

Postanschrift:

Postfach 11 03 20

44058 Dortmund

www.infrastruktur-consult.de

Büro:

Körner Hellweg 47

44143 Dortmund

info@infrastruktur-consult.de

Telefon:

02 31-51 57 03

und

02 31-99 21 30 92

Telefax:

02 31-51 57 39

mobil:

0177-5 51 57 03



Hubschrauber-Sonderlandeplatz

mit

Luftrettungsstation in Pampow

Erläuterungsbericht zur Anlage eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes nach § 6 LuftVG in Pampow

**Auftraggeber: Landkreis Ludwigslust-Parchim, Parchim
Dortmund/Berne, 15.04.2026
2507-ML/AK**

Consulting- und
Ingenieurleistungen:

Ausbauplanungen - Bedarfsanalysen - Ermittlung von Nutzerpotentialen - Erstellung von Genehmigungsunterlagen -
Generalplanungen - Gutachten - Konversionsmaßnahmen - Luftfahrtberatung - Luftverkehrsprognosen -
Marketingkonzepte - Nutzungskonzepte - Standortanalysen - Umlandplanungen - Untersuchungen zu Luftportaspekten

Geschäftsführer:

Dipl.-Geograph Mathias M. Lehmann - Mitglied der Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen (IK-Bau NW)

Präqualifiziert:

www.avpq.de

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	2
1. Rechtsgrundlage und Verfahrensfragen.....	3
1.1 Grundsätzliches	3
1.2 Bisherige Genehmigung	3
1.3 Umfang des Genehmigungsantrages.....	4
1.4 Einzureichende Unterlagen	4
1.5 Genehmigungsverfahren.....	5
2. Angaben über die bestehenden örtlichen und baulichen Verhältnisse	5
3. Erläuterung der Antragsbestandteile.....	5
3.1 Genehmigung des Hubschrauber-Landeplatzes.....	5
3.1.1 Bauliche Ausführung	6
3.1.2 Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF)/Endanflug- und Startfläche (FATO)	6
3.1.3 Sicherheitsfläche.....	7
3.1.4 An- und Abflugrichtungen	7
3.1.5 Sicherung der Zugänge.....	8
3.1.6 Brandschutz-, Rettungs- und Kommunikationsmittel.....	8
3.2 Zweck des Landeplatzes.....	9
3.3 Zulassung für den Betrieb nach Sichtflugregeln (VFR)	9
3.4 Zulassung für den Tag Nachtflugbetrieb	9
3.5 Zulassung von Flugbetriebszeiten 0 Uhr bis 24 Uhr mit Beschränkung auf Noteinsätze von 22 Uhr bis 6 Uhr.....	9
4. Beschreibung der Betriebsabwicklung.....	10
5. Vorzulegende Gutachten und sonstige Unterlagen.....	10
5.1 Sachverständigen-Gutachten zur Eignung des Landeplatzes	10
5.2 Schalltechnisches Gutachten	10
5.3 weitere Fachbeiträge	12
6. Zeitplan	12
7. Begriffs- und Abkürzungsverzeichnis	13
Anlagenverzeichnis.....	16

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 1: Infrage kommende Hubschrauber-Typen.....	6
---	----------

Vorwort

Mit Schreiben vom 05.06.2025 wurde das Ingenieurbüro *Infrastruktur-Consult Mathias M. Lehmann* vom Landkreis Ludwigslust-Parchim mit Planungsleistungen zur Neuanlage eines Hubschrauberlandeplatzes an der zukünftigen Luftrettungsstation Pampow beauftragt.

Nach Abschluss der notwendigen Planungen und Gutachten werden nunmehr hiermit der zuständigen Luftfahrtbehörde, dem Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit die kompletten Antragsunterlagen bestehend aus dem Erläuterungsbericht nebst Anlagen vorgelegt.

An dieser Stelle sei allen Beteiligten für ihre hilfreiche Mitarbeit gedankt.

