
Rems-Murr-Kliniken

hier:

Bericht zur Verschwenkung der An-/Abflugrichtungen während des Baus Erweiterung Haus D in Bezug auf den bestehenden Hubschraubersonderflugplatz

Auftraggeber:



Rems-Murr-Kliniken gGmbH
Am Jakobsweg 1
71364 Winnenden

Aufgestellt durch:



AOM GmbH
Jenaer Str. 23
73479 Ellwangen (Jagst)

April 2020

Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung / Aufgabenstellung	3
2. Grundlagen	3
3. Vorhaben	4
4. Ergebnis / Hinweis bzw. Empfehlung	8

1. Veranlassung / Aufgabenstellung

Die AOM GmbH wurde von den Rems-Murr-Kliniken gGmbH beauftragt, für die Bauphase der Erweiterung Haus D, eine Interimslösung für die Verschwenkung der An-/Abflugrichtungen zu finden. Für die Bauphase werden Krane benötigt. Die Interimslösung muss weiterhin einen sicheren Flugbetrieb ermöglichen.

Die jetzigen An-/Abflugrichtungen verlaufen genau Nord-Süd. Für den Bau werden entsprechende Krane erstellt werden müssen, die überwiegend östlich und westlich des Neubaus stehen werden/müssen. Daher muss eine Lösung gefunden werden, wie die Verlegung der An-/Abflugrichtungen erfolgen kann.

2. Grundlagen

Auf dem Mutter-Kind-Zentrum befindet sich der Hubschrauberflugplatz der Rems-Murr-Kliniken. Die Größe der FATO/TLOF beträgt 20 m x 20 m, die Sicherheitsfläche 3,525 m, wodurch sich eine Gesamtgröße von 27,05 m x 27,05 m ergibt. Daran schließt die Abflugfläche mit einer Divergenz von 15 % und einer Neigung von 4,5 % an. Auf die Anflugfläche wird nicht näher eingegangen, da deren Neigungen steiler sind.

Als Ausgangshöhe wurden 296,30 m NN angegeben.

Im folgenden Luftbild (Quelle: Google Earth vom 06.10.2019) ist der Hubschraubersonderflugplatz dargestellt:



3. Vorhaben

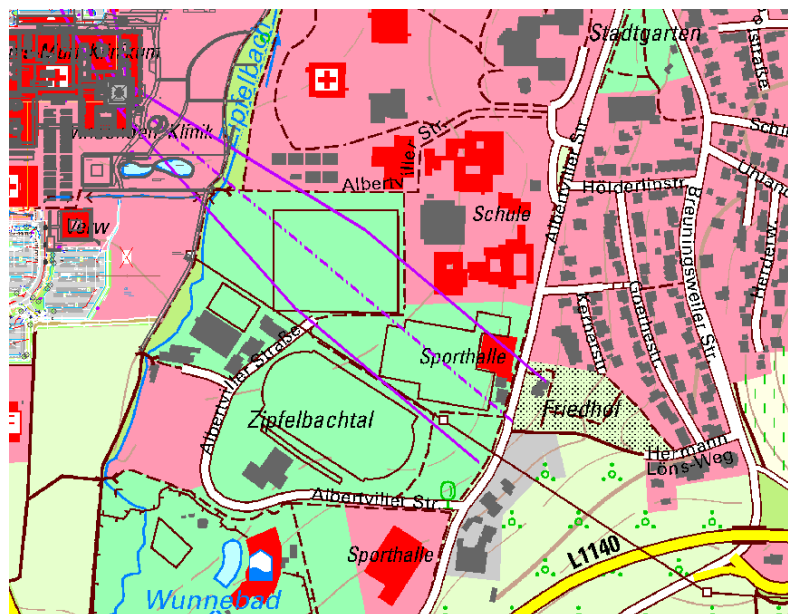
Der geplante Erweiterungsbau Haus D liegt ca. 22 m südlich des Gebäudeteils, auf dem sich der bestehende Hubschraubersonderflugplatz befindet. Der Abstand vom Hubschraubersonderflugplatz zum geplanten Haus D beträgt ca. 53,5 m.

