

Regierungspräsidium Stuttgart | Postfach 80 07 09 | 70507 Stuttgart

Rems-Murr-Kliniken gGmbH

Am Jakobsweg 1

71364 Winnenden

Mobilität, Verkehr, Straßen

Name: Kalbfell/Thoma

Telefon: 0711 904-14620

E-Mail: abteilung4@rps.bwl.de

Geschäftszeichen: RPS46_2-3846-1208/9/1
(bei Antwort bitte angeben)

Datum: 30.07.2026

Änderungsgenehmigung Hubschrauberlandeplatz Rems-Murr-Kliniken Winnenden: temporäre Verschwenkung der An- und Abflugflächen

Anlagen

Phase 1:

Anlage 1 (Übersichtsplan M 1:25.000 vom 28.04.2020, erstellt durch die AOM GmbH)

Anlage 2 (Verlegung Haus D Detail 16-7-2026) Markierung und Befuerung am Hubschrauberlandeplatz im 1. Zeitraum

Anlage 3 (Luftfahrttechnisches Gutachten vom April 2020, erstellt durch die AOM GmbH)

Anlage 4 (Lärmimmissionsgutachten vom 21.09.2020, erstellt durch die Kurz und Fischer GmbH)

Phase 2:

Anlage 5 (Übersichtsplan M 1:25.000 vom 21.04.2026, erstellt durch die AOM GmbH)

Anlage 6 (Verlegung Haus C-ZfP Detail 16-7-2026(Ost 050°)) Markierung und Befuerung am Hubschrauberlandeplatz im 2. Zeitraum

Anlage 7 (Lageplan M 1:5.000 vom 21.04.2026, erstellt durch die AOM GmbH)

Anlage 8 (Detailplan M 1:1.000 vom 22.04.2026, erstellt durch die AOM GmbH)

Anlage 9 (Luftfahrttechnisches Gutachten vom April 2026, erstellt durch die AOM GmbH)

Anlage 10 (Lärmimmissionsgutachten vom 04.05.2026, erstellt durch die Kurz und Fischer GmbH)

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Bezug auf die Genehmigung des Hubschraubersonderlandeplatzes der Rems-Murr-Kliniken Winnenden vom 30.09.2008 (Az: 46-3846 Winnenden KH), zuletzt geändert mit Bescheid vom 10.10.2024 (Az: 46-3846/Winnenden KH) ergeht auf den Antrag der Rems-Murr-Kliniken gGmbH vom 13.05.2026 nach § 6 Abs. 4 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit § 51 Abs. 2, § 41 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) folgende

Änderungsgenehmigung

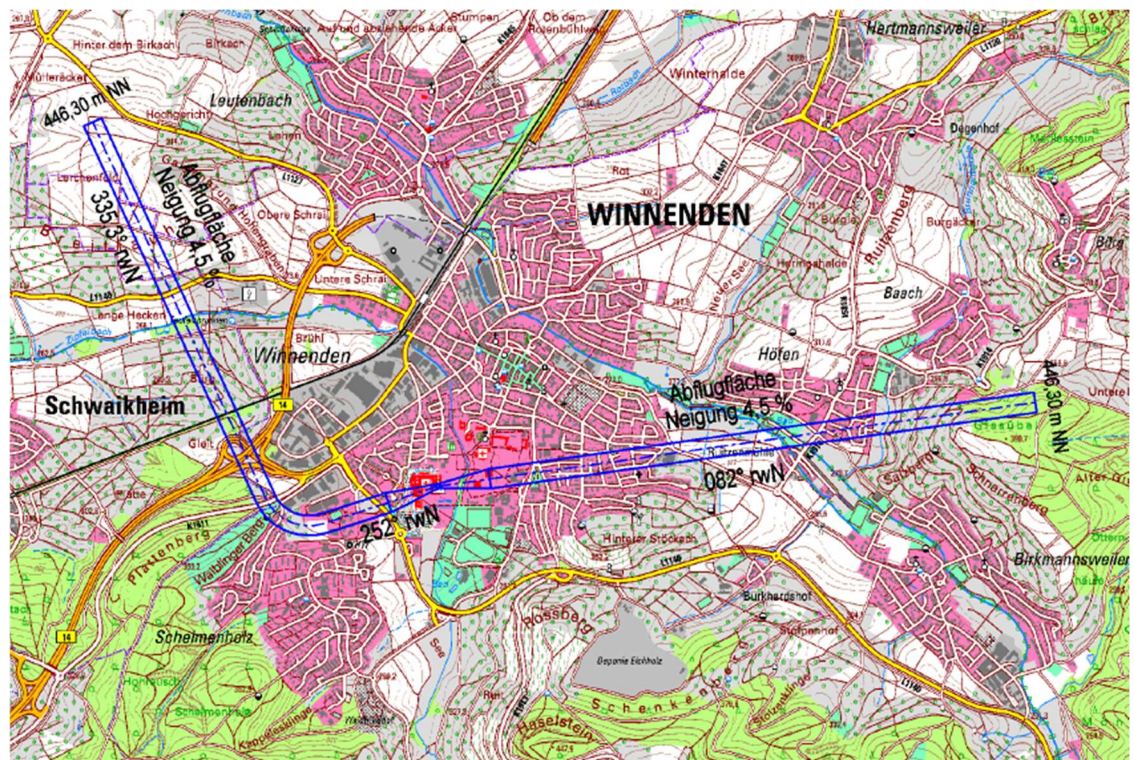
A. Tenor

1. Die An- und Abflugfläche wird im Zeitraum vom 01.08.2026 bis voraussichtlich 31.10.2026, jedoch spätestens bis zum Abbau des Krans am Haus P des ZfP, gemäß Anlage 1 dieser Genehmigung verschwenkt.
2. Ab dem 01.11.2026, spätestens jedoch nach Abbau des Krans gem. Ziffer 1, wird die östliche An- und Abflugfläche voraussichtlich bis zum 31.12.2028, spätestens jedoch bis zum Abbau der Kräne an Haus D des Rems-Murr Klinikums Winnenden gemäß Anlage 5 dieser Genehmigung verschwenkt.
3. Nach Abschluss der Kranarbeiten gemäß Ziffer 2 werden die An- und Abflugflächen gemäß der Genehmigung vom 30.09.2008 reaktiviert.
4. Die vorliegende Änderungsgenehmigung ist befristet bis voraussichtlich 31.12.2028, spätestens jedoch bis zum Abbau der Kräne an Haus D der Rems-Murr-Klinik Winnenden.
5. Hinsichtlich Ziffer 1 und 2 wird die sofortige Vollziehung angeordnet.
6. Alle übrigen Regelungen, Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie Hinweise der Genehmigung vom 30.09.2008 (Az: 46-3846 Winnenden KH) sowie aller gültigen Änderungsgenehmigungen bleiben von dieser Genehmigungsänderung unberührt.