Dortmund, 15.04.2026

*Infrastruktur-Consult Mathias M. Lehmann,
Ber. Ing. für Flughafenplanung, Standortanalysen und Wirtschaftsförderung*



Lehmann



1. Rechtsgrundlage und Verfahrensfragen

1.1 Grundsätzliches

Der Begriff „Landeplatz“ ist in § 49 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) näher spezifiziert. Landeplätze sind demnach „Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebes einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich nach § 12 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) nicht bedürfen und nicht nur als Segelfluggelände dienen“.

Damit ist der Begriff Landeplatz eindeutig vom Begriff des Flughafens – bei dem ein Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG erforderlich ist – abgegrenzt.

Landeplätze können für den allgemeinen Verkehr (Verkehrslandeplätze) oder für besondere Zwecke (Sonderlandeplätze) genehmigt werden.

Nach § 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVG dürfen Flugplätze nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden.

Die Anlage und der Betrieb von Hubschrauberflugplätzen richten sich bislang noch nach den Anforderungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“ (AVV) vom 19.12.2005.¹ In Erwartung der neuen „Flugplatz-AVV²“ des Bundesministeriums für Verkehr entschied die zuständige Luftfahrtbehörde mit Schreiben vom 21.01.2026, dass die Planungen bereits auf Grundlage der Vorschriften des ICAO Anhangs 14, Band 2 durchzuführen seien.

1.2 Bisherige Genehmigung

An dem für die Luftrettungsstation Pampow in Frage kommenden Gelände gab es bislang weder Flugbetrieb noch einen Flugplatz, also auch noch keine Flugplatzgenehmigung.

¹ Veröffentlicht im Bundesanzeiger Nr. 246a vom 29.12.2005

² Im Frühjahr 2026 Bund-Länder-Abstimmung befindlich

1.3 Umfang des Genehmigungsantrages

Gegenstand des Antrages auf Erteilung der Flugplatzgenehmigung für den Landeplatz sind folgende Einzelmaßnahmen:³

- Anlage und Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes als Bodenlandeplatz mit Standplätzen und Schwebeflugwegen
- Festlegung der An-/Abflugrichtungen 084,9°/264,9° rechtweisend
- Zulassung von Betrieb nach Sichtflugregeln (VFR)
- Zulassung von Tag- und Nachtflugbetrieb
- Zulassung von Flugbetriebszeiten von 00 Uhr bis 24 Uhr mit der Beschränkung, dass im Zeitraum von 22 Uhr bis 06 Uhr ausschließlich unaufschiebbare Noteinsätze (HEMS) sowie Rückkehrflüge von solchen Einsätzen durchgeführt werden dürfen.

1.4 Einzureichende Unterlagen

§ 51 Abs. 1 LuftVZO legt fest, welche Unterlagen mit dem Antrag einzureichen sind. Gem. § 51 Abs. 2 LuftVZO können Ausnahmen davon zugelassen werden. Nach Absprache mit der Genehmigungsbehörde werden daher als Anlagen beigefügt:

- Eignungsgutachten gem. § 51 Abs. 1 Nr. 4 LuftVZO mit
 - Übersichtsplan 1:10.000
 - 2 Lagepläne 1:1.000
 - Längsschnitt 1:10.000
 - 2 Längsschnitte 1:1.000/1:100
 - Flugplatzdarstellungskarte 1:200
 - Querschnitt 1:200
 - Markierungs- und Befeuerungsplan 1:100
- Entwurf Darstellung im Luftfahrthandbuch (AIP)
- Datenerfassungssystem für die Fluglärm Berechnung
- Schalltechnisches Gutachten
- Unterlagen für die UVP-Vorprüfung (Büro Kriedemann)

³ Siehe detaillierte Beschreibung unter Pkt. 3.

1.5 Genehmigungsverfahren

Die nach § 6 LuftVG zuständige Genehmigungsbehörde ist das Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit, Mecklenburg-Vorpommern, Referat Luftverkehr und Luftsicherheit. Die Durchführung des Genehmigungsverfahrens richtet sich nach den Vorgaben des § 6 LuftVG sowie den einschlägigen Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Mecklenburg-Vorpommern.

