

Universitätsstadt Tübingen

Fachbereich Baurecht

Beier, Michael Telefon: 07071-204-2263

Gesch. Z.: 63/

Vorlage

208/2025

Datum

03.09.2025

Berichtsvorlage

zur Behandlung im

Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung

zur Kenntnis im

Ortsbeirat Nordstadt

Betreff:**Neubau eines Luftrettungszentrums der BG Kliniken
Ludwigshafen und Tübingen auf dem Grundstück
Schnarrenbergstr. 95**

Bezug:

Anlagen:

Lageplan, Grundriss, Freichflächenplan_Schnarrenbergstr. 95
Ansichten_Schnarrenbergstr. 95

Zusammenfassung:

Auf dem Flurstück Nr. 2439, Schnarrenbergstraße 95, 72076 Tübingen ist der Neubau eines Luftrettungszentrums der BG Kliniken Ludwigshafen und Tübingen gGmbH geplant.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Das geplante Vorhaben soll auf dem Grundstück Flst. Nr. 2439, Schnarrenbergstraße 95, Gemarkung Tübingen errichtet werden.

Die BG Kliniken Ludwigshafen und Tübingen gGmbH plant am Standort Tübingen ein Luftrettungszentrum, bestehend aus Hubschrauber-Landeplattform und Hangar mit Funktionsräumen.

Die Helikopterplattform umfasst einen Endanflug- und Startbereich (FATO) sowie zwei Aufsetz- und Abhebeflächen (TLOF).

Im Hangar sind Ruhe-, Aufenthalts- und Umkleieräume, eine Werkstatt sowie ein Flugbüro vorgesehen.

2. Sachstand

Am 27.07.2020 wurde vom baden-württembergischen Innenministerium eine Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg vorgestellt. Die Analyse wurde vom Institut für Notfallmedizin und Medizinmanagement der Universität München erarbeitet. Auf der Basis der Empfehlung der Analyse wird der Rettungshubschrauber Christoph 41 von Leonberg an die BG Klinik Tübingen verlegt. Der neue Standort an der BG Klinik Tübingen entspricht der vom Gutachten empfohlenen Verlegung nach Süden auf die Achse Tübingen-Reutlingen.

Die Entscheidungen basieren auf dem Ergebnis intensiver und umfassender Prüfungen der Regierungspräsidien Stuttgart, Karlsruhe, Freiburg und Tübingen zur Machbarkeit einzelner auf Grundlage des Gutachtens in Aussicht genommener Standorte. Dabei wurden neben topographischer Geeignetheit, Umweltverträglichkeitsprüfung und Lärmschutzprüfung auch einsatztaktische Aspekte in den Blick genommen.

Der Standort dient dazu, Notfallorte im weiter südlich gelegenen Landkreis Sigmaringen sowie im Zollernalbkreis innerhalb von 20 Minuten nach Alarmierung zu erreichen. Mit dieser Maßnahme wird die in diesen Landkreisen festgestellte Versorgungslücke geschlossen. Explizite Gründe für die Entscheidung des Standorts Tübingen sind die medizinische, logistische und fachliche Infrastruktur eines Universitätsklinikums in Zusammenarbeit mit einer Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik. In diesem Zusammenschluss werden sämtliche Notfallerkrankungen regelhaft versorgt und umfänglich behandelt. Darüber hinaus ist bei der großen Zahl an exzellent ausgebildeten Mitarbeitern die hierfür erforderliche notfallmedizinische Expertise vorhanden. Diese wird durch zahlreiche Projekte und Schulungsmöglichkeiten, wie z. B. den Patientensimulator, kontinuierlich weiterentwickelt. Besonders erwähnenswert ist die intensivmedizinische Expertise des Personals, da diese für die angestrebte „Dual-Use“ Spezialfunktion unabdingbar ist. Diese betrifft unter anderem die Zu- und Wegverlegungen der zahlreichen Intensivstationen und gilt auch für Patienten mit extrakorporalen Organersatzverfahren (Herzersatz, Lungenersatz und/oder Nierenersatz). Unabhängig von der Akutversorgung eröffnet der Standort Tübingen die Möglichkeit, große notfallmedizinische Studien durchzuführen und somit die Qualität der notfallmedizinischen Versorgung in Deutschland und international voranzubringen.