I. Beschreibung des Geländes

b) An- und Abflugbereiche:

- Phase 1: Zeitraum 01.08.2026 bis voraussichtlich 31.10.2026:
Westlicher Sektor: $072^\circ/252^\circ$ rwK.
In einer Entfernung von 600 m wird auf die Richtung $155^\circ/335^\circ$ rwK gedreht.
Östlicher Sektor: $082^\circ/262^\circ$ rwK



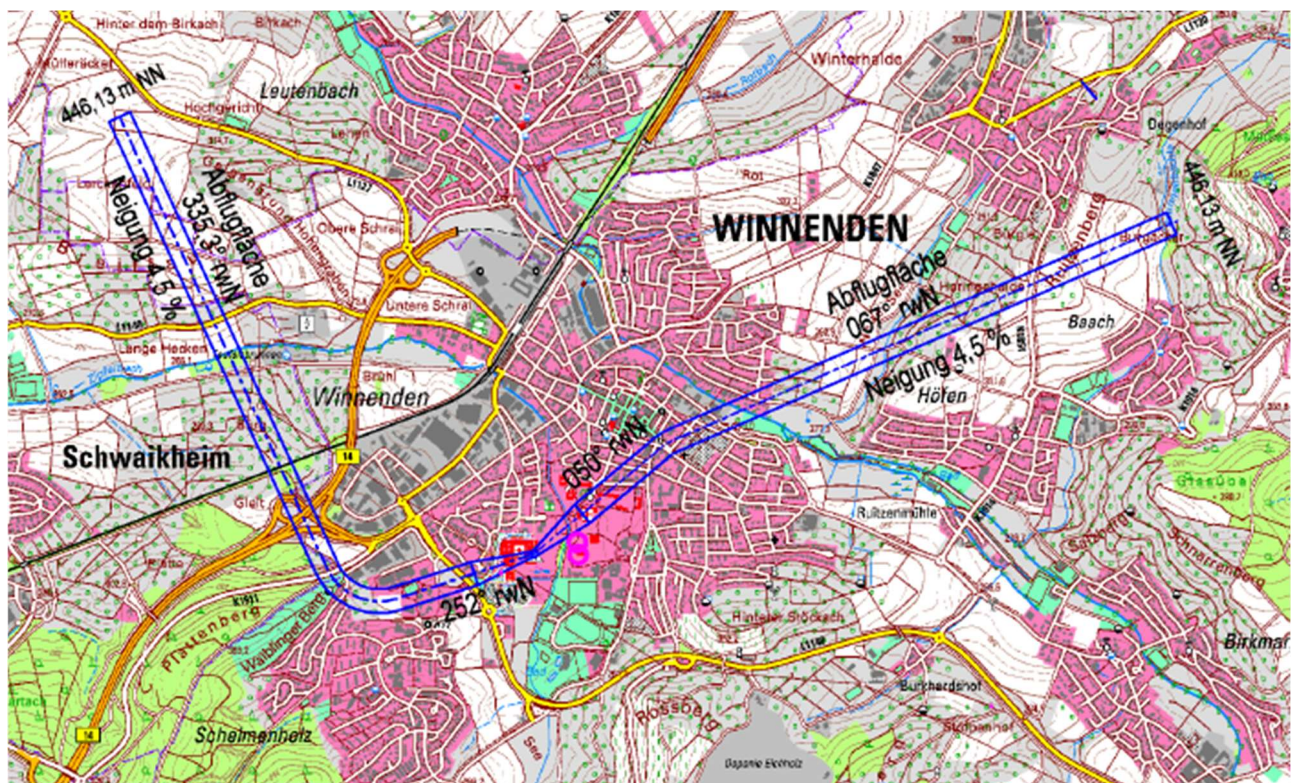
- Phase 2: Zeitraum voraussichtlich 01.11.2026 bis voraussichtlich 31.12.2028:

Westlicher Sektor: 072°/252° rwK.

In einer Entfernung von 600 m wird auf die Richtung 155°/335° rwK gedreht.

Östlicher Sektor: 050°/230° rwK

Abflug nach 750 m Kursänderung auf 067°/247°



B. Inhalts- und Nebenbestimmungen

1. Die Markierung und Befeuerung des Landeplatzes ist nach Maßgabe der luftfahrttechnischen Pläne und Gutachten der AOM GmbH (s. Anlagen 2,3,6 und 9), vor der jeweiligen Verschwenkung der An- und Abflugfläche umzusetzen.
2. Die Umsetzungsmaßnahmen für sicheren Flugbetrieb gem. luftfahrttechnischem Gutachten der AOM GmbH vom April 2026 sind für beide Phasen der Verschwenkung entsprechend umzusetzen (s. Anlagen 2,6 und 9).
3. Die Funktion der vorhandenen Löschanlage auf dem Hubschrauberlandeplatz muss gewährleistet bleiben, oder ein alternatives Löschesystem mit mindestens derselben Löscheinleistung für die Dauer der Verschwenkung vorhanden sein. Die Installation eines alternativen Löschesystems ist mit dem luftfahrttechnischen Gutachter sowie der Genehmigungsbehörde vorab abzustimmen.
4. Im Zuge der Verlegung der An- und Abflugfläche ist zu überprüfen, dass die vorhandenen Löschmonitore die ankommenden Hubschrauber nicht behindern.
5. Die Genehmigung ergeht unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen (Auflagenvorbehalt) zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie des Lärmschutzes.

C. Hinweise

1. Aufgrund von aktuellen Kranarbeiten am Haus P auf dem Gelände des Klinikums Schloss Winnenden (ZfP) bis voraussichtlich Ende September 2026 kann die beabsichtigte Streckenführung der östlichen An- und Abflugfläche des Hubschrauberlandeplatzes an der Rems-Murr-Klinik Winnenden erst nach Abbau des Krans voraussichtlich Ende September 2026 verlegt werden. Bis dahin muss aufgrund von Bauarbeiten südlich des Hubschrauber-Dachlandeplatzes (Haus D), welche planmäßig am 03.08.2026 beginnen, die östliche An- und Abflugrichtung des Hubschraubersonderlandeplatzes geradlinig, wie in Anlage 1 dargestellt, verlaufen, um nicht mit dem Kran der Bauarbeiten an Haus P des Klinikums Schloss Winnenden zu kollidieren. Nach Abbau des Krans auf dem Gelände

des Klinikums Schloss Winnenden wird sodann die ursprünglich geplante östliche An- und Abflugstrecke aktiviert.