2. Angaben über die bestehenden örtlichen und baulichen Verhältnisse

Der für die Luftrettungsstation Pampow vorgesehene Standort befindet sich auf einem ehemaligen Gelände der Bundespolizei südlich der Ortslage Pampow bzw. zwischen der B321 und der Bahnstrecke Holthusen-Schwerin sowie ca. 8 km süd-südwestlich der Landeshauptstadt Schwerin. Landeplatzhalter wird der Kreis Ludwigslust-Parchim sein. Betrieben wird die Luftrettungsstation durch ein im Rahmen des Konzessionsverfahrens noch zu bestimmendes Luftrettungsunternehmen.

3. Erläuterung der Antragsbestandteile

3.1 Genehmigung des Hubschrauber-Landeplatzes

Die Lage des Landeplatzes sowie seine Abflugsektoren sind in der Anlage 4 (Übersichtsplan) zum Eignungsgutachten dargestellt. Der Mittelpunkt des Landeplatzes stellt zugleich den Hubschrauberflugplatz-Bezugspunkt mit den geographischen Koordinaten (WGS 84)

53° 33' 41,66" N

011° 21' 53,68" E

dar.

Die Flugplatzhöhe beträgt 53,2 m ü. NHN entsprechend 174,5 ft MSL.

Beide Daten werden zur Information potenzieller Nutzer zusammen mit weiteren Details im Luftfahrthandbuch (VFR) Deutschland (AIP(VFR)) veröffentlicht werden.⁴

⁴ vgl. Anlage 2

Da es im Verlauf der weiteren Planung und Bauausführung zu Änderungen kommen kann, wird nach der Herstellung des Landeplatzes die Höhe des Landeplatzes zu vermessen und zu veröffentlichen sein. Eine größere Höhe als hier angegeben ist im Hinblick auf die Eignung des Landeplatzes unkritisch.

3.1.1 Bauliche Ausführung

Wie in der Anlage 10 (Flugplatzdarstellungskarte) zum Eignungsgutachten dargestellt, wird der Landeplatz aus einer Sicherheitsfläche der Größe 30 m x 30 m bestehen, in der eine 22,5 m x 22,5 m große FATO und eine 15 m x 15 m große TLOF liegen. Die Kanten der FATO sind in die An- und Abflugrichtung 084,9°/264,9° rw ausgerichtet.

Außerdem wurden zwei Standplätze mit einer Größe von 18 m im Durchmesser sowie Rollwege eingeplant.

Die befestigten Flächen werden hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit für Hubschrauber bis zu maximal sechs Tonnen Höchstabflugmasse ausgelegt und zwecks Entwässerung um maximal 2 % geneigt sein.

Aus flugbetrieblichen Gründen zusätzlich erforderliche Maßnahmen und Einrichtungen werden im Folgenden erläutert.

3.1.2 Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) / Endanflug- und Startfläche (FATO)

Tabelle 1 liefert eine Übersicht über mögliche Hubschrauber-Typen in der Luftrettung und deren Abmessungen. Die Auswertung der Flughandbücher der genannten Hubschraubertypen ergibt, dass eine FATO der Größe 22,5 m x 22,5 m für Flugbetrieb dieser Hubschrauber nach Flugleistungsklasse 1 ausreicht.

Helo	Länge ü.A.	Rotor	Masse	Triebwerke
Typ	D [m]	R [m]	MTOM [kg]	Anzahl
H 145	13,63	11,00	3.585	2
H 135	12,19	10,20	2.835	2

Tab. 1: Infrage kommende Hubschrauber-Typen

Innerhalb des unter Pkt. 3.1.1 beschriebenen, tragfähigen Quadrates wird daher eine Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF = touchdown and lift-off area) mit der Größe 15 m x 15 m definiert. Als Erkennungsmarkierung für den Landeplatz wird ein weißes H, dessen beide Hochstriche in die Hauptanflugrichtung 264,9° (rechtweisend) ausgerichtet sind, vorgesehen.

Außerdem werden eine 30 cm breite, weiße TLOF-Markierung am Rand der TLOF und eine 1 m breite, weiße und unterbrochene Markierung am Rande der FATO vorgesehen.