Das Vorhaben ist eng zu betrachten im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau der zentralen Notaufnahme der BG. Dieser ist als Erweiterungsbau südlich angrenzend an das bestehende Klinikgebäude in Richtung Elfriede-Aulhorn-Straße vorgesehen.

Medizinisches Konzept

Gemeinsam mit dem Universitätsklinikum Tübingen hat die Berufsgenossenschaftliche Unfallklinik Tübingen ein zukunftsweisendes, medizinisches Konzept ausgearbeitet. Dabei geht das Tübinger-Konzept über die reine Schließung der festgestellten Versorgungslücken im Bereich der südlichen Schwäbischen Alb hinaus und könnte durch medizinische und technische Innovationen die Versorgungsqualität der schwerstverletzten Patienten zukünftig nochmal steigern. Im Konzept wird demonstriert, welche hochqualifizierten personellen Ressourcen beide Kliniken zur Besetzung eines Luftrettungsmittels zur Verfügung haben. Um das Personal auf diesem hohen Ausbildungsniveau zu halten, stehen sehr breit aufgestellte Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten bereit. Bei den interdisziplinären und innovativen Versorgungskonzepten wird der Bereich „präklinische Blutgabe“ besonders genannt. Ziele dieser innovativen Versorgungskonzepte sind die professionelle präklinische Versorgung des Notfallpatienten sowie die Weiterführung der innerklinischen Versorgung ohne Schnittstellenverlust auf höchstem Niveau. Mit dem hauseigenen Lehrstuhl für Transfusionsmedizin und der zugehörigen Blutbank besteht die einfache Möglichkeit der Präklinischen Transfusion. Dabei werden zwei Konserven unter Einhaltung der Kühlkette auf dem Helikopter mitgeführt um nach Indikationsstellung neben der herkömmlichen Infusionstherapie eine geeignete Alternative zu haben. Der Austausch der Blutkonserven zwischen Blutbank und Helikopterstandort soll im, aktuell am Luftrettungsstandort Greifwald getesteten, drohnenunterstützten System erfolgen.

Definition der Maßnahme

Die Maßnahme Neubau Luftrettungszentrum umfasst im Detail den Neubau eines Luftrettungszentrums mit vergrößerter Flugbetriebsfläche, Hangar, Betankungsanlage, Mannschafts- und Sozialräumen der Besatzung und weiterer üblicher Infrastruktureinrichtungen einer Rettungshubschrauber-Station. Der Hangar und die Funktionsräume wurden zunächst auf dem Dach von Bauteil 1 und 2 geplant. Aufgrund von zusätzlichen Anforderungen des Brandschutzes an das Tragwerk des Luftrettungszentrums in Verbindung mit der Erdbebenzone 3 und den damit bis zur Unwirtschaftlichkeit gestiegenen Baukosten musste das Planungsteam Ende 2023 von der ursprünglichen Variante abrücken und die Alternativplanung über dem Garten weiterverfolgen.

Zum funktionalen Betrieb gehören zudem zwei Abstellflächen für Rettungshubschrauber. Zum einen für den zukünftig vor Ort zu stationierenden Christoph 41, zum anderen für anderweitige Rettungshubschrauber.

