

BETREFF **Durchführung des Luftrettungsdienstes**
HIER Nutzung der Landestelle/des Landeplatzes an Ihrem Haus
BEZUG Verordnung (EU) 965/2012 vom 5. Oktober 2012 i.V.m. dem 15. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 28.06.2016

Funktionale Leistungsbeschreibung für Hubschrauberflugbetrieb von/nach "Landstellen an einer Einrichtung von öffentlichem Interesse" (public interest sites – PIS)

Gliederung:

- 1. Präambel**
- 2. Handlungsbedarf – Wer ist betroffen und bis wann?**
- 3. Bauliche und organisatorische Anforderungen**
- 4. Datenerfassung**
- 5. Musterdokumentation**

1. Präambel

Nach dem Luftverkehrsgesetz und seinen Verordnungen sollen Starts und Landungen von Luftfahrzeugen in Deutschland grundsätzlich auf Flugplätzen erfolgen. Der Flugbetrieb mit Hubschraubern im Rettungsdienst findet häufig auf Außenlandegeländen bei medizinischen Einrichtungen statt, der auf Rechtsgrundlage des §25 Abs. 2 Nr. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) basiert. Bei vielen dieser Gelände ist die Erteilung einer Flugplatzgenehmigung nach § 6 LuftVG nicht möglich. Die Gründe dafür liegen in der teilweise innerstädtischen Lage dieser Gelände und den Hindernissituationen begründet. Die Luftfahrtbehörden haben diese Umstände in der Vergangenheit, wegen der besonderen Bedeutung der Luftrettung, toleriert.

Mit Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 05.10.2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates gemäß Artikel 6 und nationaler Vorschriften und Genehmigungen ist es möglich, derzeitigen Hubschrauberflugbetrieb von/nach "Landstellen an einer Einrichtung von öffentlichem Interesse" durchzuführen.

Landstellen an einer Einrichtung von öffentlichem Interesse sind demnach Flugbetriebsflächen an medizinischen Einrichtungen, Krankenhäusern und gleichwertig bezeichneten Einrichtungen, die über keinen Hubschrauberflugplatz verfügen, der unter den Genehmigungstatbestand nach § 6 LuftVG fällt. Die Landstellen liegen nach den Definitionen des Luftverkehrsrechts zudem in schwierigen Umgebungsbedingungen

In diesem Kontext hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine Änderung des LuftVG und der LuftVO veranlasst (15. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 28.06.2016 – veröffentlicht am 02.07.2016 im Bundesgesetzblatt Jahrgang 2016 Teil 1 Nr. 32). Durch diese Regelungen werden die für die Durchführung von Rettungsflügen erforderlichen Flächen ausdrücklich als "Landstellen an einer Einrichtung von öffentlichem Interesse" kategorisiert und aus dem Anwendungsbereich nach § 6 LuftVG herausgenommen.

Die im Rettungsdienst mit Hubschraubern tätigen Unternehmen verfügen seit Oktober 2014 über eine Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde (Luftfahrt-Bundesamt, LBA), bei HEMS-Einsätzen am Tage und unter besonderen Voraussetzungen bei Nacht, die bundesweit katalogisierten PIS als Außenlandstellen zu benutzen.

Die Auflistungen zu den einzelnen PIS enthalten neben den Angaben zur Lage der Örtlichkeit (geographische Koordinaten) und den Angaben zum Betreiber der medizinischen Einrichtung, keine

Beschreibungen oder Darstellungen zum gegenwärtig tatsächlichen Zustand, der Größe und den Infrastruktureinrichtungen der PIS. Mit der Verabschiedung der Änderungen des § 25 LuftVG und des §18 LuftVO durch den Gesetzgeber werden Auflagen definiert, nach denen die in Frage kommenden PIS zeitnah angepasst werden müssen. Dies betrifft u.a. die Größe und Mindestmaße der Start- und Landefläche, deren Tragfähigkeit, die Markierungen, notwendige Ausleuchtung/Befeuerung für Nachtflug, Infrastruktureinrichtungen und Maßnahmen zur Sicherung der Gelände.

2. Handlungsbedarf – Wer ist betroffen und bis wann?

Handlungsbedarf besteht für alle Krankenhäuser/Kliniken (KH), die

1. auf ihrem Grundstück eine Hubschrauber-Landestelle am Boden betreiben, für die das KH keine Genehmigung nach §6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) besitzt,
2. auf ihrem Grundstück eine erhöhte Hubschrauberlandestelle (z.B. Dachlandeplatz) betreiben, für die das KH keine Genehmigung nach §6 LuftVG besitzt, (Anmerkung: **§18 Abs. 4 Luftverkehrsordnung (LuftVO)**: „Für Landstellen auf Gebäuden darf eine Genehmigung nur erteilt werden, wenn neben den Voraussetzungen nach Satz 1 mit Ausnahme von Nummer 3 **eine einzelfallbezogene Prüfung durch das Luftfahrt-Bundesamt ergeben hat**, dass ein für den Betrieb der Dachlandestelle hinreichender Sicherheitsstandard unter Berücksichtigung des vorhandenen Brandschutzes, der Fluchtwege sowie der Tragfähigkeit des Gebäudes gewährleistet ist.“)
3. auf ihrem Grundstück eine Hubschrauber-Landeplatz betreiben, für den das KH eine Genehmigung nach §6 LuftVG besitzt und zusätzlich noch einen „Ersatzlandeplatz“, für den keine Genehmigung nach §6 LuftVG vorliegt, der aber bei Anflug eines zweiten Hubschraubers genutzt werden muss.
4. außerhalb ihres Grundstückes und damit nicht in ihrem Besitz befindliche Hubschrauber-Landstellen (ohne Genehmigung nach §6 LuftVG) zum Transport von Patienten ihres Hauses benutzen (z.B. in Parkanlagen oder auf Sportplätzen).