Aufgrund der Topographie und Gebäudestruktur stehen letztendlich zwei Möglichkeiten zur Verfügung. Die eine Möglichkeit ist eine Verschwenkung der An-/Abflugrichtung Nordwest/Südost. Im Südosten befindet sich eine 380 kV-Hochspannungsleitung. An dem ersten Mast könnte die An-/Abflugrichtung nordöstlich vorbeigeführt werden. Um an dem zweiten Mast (im Bereich des Sportplatzes) vorbei zu kommen, müsste eine leichte Kurve eingeleitet werden, kurz danach eine zweite Kurve, die dann in zwischen Hügeln „Hinterer Stöckach“ und dem „Rossberg“ entlang der L1140 führen würde.

Eine Kurve kann entsprechend der AVV erst dann eingeleitet werden, wenn der Hubschrauber eine Höhe von 30 m, bezogen auf die Abflugfläche mit einer Neigung von 4,5 % hat. Die erste Kurve müsste bereits schon nach ca. 400 m erfolgen. Daher wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.

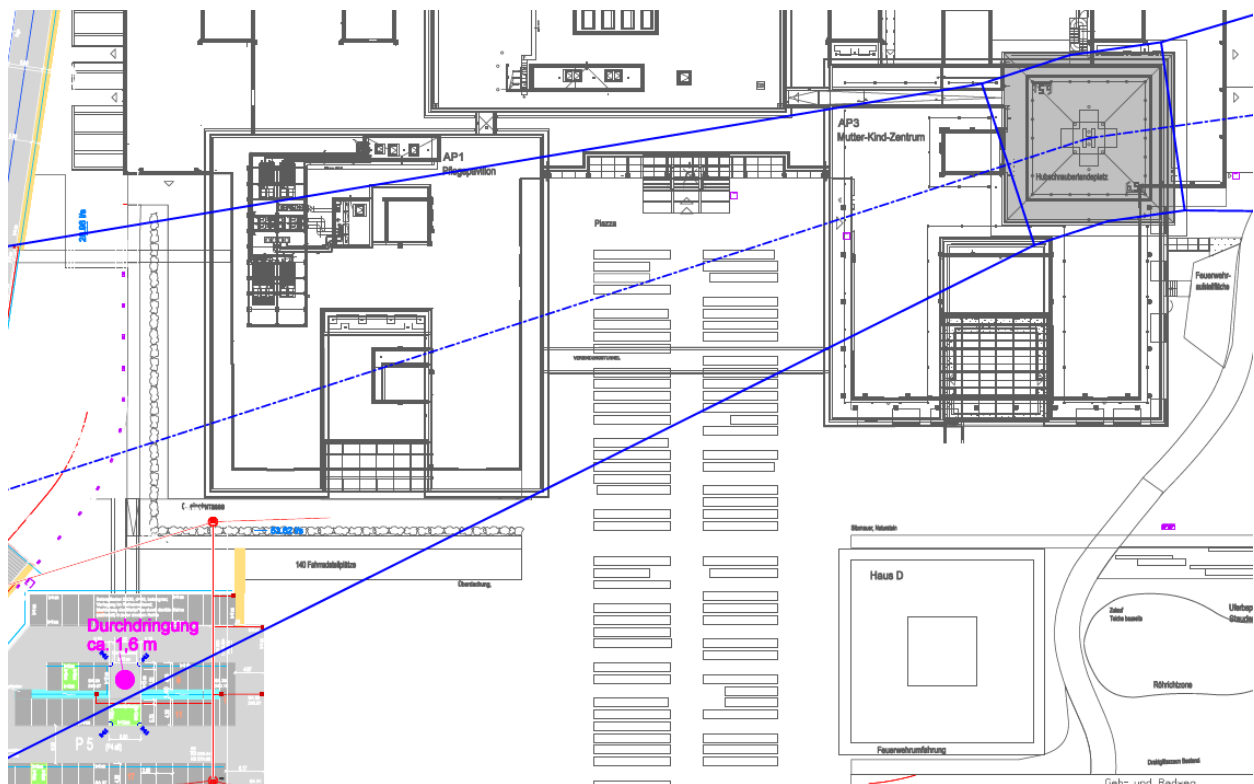
Hinzu kommt, dass die nördliche An-/Abflugrichtung nicht weiter nach Nordwest verschwenkt werden kann, da das Gebäude Haus „A Pavillon 2“ deutlich höher ist, als der Hubschraubersonderflugplatz. In dieser Variante wurde der maximale zulässige Öffnungswinkel von 150 ° berücksichtigt.

