, wird auf dem Bauteil C ein Hubschrauberlandeplatz errichtet. Das Gebäudeteil C (der südlichste Baukörper) wurde gewählt, da nur hier die Hindernisfreiheit im Ein- und Ausflugsektor, der durch die vorherrschenden Windrichtungen vorgegeben ist, gewährleistet ist. Dies ist auf den Gebäudeteilen A und B nicht gegeben. Weiterhin ist anzumerken, dass vom Gebäudeteil C eine direkte Anbindung in die Notaufnahme (insbesondere den Schockraum und das CT) gewährleistet ist. Dies ist

der schnellste Weg für den Patienten ohne diesen noch einmal in einen anderen Fahrstuhl verbringen zu müssen.

Am (noch) bestehenden Klinikstandort Lutherstraße existiert kein luftverkehrsrechtlich genehmigter Hubschrauberlandeplatz oder ein Notdienstgelände. Bis zur Inbetriebnahme des Dachlandeplatzes am neuen Klinikum finden Lufttransporte zu/von einem Rasen-Spielfeld an der Straße Mühlenredder nördlich des psychiatrischen Fachklinikums statt. Von/zu dieser Interimslandestelle werden die Patienten bodengebunden rund 1,5 km zum/vom Klinikum Lutherstraße transportiert. Zum neuen Klinikstandort beträgt die Entfernung ca. 700 m. Hubschraubertransporte finden nach Auskunft des Betreibers bisher am Tage unter Sichtflugwetterbedingungen VMC nach Sichtflugregeln VFR statt. Bei Gefahr für Leib und Leben von Patienten werden medizinisch indizierte Notfalltransfers ausnahmsweise auch in der Nachtzeit nach NVFR durchgeführt.



Nach Einschätzung und Zielplanung des Betreibers ist zukünftig mit etwa 180 Einsätzen jährlich (35 Primärtransporte + 145 Interhospitaltransfers) zu rechnen, wovon erfahrungsgemäß 15 Einsätze in der bürgerlichen Nachtzeit von 22 - 06 Uhr stattfinden. Bei diesen Nachtflügen handelt es sich um sowieso zulässige Transporte nach § 25 (2) 2 LuftVG, d.h. medizinisch indizierte Notfalltransporte von letal gefährdeten Patienten oder um tagsüber begonnene Einsätze, die sich unplanbar verzögert haben.

Im Hinblick auf ein landesweit perfekt funktionierendes Rettungswesen besteht an der Realisierung des Landeplatzes ein besonderes öffentliches Interesse.

Eine luftrechtliche Genehmigung nach § 6 LuftVG ist erforderlich, da am Klinikum Schleswig regelmäßig Hubschrauberflugbetrieb stattfinden soll. Zuständige Genehmigungsbehörde ist: Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein - Luftfahrtbehörde - Außenstelle Königsweg 59 in 24114 Kiel.

Der Dachlandeplatz HELIOS Klinikum Schleswig soll als Sonderlandeplatz gem. §49 (2) 2. LuftVZO genehmigt werden, d.h. der Landeplatz dient besonderen Zwecken und nicht dem allgemeinen Luftverkehr. Er steht exklusiv für den Katastrophenschutz, Rettungsdienst und Patiententransport zur Verfügung. Ebenso für medizinische Nottransporte (HEMS) die zu dem Zweck durchgeführt werden, medizinische Hilfeleistungen in Notfällen zu unterstützen,

wenn ein unmittelbarer und schneller Transport erforderlich ist zur Beförderung von med. Personal und Ausrüstung (Gerät, Blut, Organe, Medikamente), oder kranken, verletzten und sonstigen Personen, die unmittelbar betroffen sind.



Lageplan

Flugsektoren 270° / 115° | Finaler Geradeausflug

Der Landeplatz wird rund um die Uhr an 7 Tagen pro Woche betriebsbereit gehalten mit einer Kernbetriebszeit von 06 – 22 Uhr. Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist in der

bürgerlichen Nachtzeit von 22 bis 06 Uhr der Betrieb beschränkt auf sowieso zulässige medizinisch indizierte Notfallflüge (HEMS) und auf tagsüber begonnene Einsätze, die sich unplanbar in die Nachtzeit verzögert haben. Flugbetrieb findet unter Sichtflugwetterbedingungen (VMC) nach Sichtflugregeln (VFR und NVFR) statt.

Der Hubschrauberlandeplatz ist auf der Dachfläche Bauteil C ca. 1,5 m hoch aufgeständert und wird über eine 2,5 m breite Rampe aus Gitterrosten erschlossen. Die Anbindung zur Notaufnahme im EG erfolgt über einen Aufzug mit Vorrangschaltung. Hiermit wird ein wichtiges Kriterium, nämlich eine blickgeschützte möglichst kurze fußläufige Wegeverbindung, zum Wohle der Patienten optimal umgesetzt. Die Lage auf dem Klinikdach i.V.m. den heutzutage durchzuführenden An-/ Abflugprozeduren der hier verkehrenden Hubschrauber erhöht aufgrund der hindernisfreien Befliegbarkeit die Flugsicherheit und die Sicherheit der Bevölkerung am Boden. Zugleich gewährleistet die Höhenlage von rund 17,5 m über Gelände die Forderung des LuftVG zum Schutz der Anwohner vor Fluglärm in besonderem Maße.