Handlungsbedarf besteht nicht für alle KH, die

5. auf ihrem Grundstück nur einen Hubschrauberlandeplatz betreiben, für den das KH eine Genehmigung nach §6 LuftVG besitzt,
6. einen solchen, nach §6 LuftVG genehmigten Landeplatz nutzen, der sich nicht auf ihrem Grundstück befindet,
7. keinen der unter Punkt 1. bis 6. beschriebenen Landstellen/-plätze zum Transport ihrer Patienten nutzen bzw. generell nicht von Hubschraubern angefliegen werden.

TERMIN:

§18 Abs. 4 LuftVO: „Im Übrigen teilt das Luftfahrtunternehmen dem Luftfahrt-Bundesamt innerhalb von 24 Monaten nach Erteilung der Genehmigung ... mit, dass die Landestelle die Anforderungen der Anlage 8 erfüllt. Unterbleibt diese Mitteilung kann die Genehmigung ... widerrufen werden.“

Da in diesem Fall eine Gesetzesänderung erforderlich wurde, werden die Genehmigungen der betroffenen Luftfahrtunternehmen angepasst, um den Zeitraum der „24 Monate“ einhalten zu können. Im Hinblick auf die Anzahl der zu bearbeitenden Landstellen und des damit verbundenen Arbeitsaufwand in Fragen der abschließenden Dokumentation durch die Betreiber des Luftrettungsdienstes,

müssen die Rückmeldungen durch die KH an die Betreiber bis spätestens zum 01. März 2018 erfolgen.

WAS MUSS GETAN WERDEN?

Anlage 3 zu §18 Abs. 4 LuftVO: „Der Betreiber der Einrichtung von öffentlichem Interesse stellt sicher, dass die folgenden baulichen Anforderungen erfüllt sind. Er setzt das Luftrettungsunternehmen hierüber in Kenntnis.“

Für die Richtigkeit und Vollständigkeit der an die Luftfahrtunternehmen gemeldeten baulichen Anpassungen übernehmen die Betreiber der Einrichtung von öffentlichen Interesse die Gewähr und Verantwortung.

Die Luftrettungsunternehmen prüfen die eingehenden Daten auf ihre Plausibilität bei der Umsetzung der Gesetzesänderungen. Die Luftrettungsunternehmen übernehmen keine Haftung für die inhaltliche Richtigkeit der gelieferten Daten durch die Betreiber der Einrichtungen von öffentlichem Interesse.

Die nachfolgende Leistungsbeschreibung enthält Auszüge aus dem Gesetzestext und zusätzliche Empfehlungen der Arbeitsgruppe „PIS“ (AG-PIS) zu den wesentlichen baulichen und organisatorischen Maßnahmen zur Anpassung der Flugbetriebsflächen. Nach Abschluss der Baumaßnahmen sind die Ergebnisse in Form einer Excel-Datei (siehe Pkt. 5. Musterdokumentation) zu erfassen und an die, den Bundesländern zugeordnete Adresse des jeweiligen Betreibers (siehe Pkt. 4.) **in digitaler Form** zuzusenden.

3. Bauliche und organisatorische Anforderungen – Leistungsmerkmale zur Anpassung der Flugbetriebsflächen

BEACHT: Die Verfasser dieses Schreibens empfehlen den Adressaten, sich bei der Umsetzung der folgenden Auflagen durch erfahrene Sachverständige/Gutachter auf dem Gebiet der Anlage und des Betriebes von Hubschrauberflugplätzen unterstützen zu lassen.

