



HESSISCHER LANDTAG

13. 06. 2018

Kleine Anfrage

der Abg. Knell (FDP) vom 21.03.2018

betreffend Herz-Kreislauf-Zentrum (HKZ) Rotenburg

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung der Fragestellerin:

In der "HNA" vom 31.01.2018 (Ausgabe Rotenburg) war zu lesen, dass die Genehmigung für den Hubschrauberlandeplatz beim Herz-Kreislaufzentrum Rotenburg erneuert worden sei. Die ursprünglich gestellten Forderungen der hessischen Luftfahrtbehörden hätten Investitionen in Millionenhöhe erforderlich gemacht, weil ein zweiter Rettungsweg gefordert wurde. Diese Nachrüstungsforderung war ein Grund, der bei dem Verkauf des HKZs von Bedeutung war.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Die Hubschrauber-Dachlandestelle am Herz-Kreislaufzentrum Rotenburg an der Fulda (HKZ Rotenburg) ist derzeit kein von einer hessischen Landesluftfahrtbehörde genehmigter bzw. beaufsichtigter Landeplatz, sondern darf als Landestelle an einer Einrichtung von öffentlichem Interesse (so genannte "Public Interest Site" - PIS) von bestimmten Luftrettungsunternehmen genutzt werden, denen dies bei Erfüllung der Tatbestandsvoraussetzungen des § 25 Abs. 4 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. § 18 Abs. 4 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) vom Luftfahrt-Bundesamt erlaubt worden ist. Die derzeitige Nutzung der Dachlandestelle und die für sie geltenden Maßgaben bestimmen sich demzufolge ausschließlich nach der dem oder den entsprechenden Luftrettungsunternehmen durch das Luftfahrt-Bundesamt erteilten Erlaubnissen einschließlich ihrer Nebenbestimmungen. Der Landesregierung liegt zu den Einzelheiten der entsprechenden Erlaubnisse und der ihnen vorausgegangen Verfahren der zuständigen Bundesbehörde keine Kenntnis vor.

Ob ein Klinikbetreiber über die einem Luftrettungsunternehmen erteilte und allein von diesem abhängige Erlaubnis der Nutzung einer Landestelle hinaus eine Genehmigung derselben als Flugplatz (Hubschrauberlandeplatz) nach Maßgabe des § 6 LuftVG durch die zuständige Landesluftfahrtbehörde anstrebt, was eine Nutzbarkeit unabhängig von bestimmten Luftrettungsunternehmen ermöglicht, aber andererseits weiteren, über die Minimalanforderungen einer PIS hinausgehenden Anforderungen unterliegt, ist seine unternehmerische Entscheidung.

Zu beachten ist daher, dass es sich bei der Erlaubnis zur Nutzung einer Landestelle als PIS auf der einen und deren Genehmigung als "echter" Landeplatz auf der anderen Seite um zwei unterschiedliche Verfahren mit unterschiedlichen Begünstigten (Luftrettungsunternehmen bzw. Klinikbetreiber), unterschiedlichen Behördenzuständigkeiten (Luftfahrt-Bundesamt bzw. Landesluftfahrtbehörde) und unterschiedlichen materiell rechtlichen Anforderungen handelt, die nicht miteinander verwechselt werden dürfen.

Soweit die Kleine Anfrage Sachverhalte im Zusammenhang mit der Nutzung der Landestelle als PIS betrifft, beruht die Antwort auf Auskünften des dem Luftfahrt-Bundesamt vorgesetzten Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Hessischen Minister für Soziales und Integration wie folgt:

Frage 1. Wie hoch wären die Kosten für die Herstellung eines zweiten Rettungsweges gewesen?

Nach Auskunft des Klinikbetreibers ist dieser derzeit nicht in der Lage, die Kosten für die Herstellung eines zweiten Fluchtweges zu beziffern. Hintergrund ist die Tatsache, dass dem Klinik-

betreiber durch das Luftfahrt-Bundesamt im November 2017 mitgeteilt wurde, die Dachlandestelle am HKZ Rotenburg dürfe einstweilen als PIS betrieben werden. Dies geschieht derzeit und hat bislang keine konkreten Investitionen ausgelöst.

Darüber hinaus hat der Klinikbetreiber mitgeteilt, dass er sich derzeit mit dem Luftfahrt-Bundesamt über die Möglichkeiten zur Schaffung eines zweiten Fluchtweges, den das Luftfahrt-Bundesamt für eine längerfristige Nutzung der Landestelle als PIS fordert, abstimmt. Beabsichtigt sei, die in Frage kommenden Lösungsmöglichkeiten von einem Sachverständigen prüfen und dann die Maßnahmen durchführen zu lassen.