Die Aufsetz- und Abhebefläche wird zusätzlich mit 12 grün leuchtenden Randfeuern in Unterflurbauweise in einem Abstand von je 5 m ausgestattet.

Die Details zur Ausführung von Markierung und Befeuerung sind im Detailplan in Anlage 12 (Markierungs- und Befeuerungsplan) zum Eignungsgutachten dargestellt.

3.1.3 Sicherheitsfläche

Ein die FATO/TLOF umgebender Streifen der Breite 3,75 m wird als Sicherheitsfläche ausgewiesen werden, die somit ein Quadrat der Gesamtgröße 30 m x 30 m umfassen wird.

3.1.4 An- und Abflugrichtungen

An die Sicherheitsfläche schließen sich, wie in den Anlagen 4 (Übersichtsplan), 5 (Lageplan Flugbetrieb Ost) sowie 6 (Lageplan Flugbetrieb West) zum Eignungsgutachten dargestellt, in An-/Abflugrichtung die An- und Abflugflächen an. Als An- und Abflugrichtungen werden die Richtungen 084,9°/264,9° rechtweisend festgelegt.

Wie das Eignungsgutachten⁵ nachweist, verbleiben alle im Bereich der An- und Abflugflächen festgestellten Hindernisse unterhalb der 4,5 %-Fläche, so dass die Anforderungen an die Hindernisfreiheit erfüllt werden.

⁵ vgl. dazu Anlage 1

Die Richtung der An- und Abflugrichtungen wird ergänzend durch die Markierung bzw. Installation je einer Anflugwegführungsmarkierung sowie Anflugwegführungsbefeuerung verdeutlicht. Letztere besteht aus je vier weißen Unterflurfeuern im Abstand von 3 m und verläuft in Richtung Anflugrichtung.

Die beiden An-/Abflugflächen gewähren mit ihrer Hindernisfreiheit von 4,5 % die Möglichkeit, auch im Falle eines Triebwerksausfalls („OEI“⁶) sicher zu starten und zu landen. Die Festlegung dieser beiden An-/Abflugflächen ist daher aus Sicherheitsgründen erforderlich.

3.1.5 Sicherung der Zugänge

Die Umzäunung des Landeplatzes muss durch eine ausreichende Anzahl von Toren gewährleisten, dass das Verlassen des Landeplatzes jederzeit möglich ist, der unbeabsichtigte Zugang Unbefugter zum Landeplatz jedoch wirkungsvoll unterbunden wird. Es werden dort außerdem Verbotsschilder nach § 46 Abs. 2 LuftVZO

„Flugplatz
Betreten durch Unbefugte verboten“

angebracht.

3.1.6 Brandschutz-, Rettungs- und Kommunikationsmittel

- Lösch- und Rettungsmittel:

Als Bodenlandeplatz bedarf der Landeplatz an der Luftrettungsstation gem. der im Eigenschaftsgutachten enthaltenen Sicherheitsrisikobewertung keiner Ausstattung mit Lösch- oder Rettungsmitteln. Es kann daher in das Ermessen des zukünftig als Betreiber fungierenden Luftrettungsunternehmens gestellt werden, wie die Brandschutzausstattung gestaltet werden sollte.

- Telekommunikationsmittel/ Kamera-/Monitorsystem:

Es muss gewährleistet sein, dass der Flugbetrieb überwacht bzw. ggf. fernüberwacht wird, so dass bei einer Havarie oder sonstigen Problemen jederzeit die örtliche Feuer-

⁶ OEI = One Engine Inoperative

wehr alarmiert werden kann. Zum Beispiel kann über ein am Hangar der Luftrettungsstation Pampow zu installierendes Kamerasystem ein Bild zur Überwachung der Flugbetriebsflächen und des Flugbetriebs auf einem Monitor in der Integrierten Leitstelle Westmecklenburg zur Anzeige gebracht werden.

3.2 Zweck des Landeplatzes

Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz soll ausschließlich für Starts und Landungen dienen, die im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb der Luftrettungsstation oder sonstigen medizinischen Hubschrauber-Noteinsätzen (HEMS) stehen.