Aufgrund der außerordentlichen Bedeutung der Landestelle für den Katastrophenschutz und das Rettungswesen der Region Schleswig-Schlei ist zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit die Beteiligung der Luftfahrtbehörde in Angelegenheiten der Bauleitplanung geboten. Eine solche Restriktion (z.B. textliche Festsetzung in den betreffenden Bebauungsplänen) soll die Errichtung von potentiellen Flughindernissen (z.B. Hochhäuser, Windenergieanlagen, Strom-/Sendemaste etc.), die die jetzt festgelegten Hindernisbegrenzungsflächen in einem Radius von 500 m um den Landeplatz durchstoßen, für die Zukunft ausschließen.

3 Planinhalt und Festsetzungen

3.1 Art der baulichen Nutzung

Die Art der baulichen Nutzung wird nicht verändert. Im Text (Teil B) der Satzung wird der Hubschrauberlandeplatz als zulässige Nutzung ergänzt.

3.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird nicht verändert.

3.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

Keine Änderungen

3.4 Verkehrliche Erschließung

An der verkehrlichen Erschließung werden keine Änderungen vorgenommen.

3.5 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgungseinrichtungen für Hubschrauberlandeplatz werden entsprechend der gesetzlichen Vorschriften ergänzt.

Die Gefahr einer Umweltverschmutzung durch auslaufenden Turbinentreibstoff (Kerosin, Handelsname Jet A) bzw. andere umweltgefährdende Betriebsstoffe ist ausgeschlossen, weil für den Schadensfall entsprechende Rückhaltevorrichtungen installiert sind. Abfälle werden nicht erzeugt bzw. fallen nicht an.

3.6 Immissionsschutz

Die lärmtechnischen Auswirkungen des Hubschrauberlandeplatzes wurden in einem Gutachten des Büros Wenker & Gesing GmbH aus Gronau untersucht. Das Gutachten kommt zu folgenden Ergebnissen.

Die Ermittlung erfolgte entsprechend der Landeplatz-Fluglärmleitlinie, mit der den für den Immissionsschutz zuständigen Landesbehörden eine Grundlage für die Bewertung der durch den Betrieb von Landeplätzen bedingten Schallimmissionen gegeben werden soll, nach dem Berechnungsverfahren der DIN 45684-1. Die Leitlinie dient zur Beurteilung von Planungen und Vorhaben im Hinblick auf den Schutz gegen Fluglärm an Flugplätzen, für die kein Lärmschutzbereich nach dem FluglärmG festgelegt wird.

Neben den in der Umgebung des geplanten Dachlandeplatzes zu ermittelnden Kurven mit konstantem äquivalentem Dauerschalldruckpegel (Fluglärmkonturen) wurden für ausgewählte Immissionspunkte, die von den prognostizierten Fluggeräuschimmissionen besonders betroffen sind, ergänzend auch die flugbetriebsbedingten Maximalpegel bestimmt.

Die ermittelten Fluglärmkonturen sind in der Anlage 2.1 für die Beurteilungszeit tags (06.00 - 22.00 Uhr) dargestellt, in der Anlage 2.2 für die Beurteilungszeit nachts (22.00 - 06.00 Uhr). Die Anlage 2.3 zeigt die Kontur für den Tag-Pegelwert von $L_{pAeq, Tag} = 55$ dB als "Planungszone Siedlungsbeschränkung" nach Abschnitt 1.a/3.1 der Landeplatz-Fluglärmleitlinie sowie die Kontur $L_{pAeq, Tag} = 60$ dB. Die Berechnungen erfolgten gemäß DIN 45684-1 für eine Höhe von $h_r = 4$ m über Grund.

Der Anlage 2.3 ist zu entnehmen, dass sich die Kontur $L_{pAeq, Tag} = 60$ dB auf den unmittelbaren Nahbereich des Landeplatzes und auf das Gelände des Klinikums beschränkt. Eine benachbarte Wohnbebauung wird nicht erreicht. Die Kontur für den Tag-Pegelwert von $L_{pAeq, Tag} = 55$ dB als "Planungszone Siedlungsbeschränkung" umfasst dem Verlauf der An- und Abflugsektoren entsprechend einen Bereich von ca. 130 m in südöstlicher und ca. 115 m in westlicher Richtung sowie ca. 70 m in nördlicher und ca. 95 m in südlicher Richtung um den Landeplatz. Im Bereich des Dr.-Kirchhoff-Platzes erreicht die "Planungszone Siedlungsbeschränkung" Teilbereiche der Wohnbebauung mit äquivalenten Dauerschalldruckpegeln L_{pAeq} von bis zu 58 dB (siehe Kap. 6.2.1).