Frage 2. Wie ist zu erklären, dass das Luftfahrtbundesamt (LBA) auf einen zweiten Rettungsweg verzichten kann bzw. gelten für das LBA andere Regeln als für hessische Luftfahrtbehörden?

Bei der Erlaubnis des Luftfahrt-Bundesamtes zur Nutzung einer Landestelle als PIS durch ein bestimmtes Luftrettungsunternehmen sowie der Genehmigung der Landestelle als "echter" Flugplatz (Hubschrauberlandeplatz) durch die zuständige Landesluftfahrtbehörde handelt es sich um zwei verschiedene Verfahren mit unterschiedlichen gesetzlichen Anforderungen sowie unterschiedlichem Erlaubnis- bzw. Genehmigungsinhalt.

Mit Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 am 29.10.2014 wurde europarechtlich erstmals eine an klar definierte Anforderungen geknüpfte Möglichkeit geschaffen, nur gelegentlich angeflogene Landstellen, deren Nutzung - z.B. aus Bedürfnissen der Luftrettung - gleichwohl im öffentlichen Interesse liegt, auch ohne eine Genehmigung dieser Landstellen als Flugplätze (Hubschrauberlandeplätze) für bestimmte Nutzer zu erlauben. Besonderheit dieser Rechtskonstruktion ist, dass der Erlaubnisinhaber nicht der Betreiber der Landestelle (z.B. Klinikbetreiber) ist, sondern die Nutzungserlaubnis einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen (z.B. Luftrettungsunternehmen) erteilt wird, wenn diese einen sicheren Flugbetrieb zu und von dieser Landestelle darstellen können. Gegenüber einer dem Betreiber der Landestelle erteilten Flugplatzgenehmigung ist dies ein signifikantes "Weniger", das ein Anfliegen durch einen unbeschränkten Nutzerkreis ausschließt und dem Betreiber keine eigene Rechtsposition verschafft. Vielmehr hängt die Nutzbarkeit allein von dem oder den durch die Erlaubnis begünstigten Luftfahrtunternehmen ab. Im Bundesrecht wird diese Rechtslage durch § 25 Abs. 4 LuftVG i. V. m. § 18 Abs. 4 LuftVO aufgegriffen und vor allem im Hinblick auf Verfahren und Zuständigkeiten ergänzt.

Folgerichtig ist die allein dem Luftfahrtunternehmen erteilte Erlaubnis der PIS-Nutzung der für die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen zuständigen Bundesbehörde, dem Luftfahrt-Bundesamt, zugeordnet.

Daneben bleibt die Möglichkeit, die Landestelle gemäß § 6 LuftVG als Flugplatz (Hubschrauberlandeplatz) zugunsten des Betreibers der Landestelle genehmigen zu lassen, bestehen. Sie ermöglicht einen nutzerunabhängigen Anflug, unterliegt aber den Genehmigungsvoraussetzungen für entsprechende Flugplätze. Mit der höherwertigen Genehmigung korrespondieren also höherwertige gesetzliche Anforderungen. Zuständig für die Flugplatzgenehmigung und auch die Genehmigung solcher Landstellen sind die für Flugplätze zuständigen Landesluftfahrtbehörden, in Hessen (mit Ausnahme des Flughafens Frankfurt/Main) die Regierungspräsidien Darmstadt und Kassel. Letzteres ist für Rotenburg an der Fulda örtlich zuständig.

Unabhängig von diesen strikt zu unterscheidenden Möglichkeiten und gesetzlichen Voraussetzungen des Betriebes einer Landestelle ist hervorzuheben, dass auch das Luftfahrt-Bundesamt - selbst im Rahmen einer bloßen Erlaubnis zur Nutzung der Landestelle als PIS - nicht auf das Erfordernis eines zweiten Fluchtweges verzichtet. Es hat dem Klinikum vielmehr eine Frist für die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen eingeräumt. Bei der Prüfung des Dachlandeplatzes wurden vom Luftfahrt-Bundesamt erforderliche Sofortmaßnahmen identifiziert, die zwischenzeitlich seitens des Klinikbetreibers umgesetzt worden sind. Die Schaffung des zweiten Fluchtweges wurde nach einer Risikoeinschätzung als erforderliche, aber mit Blick auf den Aufwand nicht sofort umzusetzende Maßnahme eingestuft. Dies soll auch dazu dienen, die Dachlandestelle zwischenzeitlich für die Luftrettung weiterhin ohne Einschränkungen betriebsbereit zu halten.