Ifd. Nr.	Beschreibung
I.	<p>Start- und Landefläche Anlage 3 zu §18 Abs. 4 LuftVO: „Die Mindestgröße der Start- und Landefläche beträgt 15 Meter mal 15 Meter; der Durchmesser einer kreisrunden Start- und Landefläche beträgt 15 Meter. Die Start- und Landefläche ist eben und frei von Objekten; ihre Neigung darf 5 Prozent nicht überschreiten. Die Tragfähigkeit der Start- und Landefläche muss der maximalen Startmasse des vom Luftfahrtunternehmen an der Landestelle konkret eingesetzten Hubschraubers entsprechen.“ Empfehlung der AG-PIS: Es soll eine tragfähige Start- und Landefläche für Hubschrauber bis 6.000 kg max. Abflugmasse ausgebildet sein oder ausgebildet werden. Die Aufstandsfläche der Kufen bzw. Einzelradlast muss die vorher genannten Lastannahmen berücksichtigen. Die Start- und Landefläche muss die Abmessungen von 15,00 m x 15,00 m (225 m²) im Quadrat bzw. kreisförmig mit einem Durchmesser von 15,00 m aufweisen. Unter Berücksichtigung der Bodenverhältnisse ist eine frostsichere Gründung für die Fläche angezeigt. Als Baustoffe für die Oberfläche sind Verbundpflaster, Beton, Bitumen oder gleichwertige Baustoffe vorzusehen. Es sind Neigungen in eine Richtung oder Neigungen von einem Hochpunkt aus zulässig, die Gesamtneigung soll 5% nicht überschreiten. Die Neigung soll dem Abfluss von Niederschlag und Oberflächenwasser in Außenbereiche dienen.</p>
II.	<p>Sicherheitsfläche Anlage 3 zu §18 Abs. 4 LuftVO: „Die Start- und Landefläche muss unmittelbar von einer 3,5 Meter breiten Sicherheitsfläche umgeben sein. Nummer 3.2.2.4 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19. Dezember 2005 (BAnz. Nr. 246a vom 29. Dezember 2005) in der jeweils gültigen Fassung gilt entsprechend. Objekte auf der Sicherheitsfläche müssen brechbar sein.“ Empfehlung der AG-PIS: Unter Berücksichtigung der Bodenverhältnisse ist eine frostsichere Gründung für die Fläche angezeigt. Im Bereich der Sicherheitsfläche sind entweder gleiche Baustoffe wie für die Start- und Landefläche oder Rasengitter, Schotterrasen und dgl. möglich. Es ist die gleiche Tragfähigkeit für die Oberfläche der Sicherheitsfläche anzusetzen wie für die</p>

Start- und Landefläche. Es sind Neigungen in eine Richtung oder Neigungen von einem Hochpunkt aus zulässig, dabei darf die Gesamtneigung 4%, nicht überschreiten. Die Neigung soll dem Abfluss von Niederschlag und Oberflächenwasser in Außenbereiche dienen.

Innerhalb der Sicherheitsfläche dürfen Objekte, wenn sie entlang des Randes der Start- und Landefläche platziert sind, eine Höhe von 0,25m über dem Niveau der Start- und Landefläche nicht überschreiten. Ferner dürfen diese Objekte nicht die Fläche durchdringen, die ab einer Höhe von 0,25m über dem Rand der Start- und Landefläche beginnt und nach außen um 5% ansteigt. Die Objekte auf der Sicherheitsfläche müssen brechbar ausgeführt sein.

Die Gesamtfläche (Start- und Landefläche plus Sicherheitsfläche) weist dann die Maße von mindestens 22 x 22 m im Quadrat (484qm) bzw. 22 m im Durchmesser kreisförmig auf (380qm).

Es wird grundsätzlich als zweckmäßig erachtet eine geeignete Anbindung als Transportweg (ca. 2,00 m Breite) zwischen Flugbetriebsfläche und Übernahme-/Übergabestelle Patient vorzusehen. Für Transportwege kann die Tragfähigkeit geringer dimensioniert werden. Bei der Auswahl der Baustoffe ist auf die Funktion des Befahrens mit Tragenuntergestellen Rücksicht zu nehmen.

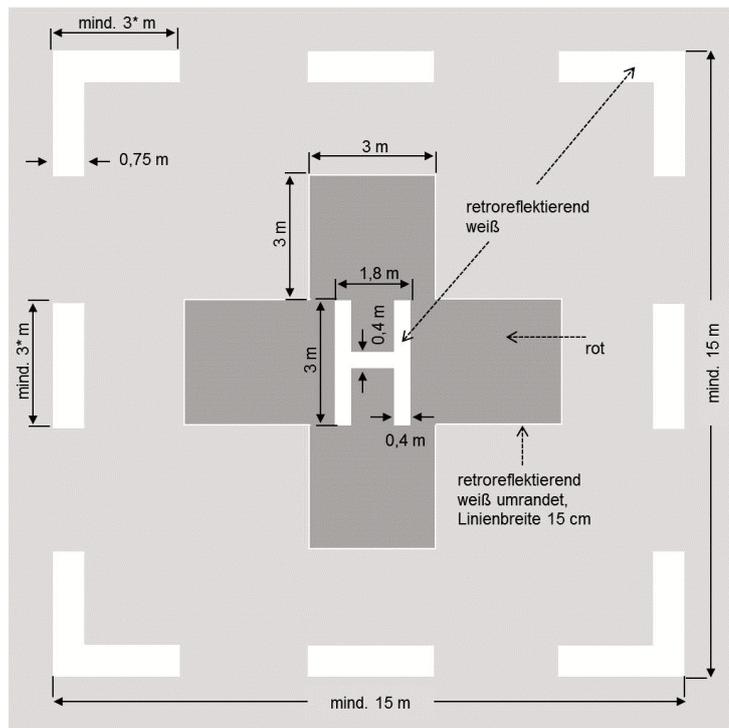
III. Markierungen

Anlage 3 zu §18 Abs. 4 LuftVO: „Die erforderliche Erkennungsmarkierung für eine Landestelle besteht aus einem weißen „H“ auf einem roten Kreuz, das sich aus Quadraten zusammensetzt, die an jeder Seite des Quadrates um das H anschließen (vgl. Abbildungen 1 und 2). Die Markierungen sind so auszurichten, dass der Querbalken des „H“ senkrecht zur Hauptan- und -abflugrichtung liegt. Die äußere Begrenzung der Start- und Landefläche ist mit einer 0,75 Meter breiten Randmarkierung zu versehen.“

Empfehlung der AG-PIS: Die Markierungen sollen den Luftfahrzeugführern anzeigen, a) dass es sich um eine PIS handelt und b) wo die Begrenzungen der Flugbetriebsfläche liegen.