Bei einer Bemessung von Umfassungsbauteilen nach DIN 4109 auf Grundlage der ermittelten Fluggeräuschimmissionen ergibt sich für die Gebäude innerhalb der "Planungszone Siedlungsbeschränkung" der Lärmpegelbereich II (siehe Kap. 7.1).

Auf Grund der Bauweise der hier betroffenen Gebäude und des daraus resultierenden bestehenden Schallschutzes sind weitergehende Maßnahmen für baulichen Schallschutz aus Gründen der Fluglärmbelastung nicht zu erwarten.

Eine Beurteilung der flugbetriebsbedingten Maximalpegel erfolgt anhand des "Fluglärm-schutzkonzepts der sogenannten Synopse auf dem Prüfstand neuerer Erkenntnisse der

Lärmwirkungsforschung sowie gesetzlicher Rahmenbedingungen". Ferner wird Bezug genommen auf den Beschluss des OVG Hamburg, wonach gesundheitliche Beeinträchtigungen des Ohres erst bei Einzelpegeln oberhalb von $L_{pAs,max} = 115$ dB zu befürchten sind.

Bei An- und Abflügen können die prognostizierten Maximalpegel zwar die Schwelle von $L_{pAs,max} = 55$ dB erreichen bzw. überschreiten, bei der nach dem Urteil des OVG Hamburg die mündliche Verständigung in der Wohnung gestört werde. Diese Störungen als mögliche Unterbrechung einer Kommunikation dauern aber nur wenige Sekunden und treten darüber hinaus hier nur durchschnittlich etwa zwei- bis dreimal pro Woche auf. Ein Abbruch der Kommunikation ist hierdurch nicht zu erwarten. Bei einem nächtlichen Rettungseinsatz kann eine maximalpegelbedingte Aufwachreaktion und eine damit verbundene Störung der Nachtruhe von Anwohnern nicht ausgeschlossen werden. Ein solcher Rettungseinsatz erfolgt hier jedoch durchschnittlich nur etwa einmal pro Monat, sodass Gesundheitsgefährdungen oder -beeinträchtigungen hierdurch nicht zu erwarten sind.

Somit können gesundheitliche Risiken auf Grund der Höhe und der Häufigkeit von Lärmereignissen durch Hubschrauberstart- und Landevorgänge sowohl hinsichtlich der Dauerschalldruckpegel als auch der Maximalpegel ausgeschlossen werden.

Unzumutbare Lärmbelastungen der Anwohner in der näheren Umgebung des Landeplatzes sind aufgrund der prognostizierten Zahl an Flugbewegungen nicht zu erwarten. Fluggeräusche eines Helikopters sind normalerweise nur rund 5 Minuten zu hören: Vor der Landung ca. 1 Minute und dann 1,5 Minuten nach dem Aufsetzen bis zum Rotor-Stillstand, danach beim Hochfahren der Turbinen vor dem Abflug 1,5 Minuten und dann ca. 1 Minute nach dem Abflug. Eventuell notwendiger Flugbetrieb in der bürgerlichen Nachtzeit von 22 bis 06 Uhr beschränkt sich ausnahmslos auf sowieso zulässige medizinisch indizierte Notfalltransfers und auf unplanmäßig verzögerte tagsüber begonnene Einsätze.

3.7 Denkmalschutz

Durch diese Änderung des Bebauungsplanes zur Errichtung eines Hubschrauberlandeplatzes auf dem Dach des neuen Klinikums ergeben sich keine zusätzlichen Beeinträchtigungen der benachbarten denkmalgeschützten Bereiche.

3.8 Natur und Landschaft

Insgesamt betrachtet sind nachteilige erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt, besonders infolge Fluglärm, durch die Realisierung des Landeplatzes nicht zu erwarten. Wegen der Lage auf dem Dach wird kein Boden in Anspruch genommen. Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht m.E. nicht. Eine UVP ist nur dann notwendig, wenn anlässlich einer Vorprüfung durch die Genehmigungsbehörde erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

3.9 Artenschutz

Durch diese Änderung des Bebauungsplanes zur Errichtung eines Hubschrauberlandeplatzes auf dem Dach des neuen Klinikums ergeben sich keine zusätzlichen artenschutzrechtlichen Auswirkungen auf Flora und Fauna.

4 Kosten

Der Stadt Schleswig entstehen durch die Umsetzung der Planungsinhalte keine Kosten. Mit dem Vorhabenträger wird ein städtebaulicher Vertrag nach § 11 BauGB geschlossen.

Die Begründung wurde durch Beschluss der Ratsversammlung Schleswig am 15.12.2014 gebilligt.

Schleswig, den16.12.2014.....

.....
STADT SCHLESWIG
DER BÜRGERMEISTER