3.3 Zulassung für den Betrieb nach Sichtflugregeln (VFR)

Da der Landeplatz nicht den Anforderungen an einen Landeplatz genügen wird, an dem Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln (IFR) stattfindet, soll lediglich Betrieb nach Sichtflugregeln (VFR) durchgeführt werden.

3.4 Zulassung für den Tag Nachtflugbetrieb

Die Zulassung für den Betrieb bei Tag und Nacht wird angestrebt. Als Nacht bezeichnet Artikel 2 der Verordnung (EU) 923/2012 die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung. Um die Voraussetzungen für Nachtflugbetrieb zu erfüllen, wird die Installation einer ordnungsgemäßen Landeplatzbe-
feuerung⁷ eingeplant. Außerdem werden der Windrichtungsanzeiger sowie ggf. aufragende Hindernisse im Flugplatzumfeld mit einer Nachtkennzeichnung für Luftfahrthindernisse⁸ versehen.

3.5 Zulassung von Flugbetriebszeiten 0 Uhr bis 24 Uhr mit Beschränkung auf Noteinsätze von 22 Uhr bis 6 Uhr

Für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz wird eine Betriebszeit von 00 Uhr bis 24 Uhr an sieben Tagen pro Woche beantragt.

⁷ vgl. Pkt. 3.1.2

⁸ rote Hindernisfeuer auf den angrenzenden Gebäuden

In der Zeit von 22 Uhr bis 06 Uhr soll der Flugbetrieb zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm auf die Durchführung unmittelbar der Rettung von Leib und Leben von Menschen dienender Flüge (HEMS) sowie Rückkehrflüge von solchen Einsätzen beschränkt werden.

4. Beschreibung der Betriebsabwicklung

Die Einsätze des zukünftig an der Luftrettungsstation Pampow stationierten Rettungshubschraubers werden durch die Integrierte Leitstelle Westmecklenburg koordiniert. Die Besatzungen sind im Regelfall 24/7 in Bereitschaft und werden im Bedarf alarmiert.

Sofern die Witterungseinflüsse dem nicht entgegenstehen, befindet sich der Hubschrauber in der Regel auf seinem Standplatz in unmittelbarer Nähe des Stationsgebäudes. Auf diese Weise werden kurze Reaktionszeiten ermöglicht.

Über ein am Hangar der Luftrettungsstation Pampow zu installierendes Kamerasystem kann ein Bild zur Überwachung der Flugbetriebsflächen und des Flugbetriebs auf einem Monitor in der Integrierten Leitstelle Westmecklenburg zur Anzeige gebracht werden.

So kann im unwahrscheinlichen Fall einer Hubschrauber-Notlage an der Luftrettungsstation Pampow die Alarmierung direkt durch die Leitstelle eingeleitet werden.

5. Vorzulegende Gutachten und sonstige Unterlagen

5.1 Sachverständigen-Gutachten zur Eignung des Landeplatzes

Die Anlage 1 enthält das Gutachten zur Eignung des Landeplatzes gem. § 51 Abs. 1 Nr. 4 LuftVZO. Im Ergebnis wird festgestellt, dass die Planungen für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz den Anforderungen der zukünftigen Flugplatz-AVV bzw. dem ICAO Anhang 14, Band 2 entsprechen und der Hubschrauber-Sonderlandeplatz genehmigt werden kann.

5.2 Schalltechnisches Gutachten

Der Schalltechnischen Begutachtung wurde eine Verkehrsmenge von 1.000 Einsätzen bzw. 2.000 Flugbewegungen pro Jahr zu Grunde gelegt. Betrachtet werden stets die sechs verkehrs-

reichsten Monate, die an Hubschrauberlandeplätzen üblicher Weise wegen der unterschiedlichen Tageslichtlängen im Sommer- und Winterhalbjahr einen Anteil von 70 % der Gesamtjahresverkehrsleistung umfassen. Es wurde dabei weiter unterstellt, dass davon wiederum 10% im Zeitraum der bürgerlichen Nacht stattfinden werden.