2. Die luftfahrttechnische Machbarkeit sowie die voraussichtlichen Lärmimmissionen der temporären Verschwenkung gem. A. Ziff. 1 wurden dem Regierungspräsidium Stuttgart mit Lärmimmissionsgutachten der Kurz und Fischer GmbH vom 21.09.2020 (Anlage 4) sowie durch luftfahrttechnische Betrachtung der AOM GmbH vom 30.04.2020 (Anlage 3) vorgelegt.
3. In westlicher An- und Abflugrichtung befindet sich ein Stahlschornstein, der die An- und Abflugfläche um ca. 1,6 m durchdringt (s. Anlage 8). Der Schornstein ist sowohl mit einer Tages- als auch einer Nachtkennzeichnung markiert.
4. Südlich der westlichen An- und Abflugfläche befinden sich drei Hochhäuser sowie ein Schornstein, welche bei Flugbetrieb zu beachten sind.
5. Gemäß § 53 Abs. 1 LuftVZO in Verbindung mit § 44 Abs. 1 und 3 LuftVZO darf der Flugbetrieb erst aufgenommen werden, wenn die Genehmigungsbehörde dies auf Grund einer Abnahmeprüfung gestattet hat.
6. Die Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden (§ 53 Abs. 1 iVm § 48 LuftVZO).
7. Gemäß § 74 Abs. 4 S. 2 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) wird hiermit auf die Inhalte des § 69 Abs. 2 S. 4 LVwVfG hingewiesen.

D. Gutachten

- Verfasser der luftfahrttechnischen Gutachten
AOM GmbH
Jenaer Str. 23
73479 Ellwangen (Jagst)
- Verfasser der Lärmimmissionsgutachten
Kurz und Fischer GmbH
Beratende Ingenieure

Brückenstraße 9
71364 Winnenden

E. Begründung

I. Sachverhalt

Die Rems-Murr-Kliniken gGmbH haben mit Schreiben vom 13.05.2026 aufgrund der Bauarbeiten des Klinikums Schloss Winnenden (ZfP) sowie der Bauarbeiten auf dem eigenen Klinikgelände (Haus D) die temporäre Verschwenkung der An- und Abflugstrecke des Hubschraubersonderlandeplatzes am Rems-Murr-Klinikum Winnenden ab der KW 28 (2026) beantragt. Die Maßnahme soll der Aufrechterhaltung des Rettungshubschrauberflugbetriebs am Rems-Murr-Klinikum Winnenden während der Kranarbeiten dienen.

Im daraufhin durchgeführten Anhörungsverfahren der Träger öffentlicher Belange hat die Genehmigungsbehörde darüber Kenntnis erhalten, dass auf dem Gelände der des ZfP aktuell bereits Kranarbeiten ausgeführt werden, welche die Verschwenkung der östlichen An- und Abflugfläche des Rettungshubschraubers auf den geplanten Kurs verhindert. Zeitgleich finden voraussichtlich ab dem 03.08.2026 Bauarbeiten auf dem Gelände des Krankenhauses Winnenden – südlich des Hubschraubersonderlandeplatzes – statt, sodass eine Beibehaltung der momentanen, südlichen An- und Abflugstrecke ebenfalls nicht möglich ist. Es musste folglich eine alternative Streckenführung gefunden werden.

Für die Dauer der aktuell stattfindenden Kranarbeiten auf dem Gelände des ZfP (Haus P) wird nun für die Dauer von ca. 4 bis 8 Wochen ein Direktan- und abflug aus Richtung Osten realisiert. Diese Streckenverlegung war bereits Planungs- und Anhörungsgegenstand im Jahr 2021, entsprechende gutachterliche Betrachtungen dieser Streckenführung liegen der Genehmigungsbehörde vor und wurden in diese Entscheidung mit eingebunden.

Nach Abschluss der Kranarbeiten am Haus P des ZfP Winnenden wird sodann die An- und Abflugstrecke gemäß Anlage 5 dieser Genehmigung aktiviert und bis Abschluss der Kranarbeiten an Haus D des Rems-Murr-Klinikums Winnenden voraussichtlich Ende 2028 beibehalten.

Im Anschluss der maßgeblichen Bauarbeiten werden wieder die ursprünglichen An- und Abflugstrecken gemäß der Genehmigung des Hubschraubersonderlandeplatzes vom 30.09.2008 (Az.: 46-3846 Winnenden KH) reaktiviert. Die vorliegende Änderungsgenehmigung ist befristet bis zum Abschluss der maßgeblichen Kranarbeiten.

II. Rechtliche Würdigung

a) Formelle Voraussetzungen

1. Zuständigkeit

Das Regierungspräsidium Stuttgart ist für die Entscheidung über die beantragte Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 LuftVG aufgrund von § 31 Abs. 2 Nr. 4 in Verbindung mit § 50 LuftVZO und § 1 Satz 1 der Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung vom 21.09.1998, sowohl sachlich als auch örtlich zuständig.

2. Genehmigungsverfahren

Die Rems-Murr-Kliniken gGmbH, vertreten durch den Geschäftsführer Herr Mertel, ist als Betreiberin des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am Rems-Murr-Klinikum Winnenden antragsbefugt.

Eine Umweltverträglichkeitsvorprüfung gem. § 7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit war im vorliegenden Fall nicht vorzunehmen, da keine baulichen Änderungen am Hubschrauberlandeplatz des Krankenhauses Winnenden vorgenommen werden. Es handelt sich vorliegend lediglich um eine temporäre, betriebliche Änderung der An- und Abflugrichtungen.

Im Verfahren wurden die maßgebenden Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 15.05.2026 angehört. Beteiligt wurden

- Polizeipräsidium Aalen
- Deutsche Flugsicherung GmbH
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
- Verband Region Stuttgart

- Deutscher Wetterdienst
- Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung BW
- Stadt Winnenden
- Regierungspräsidium Stuttgart (Raumordnung, Naturschutz Recht, Naturschutz und Landschaftspflege)
- Netze BW
- Landratsamt Rems-Murr-Kreis

Die Beteiligung Dritter wurde mittels Anhörungsverfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung gewährleistet. Das Antragsschreiben nebst Planunterlagen sowie das luftfahrttechnische Gutachten und das Lärmgutachten wurden bei der Stadtverwaltung Winnenden im Zeitraum vom 22. Mai bis einschließlich 24. Juni 2026 für die Öffentlichkeit ausgelegt. Die vorgenannten Unterlagen wurden ebenfalls auf der Homepage des Regierungspräsidiums Stuttgart sowie auf der Homepage der Stadt Winnenden zur gleichen Zeit öffentlich zugänglich eingestellt. Die öffentliche Auslegung wurde vorab über das Amtsblatt der Stadt Winnenden sowie auf der Homepage des Regierungspräsidiums Stuttgart am 21.05.2026 öffentlich schriftlich bekanntgemacht.