Insoweit unterscheidet sich die fachliche Einschätzung des Luftfahrt-Bundesamtes zur Erforderlichkeit des zweiten Fluchtweges nicht von der diesbezüglichen Auffassung der hessischen Landesluftfahrtbehörde. Diese hatte im Rahmen einer zuvor vom Klinikbetreiber erwirkten, inzwischen aber aufgehobenen Flugplatzgenehmigung auf der Grundlage einer verbindlichen Vorgabe in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebes von Hubschrauberplätzen des seinerzeitigen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19.12.2005 (AVV) ebenfalls die Herstellung eines zweiten Fluchtweges verfügt.

Frage 3. Sind bei der Entscheidung des LBA hessische Behörden eingebunden gewesen, wenn ja welche?

Frage 4. Wer ist von Seiten des Landes an das LBA in dieser Frage herangetreten bzw. ist dem Land bekannt, ob es seitens des Landkreises Hersfeld-Rotenburg Initiativen gab?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Wie in der Antwort zu Frage 2 bereits dargelegt, handelt es sich bei der Erlaubnis zur Nutzung der Landestelle als PIS durch Luftrettungsunternehmen um ein von der Flugplatzgenehmigung unabhängiges Verfahren, das gemäß § 25 Abs. 4 S. 2 LuftVG i. V. m. § 18 Abs. 4 S. 1 LuftVO in der ausschließlichen Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes liegt. Auf die formelle Einbindung hessischer Behörden hat das Luftfahrt-Bundesamt aufgrund dieser ausschließlichen Zuständigkeit verzichtet. Es hat die einzelfallbezogene Prüfung der Dachlandestelle eigenständig vorgenommen.

Seitens des Landes Hessen bestand mangels Zuständigkeit für die PIS-Nutzungserlaubnis und mangels Kenntnis von dem diesbezüglichen Verwaltungsverfahren keine Möglichkeit und kein Anlass, während des Verfahrens an das Luftfahrt-Bundesamt heranzutreten. Erst nachdem die PIS-Erlaubnis durch das Luftfahrt-Bundesamt erteilt worden war, erlangte die hessische Landesluftfahrtbehörde hiervon Kenntnis. Im Anschluss daran fand ein fachlicher Austausch auf Arbeitsebene zwischen dem Luftfahrt-Bundesamt und der hessischen Landesluftfahrtbehörde statt. Ergebnis dieses Austausches war die gemeinsame Feststellung, dass das Erfordernis eines zweiten Fluchtweges durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen des Bundes verbindlich vorgegeben ist.

Initiativen seitens des Landkreises Hersfeld-Rotenburg in dieser Angelegenheit sind der Landesregierung nicht bekannt.

Frage 5. Wer haftet nach der Genehmigung durch das LBA bei Sach- und Personenschäden?

Frage 6. Sind bei der gewählten Verfahrensweise Amtspflichten verletzt worden?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Bei der Landestelle handelt es sich nicht um einen nach § 6 LuftVG durch die hessische Landesluftfahrtbehörde genehmigten Landeplatz, sondern vielmehr um eine Landestelle an einer Einrichtung von öffentlichem Interesse, für die kein Genehmigungserfordernis besteht und deren Nutzung den durch die Erlaubnis des Luftfahrt-Bundesamtes begünstigten Luftrettungsunternehmen "nur" gestattet ist. Die Haftung richtet sich nach allgemeinen Regeln je nach Ursachenzusammenhängen und Verantwortlichkeiten. Aufgrund der Vielgestaltigkeit der denkbaren Fallkonstellationen ist keine allgemeingültige Antwort möglich.

Da hessische Behörden mangels Zuständigkeit an dem Verfahren der PIS-Nutzungserlaubnis nicht beteiligt gewesen sind, kommen eine Verletzung von Amtspflichten durch Bedienstete des Landes Hessen sowie eine Haftung des Landes unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt in Betracht.