Die folgende Skizze zeigt andeutungsweise den Verlauf dieser Richtung:

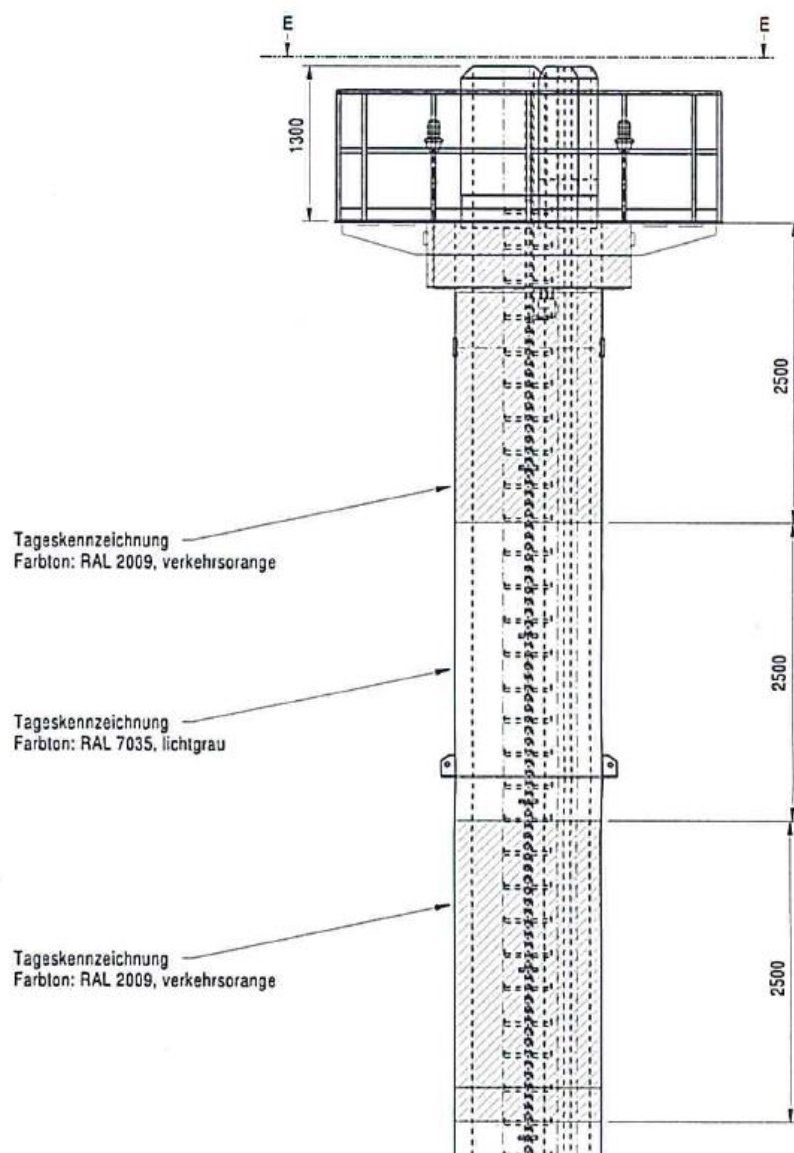
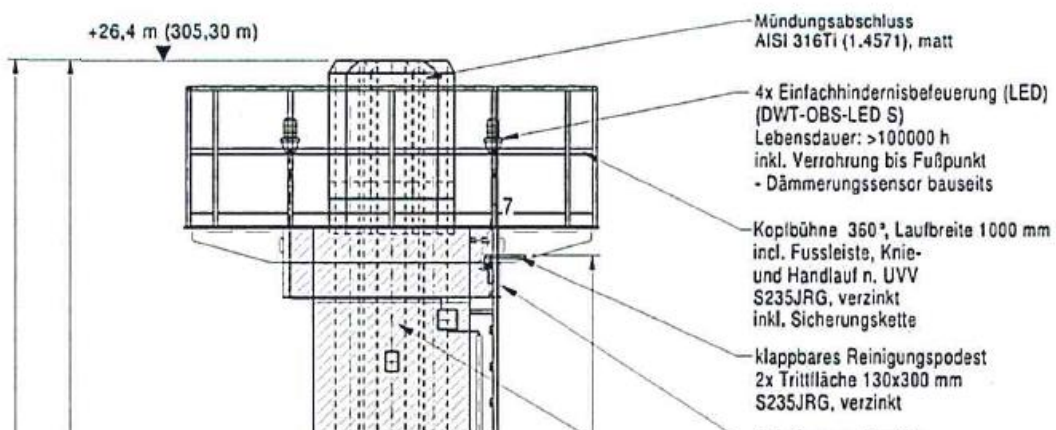