Einwendungen Privater waren bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist bei der Stadtverwaltung Winnenden sowie beim Regierungspräsidium Stuttgart möglich.

Es wurden keine Einwendungen erhoben.

b) Materielle Voraussetzungen

I. Rechtsgrundlage

Die Änderungsgenehmigung beruht auf § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG. Danach bedarf es einer genehmigungspflichtigen Änderung der Flugplatzgenehmigung, wenn die Anlage oder der Betrieb des Flugplatzes wesentlich erweitert oder geändert werden soll.

Eine Erweiterung oder Änderung von Anlage oder Betrieb des Flugplatzes umfasst begrifflich jede Abweichung vom genehmigungsrechtlich festgelegten Anlagenbestand und Betriebsumfang (vgl. Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, § 6 Rn. 47). Dies ist vorliegend der Fall. Der beantragte

Rettungshubschrauberbetrieb weicht vom bisher bestehenden Genehmigungsumfang ab, da die An- und Abflugrouten temporär verschwenkt werden müssen.

Ob eine Erweiterung oder Änderung wesentlich im Sinne des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG ist, kann nicht generell beurteilt werden, sondern setzt die Würdigung aller Umstände des Einzelfalls voraus. Abzustellen ist auf die Funktion des Genehmigungsvorbehalts, der mehr als unerhebliche Veränderungen der Raumnutzung, des Verkehrs und der Immissionsbelastung gegenüber dem vorhandenen Genehmigungsbestand einer erneuten planerischen Prüfung unterstellen will (s. Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, § 6 Rn. 54). Letztlich ist eine wesentliche Änderung immer dann anzunehmen, wenn in eine Abwägungsentscheidung eingetreten wird.

Durch die Verschwenkung der An- und Abflugflächen werden die Belange Dritter neu berührt, die durch die bisherige Streckenführung vom Hubschrauberflugbetrieb, insbesondere der damit zusammenhängenden Lärmimmissionen, nicht betroffen waren. Demnach war die Wesentlichkeit des Vorhabens zu unterstellen und u.a. die Belange des Lärmschutzes in Bezug auf die temporäre Verschwenkungen zu prüfen.

II. Prüfungsmaßstab

Der Prüfungsmaßstab für die beantragte Änderung der Flugplatzgenehmigung ergibt sich insbesondere aus § 6 Abs. 2 LuftVG, wonach vor Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen ist, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind. Zudem muss das Flugplatzgelände i.S.d. § 6 Abs. 2 S. 3 LuftVG „geeignet“ sein. Schließlich darf die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch das Vorhaben nicht gefährdet werden.

Im konkreten Fall war die beantragte Änderung des Flugbetriebs (temporäre Verschwenkung der An- und Abflugstrecken) insbesondere im Hinblick auf einen angemessenen Schutz vor Fluglärm zu untersuchen und zu bewerten.

Neben der Einhaltung dieser „geschriebenen“ Anforderungen, bedarf es zunächst einer sog. Planrechtfertigung; diese ist ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung.

Da für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz am Rems-Murr-Klinikum Winnenden kein (beschränkter) Bauschutzbereich festgelegt ist, war kein Planfeststellungsverfahren durchzuführen (§ 8 LuftVG). Insoweit bedurfte es keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem LuftVG (§ 8 Abs. 1 S. 2 LuftVG). Da mit dem Antrag keine baulichen Änderungen/Erweiterungen der Flugplatzanlage verbunden sind (sondern rein betriebliche Änderungen begehrt werden), war auch nicht im Rahmen einer allgemeinen Vorprüfung nach § 9 i.V.m. Anl. 1 Nr. 14.12.2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit (UVPg) zu klären, ob aufgrund dieser Gesetzesgrundlage eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (s. hierzu auch Schiller in Reidt/Wysk, LuftVG EL 18 Juli 2015, § 6 Rn. 475 m.w.N. aus der Rspr.; BVerwG, Beschl. v. 13.09.2017 – 4 B 26/16; juris Rn. 8).

(a) Luftverkehrlicher Bedarf (bzw. Planrechtfertigung)

Ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung ist die Planrechtfertigung. Sie liegt vor, wenn für die Errichtung und den Betrieb eines Flugplatzes oder dessen wesentliche Erweiterung oder Änderung nach Maßgabe der Zielsetzungen des LuftVG ein Bedarf besteht und das betreffende Vorhaben dementsprechend erforderlich ist. Erforderlichkeit bedeutet dabei allerdings nicht, dass das Vorhaben unverzichtbar sein muss. Es genügt vielmehr, wenn eine Realisierung des Vorhabens vernünftigerweise geboten ist (Reidt/Wysk § 6 LuftVG Rn. 109).

Die für die Planrechtfertigung notwendige fachplanerische Zielkonformität ist gegeben, wenn das Flugplatzvorhaben mit den Zielen des LuftVG übereinstimmt. Da das LuftVG selbst keine bestimmten gesetzlichen Ziele definiert, können diese nur mittelbar dem Gesetz entnommen werden. Die Übereinstimmung mit den Zielen des LuftVG ist danach insbesondere gegeben, wenn das Vorhaben der Befriedigung eines Luftverkehrsbedarfs oder zumindest einer Verbesserung der Verkehrsabwicklung dient oder

wenn es zur besseren Erfüllung von Sicherheitsanforderungen oder zur Reduzierung von Immissionsbelastungen führen soll (Reidt/Wysk, § 6 LuftVG Rn. 110).

Aufgrund von Bauarbeiten in der nahen Umgebung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am Rems-Murr-Klinikum Winnenden sind für die Dauer der Kranarbeiten an den unterschiedlichen Baustellen die An- und Abflugstrecken des Hubschraubersonderlandeplatzes zu verlegen. Die Verlegungen werden notwendig, da die Krananlagen in die Hindernisbegrenzungsflächen der An- und Abflugrichtungen hineinragen und sicheren Flugbetrieb unmöglich machen. Um eine Schließung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes für Rettungszwecke für die Dauer der Kranarbeiten als Ultima Ratio zu verhindern, werden die An- und Abflugflächen temporär verlegt, um eine Nutzung des Hubschrauberlandeplatzes für Rettungsflüge weiterhin gewährleisten zu können.

Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist mithin gegeben.

(b) Eignung des Fluggeländes

Zu prüfen ist an dieser Stelle, ob es aus „tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht möglich ist, den geplanten Flugbetrieb auf dem betreffenden Gelände zu realisieren, wesentlich zu erweitern oder in sonstiger Weise zu ändern (§ 6 Abs. 4 S. 2)“, mithin, ob das Flugplatzgelände für den beantragten Flugbetrieb „an sich“ ungeeignet ist (s. hierzu Reidt/Wysk, LuftVG EL 18 Juli 2015, § 6 Rn. 404f.).

Die Eignung des Fluggeländes für die beabsichtigten Verschwenkungen der An- und Abflugstrecken am Rems-Murr-Krankenhaus Winnenden wurden in den vorliegenden luftfahrttechnischen Gutachten der AOM GmbH glaubhaft dargelegt.

Die Genehmigungsbehörde folgt der Auffassung, dass die vorgenommenen Verschwenkungen der An- und Abflugstrecken geeignet sind, den Hubschraubersonderlandeplatz sicher anfliegen zu können. Die An- und Abflugstrecken wurden so gewählt, dass diese hindernisfrei sind. Lediglich im kurzen Endteil des Anflugs aus Westen steht ein Kamin des Krankenhauses, welcher in die An- und Abflugfläche 1,6 m hineinragt. Dieser ist

jedoch schon seit der Betriebsgestattung des Hubschrauberlandeplatzes mit Tages- und Nachtkennzeichnung versehen, so dass das Hindernis gesehen wird und sicher umflogen werden kann.

Die Deutsche Flugsicherung GmbH teilt mit Stellungnahme vom 28.05.2026 mit, dass gegen die Verlegung der An- und Abflugflächen keine Bedenken bestehen. Es wird davon ausgegangen, dass Gesichtspunkte der Hindernisfreiheit und deren Kennzeichnung entsprechend der AVV sowie die eventuell notwendige Veröffentlichung von Hindernissen von der Genehmigungsbehörde in eigener Zuständigkeit geprüft und geregelt werden.

Die Genehmigungsbehörde teilt hierzu mit, dass die Hindernisfreiheit durch den luftfahrttechnischen Gutachter sowie die Genehmigungsbehörde geprüft wurde und auch bei der luftrechtlichen Abnahmeprüfung Beachtung finden wird. Im Übrigen sind die dargestellten An- Abflugflächen für den Ausfall eines Triebwerks betrachtet. Diese Betrachtung ist gesetzlich gefordert. Normalflüge fliegen deutlich steiler als die berechneten 4,5 % ab. Auf erhöhten Landeplätzen ist ferner ein Vertikalstartverfahren für Hubschrauber vorgeschrieben.

Einwendungen in Bezug auf die Geeignetheit des Geländes wurden nicht vorgetragen.

Die Geeignetheit des Geländes für das Vorhaben ist mithin gegeben.

(c) Lärmschutz/Beurteilung der Fluggeräuschemissionen

In Hinblick auf die zu erwartenden Geräuschemissionen wurden der Genehmigungsbehörde zwei Schallschutzgutachten vorgelegt.

- Verschwenkung gem. A. Ziff. 1 dieser Genehmigung (s. Anlage 4):

Dauerschallpegel Tag- und Nachtzeitraum:

Die schalltechnischen Orientierungswerte der Wohnnutzungen werden sowohl für die östliche als auch die westliche An- und Abflugrichtung sicher eingehalten bzw. deutlich unterschritten.

Auf dem Klinikgelände selbst sind bei geschlossenen Fenstern ausreichende Minderungen für den Fluglärm-Beurteilungspegel zu erwarten. Da es sich bei den Hubschrauberflügen lediglich um kurzzeitige Lärmeinwirkungen handelt, dann in den entsprechenden Räumen vor allem im Tagzeitraum eine Überschreitung der Richtwerte bei gekippten Fenstern hingenommen werden. Da für die betreffenden Räume durch die ohnehin vorhandene Lüftungsanlage auch bei geschlossenen Fenstern eine ausreichende Belüftung der Räume im Nachtzeitraum gewährleistet ist, kann davon ausgegangen werden, dass die entsprechenden schalltechnischen Orientierungswerte in den Räumen des Klinikgebäudes eingehalten werden können.

Maximalpegel Tag- und Nachtzeitraum:

Im Tagzeitraum werden an Wohnnutzungen die Orientierungswerte für die Häufigkeit der Maximalpegelüberschreitung für die Zumutbarkeitsschwelle (präventiver Richtwert) sowie für die Abwägungsschwelle (Vorsorgezielwert) nicht tangiert und somit unterschritten.

Für den Nachtzeitraum kann nicht ausgeschlossen werden, dass der schalltechnische Orientierungswert für die Häufigkeit der Maximalpegelüberschreitung (Zumutbarkeitsschwelle/präventiver Richtwert) bis zu zwei Mal überschritten wird. Aufgrund der Seltenheit von Nachtflugbetrieb ist mit einer Überschreitung jedoch kaum zu rechnen. Bei der Abwägung der Zumutbarkeit im Einzelfall ist nicht nur die Schutzwürdigkeit der Nutzung, sondern - als widerstreitendes Element - auch und vor allem zu berücksichtigen, welchen Zwecken der Hubschraubereinsatz dient. Im vorliegenden Fall dient der Hubschrauberflugverkehr medizinisch notwendigen Hilfs- und Rettungsflügen. Generell kann in diesem Fall die Zumutbarkeit der Schalleinwirkungen höher angesetzt werden als im Regelfall, sodass die voraussichtlich nur sehr seltenen Überschreitungen der Zumutbarkeitsschwelle in der Nacht hinzunehmen sind. Darüber hinaus handelt es sich vorliegend lediglich um eine temporäre Verswenkung der An- und Abflugrichtungen. Die östliche An- und Abflugrichtung wird lediglich für die Dauer von

voraussichtlich 8 Wochen genutzt werden. Etwaige Aufwachreaktionen von Einzelpersonen stehen in der Abwägung hinter den medizinisch notwendigen Rettungsflügen und somit der Rettung von Leib und Leben von Menschen zurück. Die Betrachtung der Flugbücher der vergangenen 10 Jahre ergab, dass im ungünstigsten Jahr (2019) drei nächtliche Umläufe im Gesamtjahr stattgefunden haben, sodass Flugbetrieb bei Nacht nur ausgesprochen selten stattfindet und somit damit einhergehenden Fluglärmimmissionen hinzunehmen sind.