Die Frage einer möglichen Amtspflichtverletzung durch das Luftfahrt-Bundesamt entzieht sich der Beurteilung durch die Landesregierung. Diesbezüglich weist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur darauf hin, dass die gewählte Verfahrensweise der gültigen Rechtslage entspreche. Das Luftfahrt-Bundesamt habe von dem ihm eingeräumten Ermessensspielraum Gebrauch gemacht. Bei der Ermessensausübung seien insbesondere die Notwendigkeit der rettungsdienstlichen Versorgung der Bevölkerung sowie die flugbetriebliche Sicherheit berücksichtigt worden. Im Rahmen der gewählten Verfahrensweise seien daher keine Amtspflichten verletzt worden.

Frage 7. Sind Mitglieder der Landesregierung bei dem Verfahren beteiligt gewesen?

Mitglieder der Landesregierung sind an dem Verfahren mangels Zuständigkeit des Landes Hessen nicht beteiligt gewesen.

Frage 8. Wie bewertet die Landesregierung den Umstand, dass andere Krankenhäuser teure, zweite Rettungswege bei Hubschrauberlandeplätzen bauen mussten?

Frage 9. Um welche Krankenhäuser handelt es sich (Frage 8) und wie hoch war dort jeweils der Investitionsbedarf?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Nach der vom Luftfahrt-Bundesamt erteilten PIS-Nutzungserlaubnis darf auch am HKZ Rotenburg nicht auf die Herstellung eines zweiten Rettungsweges verzichtet werden. Es liegt keine Privilegierung dieses Standortes gegenüber anderen hessischen Klinikstandorten vor.

Unabhängig von der bereits damit ausgeschlossenen Diskriminierung anderer Klinikstandorte wird auf die in der Vorbemerkung sowie in der Antwort zu Frage 2 dargestellten unterschiedlichen Rechtsgrundlagen für den Betrieb von Dachlandstellen und die daraus folgenden unterschiedlichen Anforderungen hingewiesen. Welche Art der Nutzung der Dachlandstellen angestrebt und welches Genehmigungs- bzw. Erlaubnisverfahren demgemäß angestrengt wird, ist eine unternehmerische Entscheidung des Klinikbetreibers bzw. der beteiligten Luftrettungsunternehmen.

Eine Abfrage hat ergeben, dass sämtliche weiteren hessische Klinikbetreiber, die Dachlandstellen betreiben, das Erfordernis eines zweiten Fluchtweges bereits erfüllen oder mit der entsprechenden Umsetzung befasst sind. Im Einzelnen sind dies das Gesundheitszentrum Odenwaldkreis in Erbach, das Sana Klinikum Offenbach, die BGU Unfallklinik Frankfurt, die DRK Kliniken Nordhessen in Kassel, die Werner Wicker Klinik Bad Wildungen-Reinhardshausen, das Klinikum Darmstadt, das Klinikum Kassel, das Klinikum Fulda, die Universitätskliniken Gießen und Marburg, das Universitätsklinikum Frankfurt am Main, die Hochtaunus-Kliniken in Bad Homburg, die Kliniken des Main-Taunus-Kreises in Hofheim und das Agaplesion Markus Krankenhaus in Frankfurt.

Hinsichtlich des Investitionsbedarfs für einen zweiten Rettungsweg haben diese Klinikbetreiber die in der beigefügten Anlage aufgeführten Angaben gemacht. Die Angaben der Klinikbetreiber verdeutlichen, dass der Investitionsbedarf in Abhängigkeit von den unterschiedlichen baulichen Gegebenheiten zu sehen ist. Je nach Situation vor Ort waren bzw. sind verschiedene bauliche Anforderungen an einen zweiten Rettungsweg zu erfüllen. Daraus resultieren unterschiedliche Kosten für die Errichtung eines zweiten Rettungsweges, die mitunter sogar äußerst niedrig sein können.