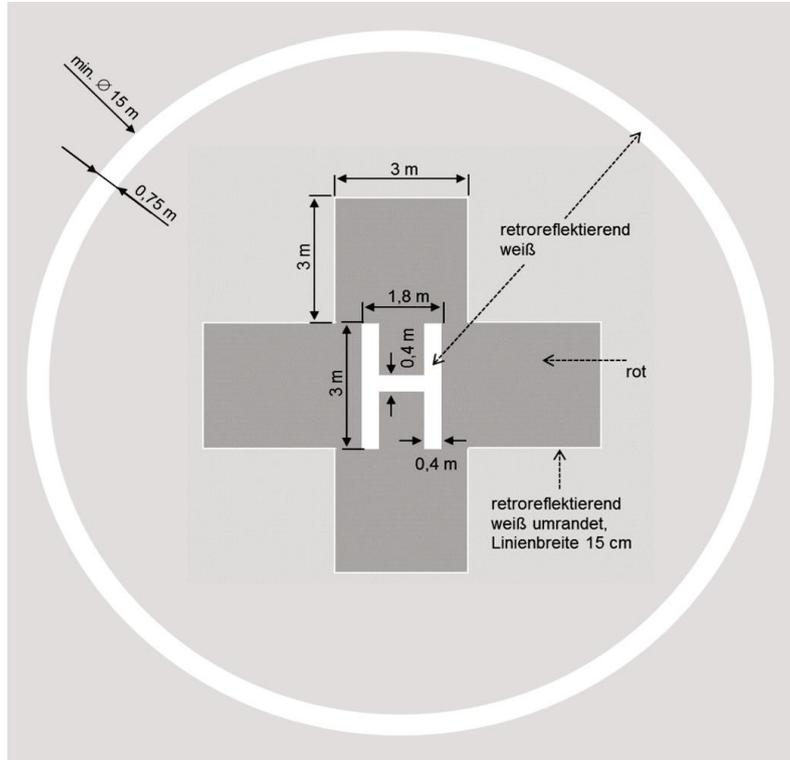
Das Markierungslayout soll sich an folgender Darstellung als Mindestforderung orientieren.

Abbildung 1:

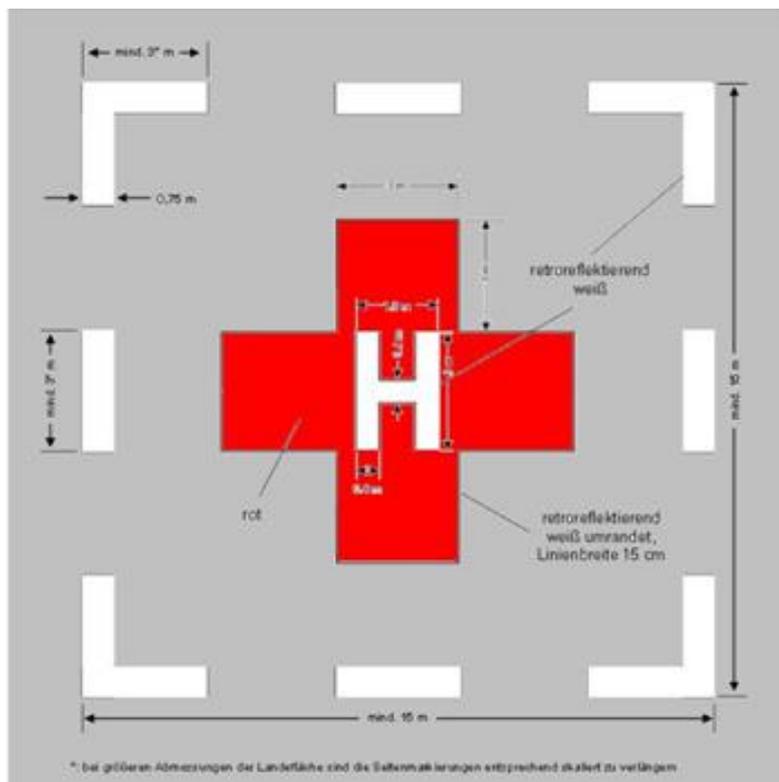


*) bei größeren Abmessungen der Landefläche sind die Seitenmarkierungen entsprechend skaliert zu verlängern

Abbildung 2: (diese Version soll gleichartigem Altbestand vorbehalten bleiben)



Farbliche Darstellung:





	<p>Die retroreflektierenden Markierungsfarben sind so zu wählen, dass sie den Witterungseinflüssen standhalten. Farben, wie sie bei der Markierung von Fahrbahnen Verwendung finden, erfüllen i.d.R. diese Anforderungen.</p> <p>Die Markierungen (hier das „H“) sind auf die bevorzugte An- und Abflugrichtung auszurichten und bedarfsorientiert zu erneuern. Die Farbgebung der kreisförmigen Landefläche erfolgt äquivalent in Anlehnung an die Darstellung der quadratischen Landefläche.</p>
IV.	<p><u>Windrichtungsanzeiger</u> Anlage 3 zu §18 Abs. 4 LuftVO: „Der Betreiber der Einrichtung von öffentlichem Interesse stellt sicher, dass an exponierter Stelle ein geeigneter Windrichtungsanzeiger angebracht ist, der während des Starts und der Landung vom Luftfahrzeugführer eingesehen werden kann.“ Empfehlung der AG-PIS: In Übereinstimmung mit den Anforderungen nach nationalem Recht ist mindestens ein Windrichtungsanzeiger (ggf. beleuchtet und befeuert) an exponierter Position aufzustellen. Er soll so angebracht oder aufgestellt werden (ggf. auch auf einem Gebäude), dass er in der Phase der Landung und bei Starts von den Luftfahrzeugführern eindeutig erkannt werden kann. Sein Standort muss so gewählt werden, dass der Windrichtungsanzeiger möglichst nicht von Verwirbelungen o.ä. durch andere Gebäude/Hindernisse beeinflusst wird.</p>
V.	<p><u>Löschmittel und Alarmplan</u> Anlage 3 zu §18 Abs. 4 LuftVO: „(1) Der Betreiber der Einrichtung von öffentlichem Interesse hält Löschmittel in der Mindestleistungsstufe B nach der Klassifikation der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Umfang von mindestens 50 Litern in der Nähe der Start- und Landefläche vor. Er stellt sicher, dass bei Starts und Landungen eine sachkundige Person anwesend ist, die im Umgang mit den Löschmitteln unterwiesen worden ist. (2) Der Betreiber der Einrichtung von öffentlichem Interesse erstellt einen Alarmplan, der die Zuständigkeiten und die Alarmierungskette für den Notfall definiert. Der Alarmplan ist an geeigneter Stelle auszuhängen und auf dem neuesten Stand zu halten.“ Empfehlung der AG-PIS: zu (1) Der Krankenhausbetreiber hat eine sachkundige Person zu benennen, die bei Starts und Landungen zugegen und im Umgang mit Löschmitteln geschult worden ist. zu (2) Eine Vorlage für den Alarmplan ist im Anhang zur Dokumentation enthalten. (siehe Pkt. 5. Musterdokumentation)</p>
VI.	<p><u>Zutritt</u> Anlage 3 zu §18 Abs. 4 LuftVO: „Der Betreiber der Einrichtung von öffentlichem Interesse stellt durch geeignete Maßnahmen sicher, dass Unbefugte während der Nutzung keinen Zutritt zu der Landestelle haben.“ Empfehlung der AG-PIS: Dies kann durch Hinweis-/ Verbotsschilder, oder andere, situations- und örtlich bedingte Maßnahmen oder Absperrungen erfolgen. Es ist darauf zu achten, dass die vorgenommenen Maßnahmen den Hubschrauberbetrieb nicht behindern. Ketten, hohe Pfosten, Zäune, Schildermaste usw., die höher als 0,60 m über Geländeniveau installiert sind, bergen Gefahren der Kollisionen mit dem Hubschrauber in sich. Eine absichernde Person kann gleichzeitig die Funktion der im Umgang mit Löschmitteln unterwiesenen sachkundigen Person übernehmen.</p>
VII.	<p><u>Erhaltungspflicht</u> Anlage 3 zu §18 Abs. 4 LuftVO: „Der Betreiber der Einrichtung von öffentlichem Interesse überwacht das Fortbestehen der in den Nummern I bis VI genannten Voraussetzungen.“</p>
VIII.	<p><u>Meldung von Veränderungen</u> Da PIS keiner regelmäßigen Überprüfung unterliegen, ist es aus Sicherheitsgründen unerlässlich, jegliche Abweichungen zu den Vorgaben der Anlage 3 des § 18 Abs. 4 LuftVO unverzüglich an die Hubschrauberbetreiber zu melden. Insbesondere sind alle nach dem Erstellen dieser Unterlagen zeitweilig oder ständig errichteten Hindernisse (wie z.B. Baukräne) in einem Radius von mind. 100m um die Landestelle dem jeweils zuständigen Betreiber (Sh. Pkt. 4.) anzuzeigen. Bei zu erwartetem Nachtflugbetrieb sind diese Hindernisse an ihrer höchsten Stelle in der Nacht mit einem Hindernisfeuer zu kennzeichnen.</p>

Option für Nachtflug: Ausleuchtung der Start- und Landefläche / Befeuerung

Soweit es beabsichtigt ist, die Landestelle auch nachts zu nutzen (von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang), sind Anforderungen an die Befeuerung/Beleuchtung der Landestelle und seiner unmittelbaren Umgebung zu erfüllen.