Betrieb

Der Betrieb des Christoph 41 erfolgt im sogenannten Tagbetrieb, d.h. von Sonnenaufgang (Frühestens 7:00 Uhr) bis zum Sonnenuntergang. Ein 24h-Betrieb des Christoph 41 ist nicht geplant. Angeflogen werden kann die BG Klinik Tübingen, wie dies bereits heute erfolgt, auch weiterhin nachts von für den Nachtflugbetrieb zugelassenen Rettungshubschraubern. Der künftige Flugrettungsbetreiber stellt neben dem Hubschrauber auch das fliegende Personal. Dies beinhaltet den Piloten und den Notfallsanitäter / HEMS-TC. Das ärztliche Personal soll durch die Kliniken gestellt werden.

Die Alarmierung des Christoph 41 erfolgt in Notfällen durch die Rettungsleitstelle Tübingen. Für Intensivtransporte erfolgt die Alarmierung durch die zentrale Koordinierungsstelle für Intensivtransporte Baden-Württemberg.

Flugbewegungen

Die Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung in Baden-Württemberg aus dem Jahr 2020 geht davon aus, dass Christoph 41 zukünftig 1.827 Einsätze pro Jahr fliegt. Diese Prognose bildet die Berechnungsgrundlage für die Untersuchungen zu Fluglärmimmissionen durch Hubschrauberbewegungen. In der Regel entfallen von diesen Einsätzen ca. 70% in die verkehrsreichsten sechs Monate des Jahres. Bei mindestens 20% der Einsätze handelt es sich um Folgeeinsätze ohne Rückkehr an die BG Klinik Dies ergibt ca. 5-6 Starts / Tag inklusiv Fremdhubschrauber in den sechs verkehrsreichsten Monaten. In den Wintermonaten wären dies rechnerisch 2-3 Einsätze am Tag.

Zur Minderung der Lärmstörungen durch den Hubschrauber sollen die An- und Abflugkorridore verlegt werden und als stationierte Rettungshubschrauber Helikopter mit nach dem Stand der Technik geringeren Geräuschemissionen eingesetzt werden.

Die Beurteilung der Flugverkehrsemissionen fällt unter das Luftverkehrsgesetz und somit in den Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsidiums Stuttgart. Die Abläufe wurden im Vorfeld mit dem RP Stuttgart im Vorfeld abgestimmt.

In einer Schallimmissionsprognose wurden die zu erwartenden Flugbewegungen in den Bereichen unterhalb der An-/Abflugrouten und an den entsprechenden relevanten Orts- und Bebauungsändern querab der An-/Abflugrouten untersucht. Die Beurteilung der zu erwartenden Fluglärmimmissionen auf Grundlage der Anforderungen nach dem Fluglärmgesetz (entsprechend Urteile des VGs und VGHS München) ergibt, dass unter Berücksichtigung der zu erwartenden Flugbewegungen an der geplanten Landeplattform für Rettungshubschrauber an der BG-Klinik an den vorhandenen Wohnbebauungen in der weiteren Umgebung im Bereich der An-/Abflugrouten die Grenzwerte nach dem Fluglärmgesetz für den Tagzeitraum nicht überschritten werden.

Das Projekt wurde am 16.04.2024 sowie nochmals am 21.03.2025 im Gestaltungsbeirat vorgestellt. Dieser befand: Die Stahlkonstruktion ermöglicht eine relativ schlanke Konstruktion der Plattform. Die schräg stehenden Stützen sind in der Anzahl auf ein statisches Minimum reduziert. Der Duktus des Entwurfes mit seinem fließenden Charakter und seiner dezidierten Begrünung kompensiert die Überbauung des zentralen Patientengartens. Die Sorge vor einem Verlust der Grünkulisse zur Elfriede-Aulhorn-Straße und zum Nordring hin wird durch leichtes Abrücken der Plattform und Ergänzungspflanzungen berücksichtigt.

Bauplanungsrecht:

Das Bauvorhaben liegt innerhalb des Bebauungsplans „Oberer Schnarrenberg (Berufsgenossenschaftliche Unfallklinik)“, Plan-Nr. 397, rechtskräftig seit: 11.09.1989.

In Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Tübingen ist beabsichtigt, das Bauvorhaben ohne formales Bebauungsplan-Änderungsverfahren und auf bestehendem Planungsrecht zu genehmigen.