Wiesbaden, 4. Juni 2018

Tarek Al-Wazir

Anlagen

Anlage 1 zur Kleine Anfrage 19/6198

Krankenhaus	
Kreiskrankenhaus Erbach	Der Hubschrauberlandeplatz wurde im Jahr 2008 nach europäischem Recht genehmigt, er befindet sich auf dem Dach des 1. OG des Funktionstrakts. Es besteht ein Zugang über zwei nebeneinanderliegende Aufzüge (von der Notaufnahme[EG] oder Intensiv/OP [1. OG] aus). Daneben gibt es einen Fluchtweg über ein etwas vom Aufzug entferntes Treppenhaus. Weiterhin kann die Feuerwehr im Bedarfsfall anleiten, bzw. können weitere Fluchtleitern im Innenhof des 1. OG aufgestellt werden, von wo aus der Landeplatz gut erreichbar ist.
Sana Klinikum Offenbach	Das Sana Klinikum Offenbach hat einen zweiten Rettungsweg auf dem Dach des Neubaus des Klinikums im Zuge der Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes errichtet. Die Investitionskosten des zweiten Rettungsweges sind im Einzelnen aus den Gesamtinvestitionskosten des Neubaus nicht herauszulösen.
BGU Unfallklinik Frankfurt	Die Kosten für den zweiten Rettungsweg aus dem Hangar belaufen sich gemäß Kostenschätzung der Architekten auf 13.770 Euro brutto hinsichtlich der Baukosten KG 300/400 sowie 5.184 Euro brutto hinsichtlich der Planungskosten KG 700. Die Gesamtkosten betragen 18.954 Euro brutto. In den Kosten sind auch die notwendige Fluchtwegbeschilderung und die Sicherheitsbeleuchtung enthalten. Ein zweiter Fluchtweg war bereits vorhanden, der allerdings aufgrund von brandschutzrechtlichen Auflagen und baukonstruktiven Gegebenheiten verlegt werden muss.
DRK Kliniken Nordhessen	Für den zweiten Rettungsweg am Hubschrauberlandeplatz an den DRK-Kliniken Nordhessen (ehemals Rotes Kreuz

	<p>Krankenhaus Kassel) sind aufgrund der Forderungen der Genehmigungsbehörden RP-Kassel und der Bauaufsicht der Stadt Kassel für die zusätzliche Maßnahme "6-geschossige Treppenanlage anstatt 1-geschossiger Treppenanlage einschließlich Fundamentierung und 2,50 m hoher Zaunanlage incl. Tür." Mehrkosten in Höhe von 96.625,00 Euro entstanden.</p>
<p>Werner Wicker- Klinik Bad Wildungen- Reinhardshausen</p>	<p>Bei der Werner Wicker- Klinik war ein zweiter Rettungsweg ebenfalls erforderlich. Der Investitionsbedarf war eher gering, da nur ein Zaun entfernt und eine Tür eingesetzt werden musste. Die Höhe der Investitionen lagen geschätzt bei 1.000 bis 2.000 Euro, auf jeden Fall deutlich unter 10.000 Euro.</p>
<p>Klinikum Darmstadt</p>	<p>Aus dem Leistungsverzeichnis sind die Kosten für den zweiten Rettungsweg nicht abzuleiten, geschätzt betragen sie ca. 180.000 Euro brutto.</p> <p>Der erste Rettungsweg geht über den Aufzug außenseits am Gebäude. Der zweite Rettungsweg ist bedingt durch die Gesamtkonstruktion nicht ganz so aufwendig, da er von der Plattform kurz geführt in das eigentliche Bestandgebäude übergeht. Insgesamt wird der Hubschrauberlandeplatz, der leider nur an diesem Ort zu bauen ist und sehr aufwendig konstruiert werden musste, einige Millionen kosten. Diese Investition wird aus Eigenmitteln gestemmt.</p>
<p>Universitätsklinikum Gießen und Marburg, Standort Gießen</p>	<p>Im UKGM Standort Gießen ist ein zweiter baulicher Rettungsweg für den Hubschrauberlandeplatz notwendig. In Gießen wurde der Hubschrauberlandeplatz mit Errichtung des zentralen Neubaus mit gebaut und somit auch gleich der zweite bauliche Rettungsweg.</p> <p>Der zweite bauliche Rettungsweg geht von der Landeplattform auf das Dach der Ebene 4 und führt dann weiter in das Gebäude. Die dazu notwendige Stahltreppe hat ca. 15.000 Euro gekostet.</p>