Hinsichtlich der Maximalpegelwerte auf dem Klinikgelände selbst ist festzuhalten, dass bereits im Genehmigungsverfahren des Hubschrauberlandeplatzes auf passive Schallschutzmaßnahmen an der Fassade hingewiesen wurde, sodass ein ausreichender Schallschutz auf dem Klinikgelände selbst gewährleistet sein wird.

- Verschwenkung gemäß Ziff. A. 2 dieser Genehmigung (s. Anlage 10):

Dauerschallpegel im Tag- und Nachtzeitraum

Die schalltechnischen Orientierungswerte an Wohnnutzungen, die von der geänderten An- und Abflugroute betroffen sind, werden sowohl tags als auch nachts deutlich unterschritten.

Auf dem Klinikgelände selbst ergeben sich keine relevanten Änderungen von Fluglärm in Bezug zur bisherigen Lärmsituation.

Maximalpegel im Tag- und Nachtzeitraum:

Im Tagzeitraum werden die Orientierungswerte für die Häufigkeit der Maximalpegelüberschreitung für die Zumutbarkeitsschwelle (präventiver Richtwert) sowie die Abwägungsschwelle (Vorsorgezielwert) nicht tangiert und somit unterschritten, basierend auf den Flugbewegungszahlen der Jahre 2015-2025.

Für den Nachtzeitraum ist zu erwarten, dass der schalltechnische Orientierungswert für die Häufigkeit der Maximalpegelüberschreitung für die Zumutbarkeitsschwelle (präventiver Richtwert) von 75 dB(A) nicht überschritten wird. Die Auswertung der Flugbücher in den vergangenen 10 Jahren ergab, dass im ungünstigsten Fall nachts lediglich drei

Umläufe im Gesamtjahr vorgekommen sind (2019), sodass die Schallwerte im Nachtzeitraum an den Wohnnutzungen als unkritisch einzustufen sind.

Hinsichtlich der Bettenzimmer auf dem Klinikgelände selbst ist festzuhalten, dass sich hier keine Änderungen der Lärmsituation im Vergleich zur oben beschriebenen temporären Verschwenkung ergeben.

Somit ergibt sich, dass für die geplanten temporären Verschwenkungen der An- und Abflugflächen am Hubschrauber-Sonderlandeplatz des Rems-Murr-Klinikums Winnenden mithin keine erheblichen Nachteile oder Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft durch Geräuschemissionen zu erwarten sind. Etwaige kurzzeitige Beeinträchtigungen stehen hinter dem Rettungszweck der Hubschrauberflüge zurück und sind folglich nach Abwägung der unterschiedlichen Interessen von der Allgemeinheit hinzunehmen.

Das Landratsamt Rems-Murr-Kreis als untere Immissionsschutzbehörde teilt mit Stellungnahme vom 18.06.2026 mit, dass keine Bedenken bestehen.

Es wurden keine Einwendungen in Bezug auf den Lärmschutz vorgebracht.

Das Vorhaben entspricht mithin den Erfordernissen des Lärmschutzes.

(d) Erfordernisse der Raumordnung

Das Regierungspräsidium Stuttgart als höhere Raumordnungsbehörde teilt mit Stellungnahme vom 30.06.2026 mit, dass keine Bedenken gegen die Verlegung der An- und Abflugstrecken bestehen.

Der Verband Region Stuttgart teilt mit Stellungnahme vom 20.05.2026 mit, dass auf die Abgabe einer Stellungnahme verzichtet wird, da es sich lediglich um eine temporäre Maßnahme handelt.

Einwendungen in Bezug auf die Erfordernisse der Raumordnung wurden nicht vorgetragen.

Das Vorhaben entspricht mithin den Erfordernissen der Raumordnung.

(e) Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das Regierungspräsidium Stuttgart als höhere Naturschutzbehörde teilt mit Stellungnahme vom 06.07.2026 mit, dass keine Bedenken bestehen.

Das Landratsamt Rems-Murr-Kreis als untere Naturschutzbehörde teilt mit Stellungnahme vom 18.06.2026 mit, dass keine Bedenken bestehen.

Es wurden keine Einwendungen in Bezug auf die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorgetragen.

Das Vorhaben entspricht mithin den Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

(f) Erfordernisse des Städtebaus

Das Amt für öffentliche Ordnung der Stadt Winnenden teilt mit Stellungnahme vom 16.06.2026 mit, dass keine Einwände gegen das Vorhaben bestehen.

Der Gemeindeverwaltungsverband Winnenden teilt mit Stellungnahme vom 20.05.2026 mit, dass gegen das Vorhaben grundsätzlich keine Einwände bestehen. Jedoch befinden sich innerhalb bzw. in unmittelbarer Nähe der geplanten An- und Abflugstrecke (Ost) zwei mit Bescheid vom 24.02.2025 und 23.09.2025 genehmigte Bauvorhaben. Der Gemeindeverwaltungsverband hat zur Prüfung der Betroffenheit die Genehmigungsunterlagen übersandt.

Bei der Prüfung durch den luftfahrttechnischen Gutachter musste festgestellt werden, dass es sich um bis dato unbekannte Baumaßnahmen handelt, welche die bisher geplante östliche An- und Abflugfläche betreffen.

Daraufhin fand am 19.06.2026 ein Meeting des Klinikums, der Projektsteuerung, dem luftfahrttechnischen Gutachter sowie der Stadt Winnenden statt. Der Kran an Haus Q des ZfP Winnenden wurde inzwischen bereits abgebaut. Der Abbau wurde der Genehmigungsbehörde mittels Fotos nachgewiesen. Des Weiteren befindet sich ein Kran am Haus P des ZfP im Einsatz, welcher voraussichtlich im September 2026 abgebaut wird.

Da ab dem 03.08.2026 auf dem Klinikgelände selbst eine Baumaßnahme südlich des Hubschraubersonderlandeplatzes (Haus D) geplant ist, für welche die An- und Abflugfläche verlegt werden muss, musste die Genehmigungsbehörde auf eine alternative Streckenführung ausweichen, die bereits in einem Anhörungsverfahren im Jahr 2021 geplant war.