Die hierfür erforderlichen Befreiungen nach § 31 Abs. 2 Nr. 2 BauGB von den Festsetzungen des Bebauungsplans sind städtebaulich vertretbar.

Positiv hervorzuheben ist, dass das geplante Bauvorhaben ebenerdig offen gestaltet ist und dadurch deutlich weniger massiv wirkt als ein geschlossener Baukörper an dieser Stelle.

Daher stellt das Bauvorhaben keine bauliche Zäsur dar, da die Freianlagen ungehindert unter der Helikopterplattform hindurchfließen und der Hangar sich in einer Höhe von 13,00 m bis 15,00 m befindet

Laut der Begründung zum Bebauungsplan „Oberer Schnarrenberg (Berufsgenossenschaftliche Unfallklinik)“ ist dessen Zweck und Planungsziel, die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Um- und Neubauvorhaben der BG-Klinik Tübingen zu schaffen. Die planerische Grundkonzeption des Bebauungsplans besteht darin, den Standort der BG-Klinik dauerhaft zu sichern und Modernisierungs- und Entwicklungsmöglichkeiten zu schaffen. Das genannte Bauvorhaben berührt dieses planerische Grundkonzept nicht, sondern steht im Einklang mit den Grundzügen der Planung.

In der Begründung wird des Weiteren die ehemalige Grünfläche mit Hubschrauberlandefläche thematisiert, welche sich zum damaligen Zeitpunkt ebenfalls zum größeren Teil außerhalb der südlichen Baugrenze befand. Hier ist eine Parallele zum geplanten Bauvorhaben zu erkennen, da auch dieses teilweise außerhalb der genannten Baugrenze realisiert werden soll.

Der Befreiungstatbestand der städtebaulichen Vertretbarkeit nach § 31 Abs. 2 Nr. 2 BauGB ist somit erfüllt, da die Abweichung eine nach § 1 BauGB zulässiger Inhalt des Bebauungsplans sein könnte und somit planbar gewesen wäre. Die Grundzüge der Planung sind daher nicht berührt, die Planung steht nicht im Widerspruch zu dem planerischen Grundkonzept.

Freiflächengestaltung/Pflanzerhaltungsgebot

Auf der Grundstücksfläche des geplanten Vorhabens ist ein großer Baumbestand vorhanden. Durch die geplante Wendeschleife für die Tankwagenvorfahrt muss auf einen Teil der Pflanzbindung und dem Pflanzgebot in Richtung des Stiches der Elfriede-Aulhorn-Straße verzichtet werden. Als Ausgleich für die erforderliche Abweichung von den Festsetzungen der Bebauungspläne sind Ersatzpflanzungen in fachlich erforderlichem Umfang zu leisten. Es soll im Zuge der Neugestaltung ein qualitativ hochwertiger Freiraum für die Patienten als bisher entstehen.

Die Freiflächenplanung schöpft das Potenzial für Neupflanzungen deutlich aus. Sie enthält geplante Maßnahmen zum Baumschutz für die zu erhaltende Vegetation südlich des geplanten Vorhabens. Die Tankwagenzufahrt ist nicht nur als solche konzipiert, sondern ist in die Gestaltung der Freianlagen und dessen Wegenetz integriert.

Abgesehen vom baurechtlichen Genehmigungsverfahren für den Neubau des Luftrettungszentrums, hat der Bauherr einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für die Anlage und Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes gem. § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) beim Regierungspräsidium Stuttgart - Ref. Luftverkehr und Luftsicherheit gestellt. Dies ist ein unabhängiges Verfahren, das gesondert zum baurechtlichen Verfahren geprüft wird.

3. Vorgehen der Verwaltung

Die Verwaltung beabsichtigt den Bauantrag positiv zu bescheiden.

4. Lösungsvarianten

Änderung des Bebauungsplans und Zurückstellung des Bauantrags.