<p>Universitätsklinikum Frankfurt am Main</p>	<p>Der Hubschrauberlandeplatz des Universitätsklinikums auf dem Haus 23 C verfügt über zwei Rettungswege. Die Abnahme des Hubschrauberlandeplatzes inkl. beider Rettungswege fand durch den RP Darmstadt am 14.12.2007 statt.</p> <p>Die Kosten für den 2. Rettungsweg betragen im Jahr 2007 ca. 1.600 Euro brutto ohne Baunebenkosten (wie Planer, Bauleitung, Baustelleneinrichtung, usw.) – In der Regel sind die Baunebenkosten mit 30 bis 35 % zu beziffern.</p>
<p>Universitätsklinikum Gießen und Marburg GmbH, Standort Marburg</p>	<p>Für den Standort Marburg wurden mit der Inbetriebnahme des Hubschraubersonderlandeplatzes auf der Ebene +4 im 3. Bauabschnitt im Jahre 2011 bereits zwei bauliche Rettungswege errichtet (erster Rettungsweg über Treppenraum 30 und zweiter Rettungsweg über Außentreppe in die Ebene +3).</p> <p>Neben den gesetzlichen Bestimmungen für den Betrieb des Hubschraubersonderlandeplatzes ergeben sich auch aus bauordnungsrechtlichen Gründen Erfordernisse für einen zweiten baulichen Rettungsweg, da die Ebene +4 auch als Aufenthaltsraum (Büronutzung) genutzt wird. Insofern lassen sich im konkreten Fall keine auf den Betrieb des Hubschrauberlandeplatzes isolierten Investitionskosten für die Herstellung eines zweiten baulichen Rettungsweges ermitteln.</p>
<p>Klinikum Fulda</p>	<p>Am Klinikum Fulda bestehen zwei Hubschrauberlandeplätze, davon einer auf der Plattform (für Christoph 28) und ein weiterer ebenerdig für „Fremdhubschrauber“. Im Jahr 2012 wurde die Situation vor dem Hintergrund der Errichtung des OP- und Notfallzentrums neu bewertet.</p> <p>Im Ergebnis wurde folgender Handlungsbedarf gesehen und umgesetzt:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • 2. Rettungsweg mit Rettungskanzel und Aufstellfläche Feuerwehr (35.000 Euro); Baujahr 2014 • Schaumlöschanlage mit Monitoren und Container (netzunabhängige Löschtechnik) (190.000 Euro), Baujahr 2015 <p>Durch die Maßnahmen konnte die Neugenehmigung des Landeplatzes für die kommenden Jahre sowie das durch die „Baumaßnahme Notfallzentrum“ erforderliche Schwenken der Anflugrichtung nach Norden ohne weitere wesentliche Auflagen erteilt werden.</p>
Klinikum Höchst	<p>Der Hubschrauberlandeplatz im Neubau (Bezug ab Ende 2019) wird über einen zweiten Fluchtweg verfügen. Im Zuge der Baugenehmigungsplanung wurde dieser vom Brandschutz gefordert und in dem Bauwerk berücksichtigt. Die ICAO (Internationale Zivilluftfahrtorganisation) als auch die AVV (Allgemeine Verwaltungsvorschrift) für Hubschrauberflugplätze vom 19.12.2005 sind eindeutig. Es wird ein zweiter Rettungsweg in exponierter Lage zum Hauptzugang gefordert. Er dient der Evakuierung von Personen, wenn ein Zugang blockiert ist und dem Löschangriff der Feuerwehr mit Gerät. Zu den Kosten kann man sagen, dass eine Stahltreppenkonstruktion vom Landeplatz auf das Dach errichtet wird. Die Kosten hierfür liegen unter 20.000 Euro.</p>
Klinikum Kassel	<p>Der Hubschrauberlandeplatz am Klinikum Kassel wurde mit einem Neubau realisiert. Schon durch den Neubau waren die Rettungswege geplant, die Landefläche auf dem Dach nutzt genau diese Wege.</p>
Kliniken des Main-Taunus-Kreises GmbH, Bad Soden am Taunus	<p>Der Hubschrauberlandeplatz der Kliniken des Main-Taunus-Kreises wurde im Juni 2011 in Betrieb genommen. Ein zweiter Rettungsweg wurde über das Dach des Bettenhauses errichtet. Die Kosten hierfür belaufen sich geschätzt auf 200.000 Euro, da ein Teil des Rettungsweges zum Dach bereits vorhanden war.</p>

<p>Agaplesion Markus Krankenhaus, Frankfurt</p>	<p>Der Hubschrauberlandeplatz ist auf dem Dach der psychiatrischen Klinik des Agaplesion Markus Krankenhauses. Der Zu/Abgang erfolgt über einen gesicherten Aufzug sowie ein Treppenhaus. Im Notfall wäre es möglich, fußläufig über das Flachdach der Psychiatrie zu flüchten oder mit einer Berge- Einrichtung auch Patienten zu bergen. Eine schiefe Ebene oder eine Hubeinrichtung für einen 2. Rettungsweg besteht z. Zt. für liegende Patienten nicht. Hier würden Kosten von mindestens 50.000 Euro entstehen.</p>
---	---