Ifd. Nr.	Beschreibung
IX.	<p>§18 Abs. 4 LuftVO: „...der Flugbetrieb am Tag stattfindet, es sei denn, das Luftfahrtunternehmen verfügt über eine Genehmigung gemäß Anhang V SPA.NVIS.100 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 oder über ein Verfahren, durch das eine ausreichende Ausleuchtung der Start- und Landefläche und ihrer Umgebung sichergestellt wird, ...“</p> <p>Empfehlung der AG-PIS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. An relevanten Hindernissen (Gebäuden, anderen Bauwerken, Maste usw.) im Radius von mind. 100 m um die Landestelle sind Hinderniskennzeichnungen / Hindernisbefeuerungen vorzusehen. Hinderniskennzeichnungen können mit Hindernisfeuern gemäß „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen“ (entspr. Abschnitt 3 Nachtkennzeichnung und Anlage 01 Spezifikation Hindernisfeuer) erfolgen. Der Betrieb über Dämmerungsschalter ist zulässig. Es ist nach der die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Anlage und den Betrieb von Hubschrauberflugplätzen“ (AVV) Pkt. 5.3.17 möglich, Hindernisse mit Flutlichtbeleuchtung zu beleuchten. Dies wird angewendet, wenn auf Hindernissen keine Hindernisfeuer angebracht werden können. Die Flutlichtbeleuchtung von Hindernissen sollte eine Leuchtdichte von mind. 10cd/m² erzeugen und dabei die Luftfahrzeugführer nicht blenden. 2. Bei beabsichtigtem Nachtflugbetrieb ist die Ausleuchtung der Start- und Landefläche unerlässlich. Hier ist die AVV Pkt. 5.3.13. heranzuziehen und nur solche Beleuchtungen, i.d.R. mindestens vier Flutlichtstrahler, einzusetzen, die <ol style="list-style-type: none"> a. leistungsstark im Hinblick auf die Strahlicharakteristik sind, b. die Anforderungen hinsichtlich Blendfreiheit für Luftfahrzeugführer erfüllen, c. eine gemessene mittlere horizontale Beleuchtungsstärke von 10 Lux im Zentrum der Flugbetriebsfläche nachweisen und dabei einen mittleren bis minimalen Gleichförmigkeitsgrad von 8:1 gewährleisten, d. entweder in ihrer Bauhöhe geringer als 0,25 m über Geländeoberkante ausgeführt oder außerhalb der Sicherheitsfläche stehen und mit Bruchkupplung versehen sind. 3. Die installierten Windrichtungsanzeiger müssen für den Nachtflug entspr. der AVV Pkt. 5.1.1.7 beleuchtet werden 4. Zur Erleichterung des Auffindens der Landestelle durch die fliegerische Besatzung in der Nacht ist ein Hubschrauberflugplatz-Leuchtfener auf einem Gebäude in unmittelbarer Nähe der Landestelle zu installieren. Hierbei sind die Vorgaben der AVV Pkt. 5.3.2. einzuhalten und sämtliche Beleuchtung an eine Sicherheitsstromversorgung anzuschließen.

Landestellen auf Sportplätzen, in Parkanlagen oder anderen Flächen

Landestellen, die nicht zum Grundstück eines Krankenhauses gehören, aber für den An- und Abtransport von Patienten durch Hubschrauber genutzt werden, sind keine PIS im Sinne der Gesetzgebung, werden aber als sogenannte „Rendezvous“-Landestellen von den Luftfahrtbetreibern geführt.

Folgende Anforderungen an diese „Rendezvous“-Landestellen müssen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen (Grundstückseigentümer, Gemeinde) **auf Initiative des Krankenhauses** umgesetzt werden:

- Zwischen Krankenhaus und Grundstückseigentümer sollte ein Nutzungsvertrag geschlossen werden.
- Die Zustimmung des Grundstückseigentümers muss für diese Nutzung vorliegen.
- Verantwortlich dafür ist das jeweilige Krankenhaus.

- Es sollten, soweit möglich, alle Vorgaben der Anlage 3 zu §18 Abs. 4 LuftVO baulich umgesetzt werden
- Alternativen in der Umsetzung sind hierbei durchaus möglich, wie z.B.:
 - eine vorhandene Flutlichtanlage ersetzt die Ausleuchtung der Start- und Landefläche
 - gleiches gilt für die Ausleuchtung durch die Feuerwehr
 - die Markierung des Mittelkreises auf einem Fußballplatz ersetzt die Kennzeichnung der Start- und Landefläche
 - die RTW-Besatzung, die zum Transport des Patienten am Landeplatz erscheint übernimmt die Funktionen der Sicherung (Zutritt) und des Feuerlöschdienstes
- Alle Alternativen sollten mit einem Sachverständigen abgestimmt werden.

4. Datenerfassung

Gemäß EU-VO 965/2012 müssen die Luftfahrtunternehmen für jede PIS folgende Angaben vorhalten

Abschn. CAT.POL.H.225 „Hubschrauberbetrieb zu/von einer Örtlichkeit von öffentlichem Interesse“:

„c) Das Betriebshandbuch muss für jede Örtlichkeit von öffentlichem Interesse Folgendes enthalten: ein Diagramm oder beschriftetes Foto mit den Hauptaspekten, den Abmessungen, den Elementen, die die Nichteinhaltung von Flugleistungsstufe 1 verursachen, den Hauptrisiken und dem Notfallplan für den Fall eines Zwischenfalls.“

Die dafür notwendigen Daten sind von den Krankenhäusern bzw. den Betreibern der PIS als Excel-Datei (Anlage 01 Excel-Vorlage zur Datenerfassung („Angaben Landestelle_Vers 02431.xlsx“)) entsprechend dem Bundesland, in dem das KH sich befindet, an folgende Adresse zu schicken:

Bundesländer	Adresse
Baden-Württemberg; Niedersachsen; Schleswig-Holstein; Thüringen; Sachsen-Anhalt	DRF Luftrettung flugbetrieb@drf-luftrettung.de
Bayern; Sachsen; Brandenburg; Bremen; Berlin; Saarland	ADAC Luftrettung gGmbH flugbetrieb-landeplatz@adac.de
Nordrhein Westfalen; Hamburg; Hessen	Bundespolizei bpolfld.pis@polizei.bund.de
Rheinland Pfalz;	Heli-Flight GmbH & Co.KG pis@heli-flight.de
Mecklenburg-Vorpommern	Rotorflug GmbH rostock@rotorflug.de

Benennen Sie in Ihrem Anschreiben bitte jeweils mit Namen, Mail und Tel.-Nr.

- den direkten Ansprechpartner für die Landestelle in Ihrem Haus
- ggf. den Sachverständigen, der Sie bei der Erarbeitung unterstützt hat.

BEACHTEN: Daten zu Landeplätzen auf Gebäuden, die als PIS genutzt werden sollen, sind erst nach der o.g. Einzelfallprüfung mit dem LBA an den zuständigen Betreiber zu versenden.

Folgende Punkte sind bei der Erfassung der Daten zu beachten:

- Alle mit einem roten Stern (*) gekennzeichneten Daten sind als Pflichtfelder auszufüllen.
- Fast alle Felder in der Excel-Datei sind mit einem Kommentar (rotes Dreieck) zur Erläuterung

versehen.  geographische Länge in Minuten

- Alle Bilder sind als jpg-Dateien in die dafür vorgesehenen Rahmen einzufügen und zusätzlich als Bilddateien zu verschicken

- Änderungen am Format sollen nicht vorgenommen werden, z.B. muss das Layout der Dateien „Hochformat“ erhalten bleiben
- Vergessen Sie nicht, am Ende des Dokumentes die Telefonnummer des Krankenhauses in den Alarmplan einzutragen.
- Speichern Sie nach vollständiger Erfassung der Daten die Datei als xls- bzw. xlsx-Datei unter dem Namen der Klinik. (Beispiel: Klinikum Aschaffenburg.xlsx) und senden sie an die o.g. Mailadressen.

Abschließend soll noch einmal grundsätzlich darauf hingewiesen werden, dass

- es **keine** Genehmigung für die Landestelle bzw. den Betreiber dieser Einrichtung im öffentlichen Interesse gibt,
- es eine rein flugbetriebliche Genehmigung durch das LBA für die Luftfahrtunternehmen gibt, diese Landstellen anfliegen zu dürfen,
- zur Nachfrage über den Status der Landestelle, die Möglichkeit des Einblicks in den Master-Landeplatzkatalog über die Internetseite der Deutschen Krankenhaus Gesellschaft besteht:
 - befindet sich die Landestelle im Masterkatalog, ist eine Genehmigung zur Nutzung für die Luftrettungsunternehmen vorhanden,
 - ist die Landestelle als „**baulich angepasst**“ gekennzeichnet, sind die Dokumente auf Plausibilität geprüft, in den Masterkatalog eingearbeitet und dem LBA gemeldet worden,
- daher die Luftrettungsunternehmen auch **keinerlei** Auskünfte zum laufenden Verfahren erteilen werden,
- die Luftrettungsunternehmen bei auftretenden Problemen während der Plausibilitätsprüfung der eingesandten Dokumente, selbstständig auf die entsprechenden Häuser zugehen werden.

5. Musterdokumentation

Auf den folgenden Seiten

bearbeitet am:
03.06.2016

Helicopter Emergency Medical Services (HEMS)
Landeplätze und -stellen der Bundesrepublik Deutschland

Ort *	Aschaffenburg			Koordinaten		H ü. NN*	341	ft
Codierung				N °	49 ° 58 ' 36 "	Fuel *	Nein	
Status				O °	9 ° 11 ' 19 "	RTW *	Ja	
Name KH*	Klinikum Aschaffenburg			Nacht *	Ja	Licht *	125,3MHz 3 x kurz	
Oberfläche*	Beton		Leitstelle *	Florian		digital *	KW *	1578
Größe [m] *	15,00	x	15,00	BOS *	453 GU		Ruf- gruppe*	Rettung Hubschrauber
Sicherheits- fläche [m]	3,50		An- und Abflugrichtungen *	90 °	270 °			
Hindernisse*	50m westlich des Landeplatzes befindet sich ein Schornstein mit 500ft Höhe über Grund							



bearbeitet am:
15.07.2016

Helicopter Emergency Medical Services (HEMS)
Landplätze und -stellen der Bundesrepublik Deutschland

Ort *	Aschaffenburg	Koordinaten			H ü. NN*	341	ft
Codierung		N *	49 °	58 ' 36 "	Fuel *	Nein	
Status		O *	9 °	11 ' 19 "	RTW *	Ja	
Name KH*	Klinikum Aschaffenburg	Nacht *	Ja	Licht *	125,3MHz 3 x kurz		

Keine FLK 1, da *	<input checked="" type="checkbox"/>	Ausmaße der Start-/Landefläche zu gering
		Hindernisse im An-/Abflug