Die zweite Variante orientiert sich quasi in Ost-West-Ausrichtung. Auch hier ist der erste Untersuchungspunkt das Gebäude Haus „A Pavillon 2“. Insofern wurde die westliche An-/Abflugrichtung daran angelegt. Um an der südöstlichen Gebäudeecke „vorbei zu kommen“, ergibt sich eine An-/Abflugrichtung von 252° . Die Dachaufbauten des Gebäudes Haus „A Pavillon 1“ können aufgrund der Entfernung überflogen werden.

Der nächste kritische Punkt ist der Stahlschornstein, ein Abluftkamin des Heizkraftwerks. Er hat eine Höhe 305,30 m N und ist auf dem südwestlich gelegenen Parkplatz P5. Er befindet am südlichen Rand der An-/Abflugfläche, Abstand ca. 3 m. Aufgrund seiner Höhe, würde er die Abflugfläche um ca. 1,6 m durchdringen.



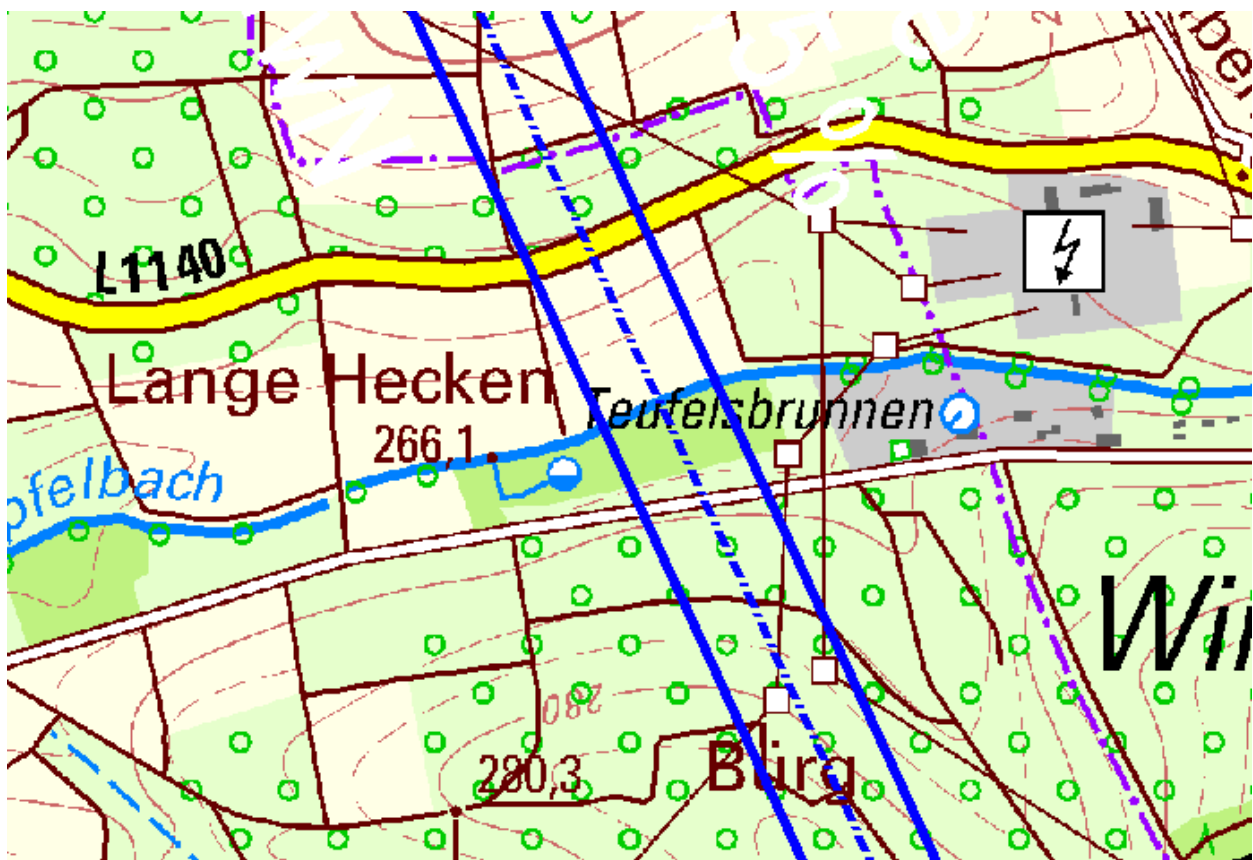
Gemäß der Herstellerbeschreibung, Kögel Schornsteine, ist der Schornstein mit einer Tages- und Nachtkennzeichnung versehen. Es wurden 4 LED-Hindernisse verbaut.