Die Hindernisfreiheit der Strecke wurde durch den luftfahrttechnischen Gutachter sowie die Genehmigungsbehörde erneut überprüft. Hinsichtlich der zu erwartenden Lärmimmissionen dieser An- und Abflugstrecke, die etwa für die Dauer von ca. 8 Wochen aufgrund der Baumaßnahme südlich des Landeplatzes geflogen werden muss, liegt bereits ein Lärmgutachten vor.

Der Konflikt kann aufgelöst werden, indem für die Dauer der Kranarbeiten am Haus P des ZfP Winnenden ein Direktan- und Abflug aus Richtung Osten erfolgt. Nach Abbau des Krans an Haus P der ZfP wird die östliche An- und Abflugrichtung auf die ursprünglich geplante Strecke verlegt. Die westliche An- und Abflugstrecke bleibt bis zum Abschluss aller Kranarbeiten gleich. Nach Beendigung der Kranarbeiten an Haus D der Rems-Murr-Klinik Winnenden voraussichtlich Ende 2028 werden die ursprünglichen An- und Abflugstrecken der Genehmigung des Hubschraubersonderlandeplatzes aus dem Jahr 2008 reaktiviert.

Einwendungen in Bezug auf städtebauliche Belange wurden nicht vorgebracht.

Das Vorhaben entspricht nach entsprechender Umplanung und Aufteilung der Verschwenkung in östlicher Richtung in zwei Phasen mithin den Belangen des Städtebaus.

(g) öffentliche Sicherheit und Ordnung

Das Polizeipräsidium Aalen teilt mit Stellungnahme vom 18.05.2026 mit, dass keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen.

Der Deutsche Wetterdienst teilt mit Stellungnahme vom 22.05.2026 mit, dass keine Einwände gegen das Vorhaben bestehen.

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr teilt mit Stellungnahme vom 09.06.2026 mit, dass zum geplanten Vorhaben keine Einwände bestehen.

Das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung teilt mit Stellungnahme vom 01.07.2026 mit, dass keine Bedenken bestehen und eine weitere Beteiligung am Verfahren nicht erforderlich ist.

Die Netze BW GmbH teilt mit Stellungnahme vom 22.06.2026 mit, dass keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht werden. Der Standort der Hochspannungsleitungen für den ersten Abschnitt der Verlegung der An- und Abflugflächen wurde durch den luftfahrttechnischen Gutachter geprüft. Diese stellen für die Verschwenkung kein Hindernis dar.

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung teilt mit Stellungnahme vom 24.06.2026 mit, dass keine Einwände bestehen.

Das Landratsamt Rems-Murr-Kreis gibt mit Datum vom 18.06.2026 eine Gesamtstellungnahme ab.

Amt für Brand- und Katastrophenschutz

Gegen die temporäre Verlegung der An- und Abflugfläche des Hubschrauberlandeplatzes bestehen aus brandschutztechnischer Sicht keine Bedenken, sofern Folgendes berücksichtigt wird:

Die Funktion der vorhandenen Löschanlage auf dem Hubschrauberlandeplatz muss gewährleistet bleiben.

Im Zuge der Verlegung der An- und Abflugfläche ist zu überprüfen, dass die vorhandenen Löschmonitore die ankommenden Hubschrauber nicht behindern. Die Einsatzbereitschaft der Löschmonitore muss weiterhin sichergestellt sein.

Die Genehmigungsbehörde teilt hierzu mit, dass unter B. Nr. 3 und 4 dieser Entscheidung entsprechende Nebenbestimmungen aufgenommen wurde.

Straßenbauamt

Seitens des Straßenbauamts bestehen keine Bedenken. Es handelt sich eher um ein Thema der Stadt Winnenden als zuständige Verkehrsbehörde bzw. generell als Stadtverwaltung bzgl. Lärm etc. Entsprechend ist die Stadt Winnenden zu hören.

Die Genehmigungsbehörde teilt mit, dass die Stadt Winnenden als Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt wurde.

Landwirtschaftsamt

Keine Bedenken.

Amt für Beteiligungen und Immobilien

Keine Bedenken.

Amt für Vermessung und Flurneuordnung

Das Amt für Vermessung und Flurneuordnung hat keine Anregungen oder Bedenken zu o.g. Anhörungsverfahren.

Forstamt

Die Untere Forstbehörde hat keine Bedenken, da kein Wald betroffen ist.

III. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Gemäß § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 i.V.m. § 80a Abs. 1 Nr. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 20. Mai 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 152) geändert worden ist, wird im öffentlichen Interesse die sofortige Vollziehung der Genehmigungsänderung betreffend die temporäre Verlegung der An- und Abflugstrecken des Rettungshubschraubers an der Rems-Murr-Klinik Winnenden (Ziff. A. 1 und 2 dieser Entscheidung) angeordnet.

Abzuwägen sind die für einen sofortigen Vollzug sprechenden Belange mit den dagegen streitenden Interessen der Betroffenen, zunächst von Vollzugsmaßnahmen verschont zu bleiben, kurzum: für die Anordnung eines sofortigen Vollzugs muss das Vollzugsinteresse das Aufschubinteresse überwiegen. Dabei muss das (hier: öffentliche) Interesse an einem Sofortvollzug grundsätzlich über jenes Interesse hinausgehen, das den Verwaltungsakt selbst rechtfertigt; mithin muss eine besondere Dringlichkeit an der Vollziehung bestehen (vgl. HK-VerwR/Achim Bostedt VwGO § 80 Rn. 79).

Im Bereich der öffentlichen Gefahrenabwehr – zu dem die Luftrettung hinzuzurechnen ist – kann sich jedoch das öffentliche Sofortvollzugsinteresse durchaus mit den öffentlichen Interessen überschneiden, die die Sachentscheidung als solche begründen, da die abzuwehrende Gefahrenlage regelmäßig auch über den Zeitpunkt des Erlasses der Abwehrverfügung hinaus andauert, so dass sie nicht nur die Verfügung als solche rechtfertigen, sondern auch eine sofortige Beachtung der Regelung im Anschluss an den Verfügungserlass erforderlich machen kann (s. HK-VerwR/Achim Bostedt VwGO § 80 Rn. 88).

Das Aufschubinteresse der Betroffenen besteht dahingehend, dass sie im Falle einer gerichtlichen Klärung bis zum Eintritt der Rechtskraft von einem Vollzug der Genehmigungsänderung betreffend die Verlegung der An- und Abflugstrecken des Rettungshubschraubers am Rems-Murr-Klinikum Winnenden, folglich mit der damit einhergehenden Lärmbelastung, (zunächst) verschont bleiben.