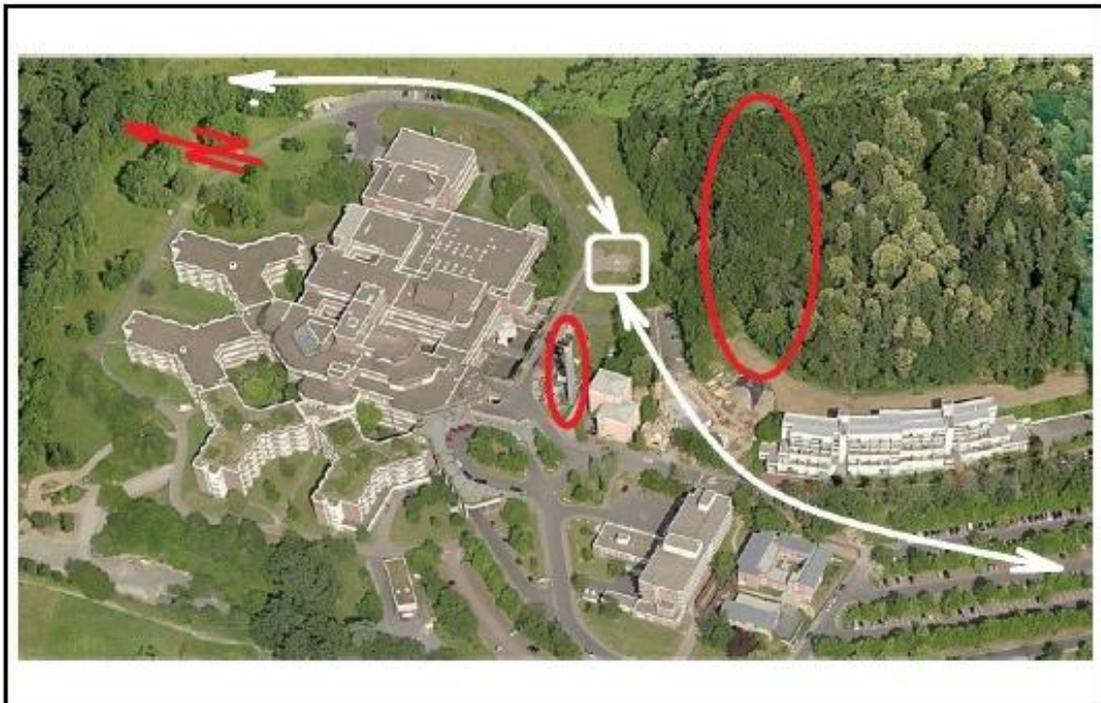
Betreiber *	Klinikum Aschaffenburg	
Telefon *	+49 (261) 987-0	
Straße *	Am Hasenkopf 1	
PLZ *	83739	
Gemeinde *	Aschaffenburg	

Land *	Deutschland
Bundesland *	Bayern
Kreis/Bezirk *	Aschaffenburg
GKZ *	09661000

Ansprechpartner *	Herr Müller	
Telefon *	+49 (261) 987-99	
Handy	+49 (171) 9879658	
Mail *	mueller@aschaffenburg-klk.de	

Allgemeine Bemerkungen
hier kann man allgemeine Bemerkungen eintragen

Datenschutzerklärung: Der Lieferant dieser Dokumentation willigt zur Erfüllung und Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben in die Speicherung und Verarbeitung der gemeldeten Daten durch die Betreiber der Luftrettung ein. Diese Daten können außerdem ohne gesonderte Einwilligung auch an Dritte - ggfs. gegen Entgelt - zur Verarbeitung, Speicherung, Anwendung oder sonstigen Nutzung weitergegeben werden.



bearbeitet am:
03.08.2016

Helicopter Emergency Medical Services (HEMS)
Landeplätze und -stellen der Bundesrepublik Deutschland

Ort *	Aschaffenburg	Koordinaten				H ü. NN*	341	ft
Codierung		N *	49 °	58 ' 36 "	Fuel *	Nein		
Status		O *	9 °	11 ' 19 "	RTW *	Ja		
Name KH*	Klinikum Aschaffenburg	Nacht *	Ja	Licht *	125,3MHz 3 x kurz			

Alarmplan für den Hubschrauberlandeplatz

VORFALL

Sofortige telefonische
Benachrichtigung

1. Rettungsleitstelle

Notruf 112

- Wer meldet?
- Wo geschah es?
- Was geschah?
- Wie viele Verletzte?
- Welche Arten von Verletzungen?

2. Verantwortlicher gemäß Alarmplan des Krankenhauses *

+49 (261) 987-0

3. Verantwortliches Luftfahrtunternehmen

- ADAC Luftrettung gGmbH oder
+49 (171) 5557000
- Bundespolizei-Fliegergruppe oder
+49 (2241) 238-2412
- Rotorflug GmbH
+49 (160) 97809410
- DRF Stiftung Luftrettung gemeinnützige AG
+49 (711) 7007-0
- Heliflight GmbH & Co.KG
+49 (6035) 91000

Erstmaßnahmen

Schutzausrüstung benutzen
bei Annäherung Windrichtung beachten

- Brände bekämpfen
- Unfallstelle absichern
- Zugang für Rettungskräfte sicherstellen
- Erste Hilfe leisten