Im weiteren Verlauf der westlichen An-/Abflugrichtung muss aufgrund der Topographie ein so genannter gekrümmter Abflug eingerichtet werden, da im weiteren Verlauf das Gelände ansteigt, sich dort relativ hohe Bäume befinden und die Hindernisfreiheit nicht gewährleistet ist. Daher wird im Abstand von 651,04 m eine Kurve nach Nordost, $335,3^\circ$ rwN, eingeleitet. Der Mindestkurvenradius beträgt 270° . Auch hier ist eine geringfügige Abweichung von der AVV zu verzeichnen, da eine Kurve erst nach dem Erreichen von 30 m (= 666,667 m) über dem Hubschrauberflugplatz eingeleitet werden darf. Das bedeutet, dass wir die Kurve in einer Höhe von 29,3 m einleiten würden.

Um den Abluftkamin des Heizkraftwerks hindernisfrei zu bekommen, wird vorgeschlagen den TDP um 10 ft zu erhöhen. Dieser Wert soll in die Veröffentlichung im AIP eingetragen werden. Durch diese Maßnahme ist auch die benötigte Höhe vor Beginn der Kurve gegeben.

Weitere Hindernisse sind im weiteren Verlauf der Abflugfläche nicht erkennbar. Die Hochspannungsleitungen im nördlichen Bereich, Bürg und Lange Hecken, sind deutlich unterhalb der Abflugfläche.



Die östliche An-/Abflugrichtung wurde gegenüber der Westlichen um 10° nach Süden verschwenkt. Die Verschwenkung wurde gewählt, damit die An-/Abflugrichtungen zwischen den

Schulen, Geschwister-Scholl-Realschule und Georg-Büchner-Gymnasium sowie der Robert-Boehringer-Gemeinschaftsschule, hindurchführt. Im weiteren Verlauf der östlichen Abflugrichtung sind keine Hindernisse erkennbar.

4. Ergebnis / Hinweis bzw. Empfehlung

Um eine effektive Baumaßnahme für den Erweiterungsbau Haus D umsetzen zu können, werden Krane benötigt. Um den Flugbetrieb aufrecht erhalten zu können, müssen die An-/Abflugrichtungen verschwenkt werden.

Dies ist topographisch bedingt sehr schwer umzusetzen und es müssen kleine Kompromisse eingegangen werden.

Zum einen durchdringt der Schornstein (Abluftkamin des Heizkraftwerks) die Abflugfläche um ca. 1,6 m. Der Schornstein liegt ca. 3 m innerhalb der südlichen Abflugrichtung. Im weiteren Verlauf muss ein gekrümmter An-/Abflug eingerichtet werden, der bei einer Höhe von 29,3 m (statt der geforderten 30 m) über dem Hubschrauberflugplatz beginnt. Ansonsten ist die Abflugfläche hindernisfrei. Die Hindernissituation kann durch eine Erhöhung des TDP um 10 ft umgangen werden. Dieser Wert ist im AIP zu veröffentlichen.

Die Stellungen von Krananlagen, fest oder mobil, müssen rechtzeitig beim Regierungspräsidium Stuttgart beantragt werden. Hierzu muss ein Vorlauf von ca. 3 Wochen berücksichtigt werden.

Für die interimsmäßige Verlegung der An-/Abflugrichtungen, wird ein so genanntes Supplement benötigt. Hierzu ist bis zur Inkrafttretung ein Vorlauf von ca. 2 Monaten zu berücksichtigen.

Erstellt:

Ellwangen, 30.04.2020

A O M GmbH

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

Jan Castendyck