Demgegenüber steht das öffentliche Interesse an einem Sofortvollzug, dass sich aus folgenden Gründen ergibt:

Die Notfallrettung mit Luftrettungsmitteln ist Bestandteil des öffentlichen Rettungsdienstes. Die Luftrettung ist ein unverzichtbarer Bestandteil der überregionalen Notfallversorgung. Durch die in unmittelbarer Nähe zum Hubschraubersonderlandeplatz stattfindenden Bauarbeiten mit Krannutzung müsste der Rettungsflugbetrieb am Hubschrauber-Sonderlandeplatz der Rems-Murr-Klinik Winnenden für die Dauer der Baumaßnahmen, also bis voraussichtlich Ende 2028 eingestellt werden. Dies hätte weitreichende Folgen für die Notfallversorgung im Rems-Murr-Kreis. Das mildere Mittel zur Einstellung des Flugbetriebs stellt die temporäre Verlegung der An- und Abflugflächen dar, um den Hubschrauberlandeplatz weiterhin für die Luftrettung aufrecht erhalten zu können. Da die Baumaßnahmen, die die Verlegung der An- und Abflugstrecken notwendig machen bereits voraussichtlich am 03.08.2026 beginnen, war der Sofortvollzug im öffentlichen Interesse anzuordnen, um die Nutzbarkeit des Hubschrauberlandeplatzes für Rettungszwecke an der Rems-Murr-Klinik Winnenden weiterhin, auch im Klagefall, zu gewährleisten und somit dem öffentlichen Interesse an einem funktionierenden Rettungswesen Rechnung zu tragen.

Ein Rechtsstreit über mehrere Instanzen würde aller Voraussicht nach mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Die aufschiebende Wirkung eines Rechtsbehelfs hätte somit zur Folge, dass der Hubschraubersonderlandeplatz an der Rems-Murr-Klinik Winnenden für die Dauer der Baumaßnahmen nicht für die Luftrettung zur Verfügung stehen könnte, weshalb vorliegend der Sofortvollzug der Verschwenkungen der An- und Abflugflächen (A. Ziff. 1 und 2 der Entscheidung) anzuordnen war.

IV. Genehmigungsfähigkeit

Für das Vorhaben der temporären Verschwenkung der An- und Abflugstrecken an der Rems-Murr-Klinik Winnenden besteht aus Gesichtspunkten des öffentlichen Interesses ein luftverkehrlicher Bedarf, die Eignung des Geländes für den angestrebten Zweck wurde in den vorliegenden luftfahrttechnischen

Gutachten dargelegt. Die Belange des Lärmschutzes, sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sind angemessen berücksichtigt und gewahrt. Die Erfordernisse der Raumordnung, des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus wurden im Verfahren angemessen berücksichtigt. Der Konflikt mit den aktuell stattfindenden Kranarbeiten an Haus P des ZfP Winnenden konnte durch Anpassung der östlichen An- und Abflugroute für die Dauer von ca. 8 Wochen, längstens jedoch bis zum Abbau des Krans, zum Ausgleich gebracht werden. Das Vorhaben ist folglich genehmigungsfähig.

F. Zusammenfassende rechtliche Würdigung

Die temporäre Verswenkung der An- und Abflugstrecken an der Rems-Murr-Klinik Winnenden ist geeignet, um den Rettungsflugbetrieb am Hubschraubersonderlandeplatz für die Dauer der Kranarbeiten weiterhin aufrechtzuerhalten und somit dem Erfordernis eines funktionierenden Rettungswesens Rechnung tragen zu können. Die Maßnahme ist aber auch erforderlich, da keine andere Streckenführung ersichtlich ist, die weniger in die Rechte Dritter eingreifen würde und den angestrebten Zweck ebenso gut erfüllt. An- Abflugstrecken müssen möglichst gegenüberliegen, dies begründet sich aus ggf. notwendigen Durchstartmanövern. Dabei darf bei Hubschrauberlandeplätzen ein auf max. 30° begrenzter Knick genehmigt werden. Bei Beibehaltung eines Nordanflugs hätte der Knick 310° betragen. Das würde fast eine Rückwärtsfliegen verlangen, weshalb dies keine Option dargestellt hätte.

Abzuwägen ist hier das Interesse Einzelner zum Schutz ihrer Rechte, insbesondere bzgl. des Lärmschutzes, gegen das Interesse der Allgemeinheit an einem bestmöglichen Rettungswesen.

Würden die An- und Abflugstrecken für die Dauer der Baumaßnahmen nicht verlegt, wäre eine Nutzung des Hubschraubersonderlandeplatzes für die Dauer der Kranarbeiten nicht möglich. Wie durch die Schallimmissionsgutachten dargelegt entstehen durch das Vorhaben keine unzumutbaren Lärmbetroffenheiten. Insofern überwiegt das Allgemeininteresse an einer umfassenden und funktionierenden Notfallversorgung an der Rems-Murr-Klinik Winnenden gegenüber den Einzelinteressen eines unbeeinträchtigten Nachschlafs. Auch hinsichtlich des nur äußerst selten stattfindenden Nachtflugbetriebs (2019

waren dies lediglich 3 Umläufe im Gesamtjahr) kann ein ausnahmsweise nächtlich stattfindender Umlauf von der Allgemeinheit hingenommen werden. Das Vorhaben ist mithin angemessen. Die Maßnahme steht zum angestrebten Zweck eines funktionierenden Rettungswesens nicht außer Verhältnis.

Die Nebenbestimmungen ergehen nach pflichtgemäßer Ausübung des Ermessens. Die Möglichkeit die Genehmigung mit Nebenbestimmungen zu versehen ergibt sich aus § 6 Abs. 1 Satz 4 LuftVG und §§ 52 Abs. 1, 42 Abs. 1 LuftVZO. Die unter B. getroffenen Nebenbestimmungen dienen insbesondere der Sicherstellung und des Schutzes der in § 6 Abs. 2 LuftVG genannten Schutzgüter sowie dem reibungslosen und sicheren Ablauf des Flugverkehrs.

G. Gebühren

Gebühren werden in einem gesonderten Bescheid erhoben.

H. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Stuttgart mit Sitz in Stuttgart erhoben werden.

Stuttgart, den 30.07.2026
Regierungspräsidium Stuttgart

gez. Kalbfell/Thoma

Datenschutzhinweise

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten, welche die Regierungspräsidien Baden-Württemberg verarbeiten, erhalten Sie im Internet unter:

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/datenschutzerklaerungen-der-regierungspraesidien-b-w/>
oder postalisch auf Anfrage.