Die Ergebnisse der Schalltechnischen Begutachtung sind in Anlage 4 dargestellt. Der Gutachter berechnete die Isolinien gleichen $L_{eq}(3)$. Die Berechnung erfolgte auf Basis

- eines Datenerfassungssystems (DES), das in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Prognosejahres 2036 eine Verkehrsmenge von 1.260 Einsätzen am Tage (6 Uhr bis 22 Uhr) und 140 Einsätzen in der Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) ausweist, sowie
- der Emissionsdaten der Hubschrauberklassen H1.2⁹ der DIN 45684-1.

Eine Verkehrsmenge von 700 Einsätzen bzw. 1.400 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten ist gleichbedeutend mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von rund acht Flugbewegungen.

Die dem Schalltechnischen Gutachten anliegenden Plandarstellungen verdeutlichen den Verlauf der Isophonen. Dabei werden folgende Untersuchungsergebnisse abgebildet:

1. Hinsichtlich des Flugbetriebes in der Tagzeit zwischen 06 Uhr und 22 Uhr kann festgestellt werden, dass
 - die durch die 55-dB-Isophone¹⁰ begrenzten Bereiche keine Gebäude außerhalb des Flugplatzgeländes erreichen, und
 - die 60-dB-Isophone¹¹ im Nahbereich des Landeplatzes liegt.
2. Hinsichtlich des Flugbetriebes in der Nachtzeit zwischen 22 Uhr und 06 Uhr kann festgestellt werden, dass
 - die durch die 50-dB-Isophone¹² begrenzten Bereiche keine Gebäude außerhalb des Flugplatzgeländes erreichen, und

⁹ Hubschrauber mit einer Höchstabflugmasse bis 3.000 kg fallen in die Klasse H1.1 und solche von 3.000 kg bis 5.000 kg in die Klasse H1.2. Die Klassen umfassen die derzeit am häufigsten zum Einsatz kommenden zivilen Hubschrauber-Typen wie z.B. BK117, H135, H145.

¹⁰ Dieser Bereich entspricht der Tag-Schutzzone 2 an Flughäfen, in der schützenswerte Einrichtungen, z.B. Kindergärten, grundsätzlich nicht und Wohngebäude nur mit besonderen Schallschutzvorkehrungen errichtet werden dürfen.

¹¹ Dieser Bereich entspricht der Tag-Schutzzone 1 an Flughäfen, in der Wohngebäude grundsätzlich nicht errichtet werden dürfen.

¹² Dieser Bereich definiert zusammen mit dem Maximalpegelkriterium die Nacht-Schutzzone an Flughäfen.

- das Maximalpegelkriterium¹³ mangels einer ausreichenden Anzahl von Nachtflügen nicht überschritten wird.

Demnach stehen nach Betrachtung diverser Schutzziele Belange des Lärmschutzes der Planung des Landeplatzes nicht entgegen.

5.3 weitere Fachbeiträge

Ein Fachplanungsbeitrag zur UVP-Vorprüfung ist mit Anlage 5 beigelegt.

6. Zeitplan

Angestrebt wird, dass das Genehmigungsverfahren sowie die Zulassung und Veröffentlichung des Hubschrauber-Landeplatzes so erfolgen, dass die bauliche Herstellung des Landeplatzes ab 07.2026 erfolgen kann. Im Jahr Herbst 2027 soll die geplante Inbetriebnahme des neuen Gebäudes inkl. Hubschrauberlandeplatz abgeschlossen werden.

Das Genehmigungsverfahren der luftfahrtrechtlichen Genehmigung sollte daher bis 07.2026 abgeschlossen werden.

¹³ Das Maximalpegelkriterium wird überschritten, wenn an einem Immissionsort in einer Nacht mehr als sechs Mal ein Fluglärmpegel von mehr als 72 dB (A) (57 dB (A) innen) auftritt.

7. Begriffs- und Abkürzungsverzeichnis

§	Paragraph
°	Einheit für die Richtung im 360°-Kreis
%	Prozent
Abs.	Absatz
AGL	Above Ground Level = über Geländehöhe
AIP (VFR)	Aeronautical Information Publication VFR = Luftfahrthandbuch VFR
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 (Veröffentlicht im Bundesanzeiger Nr. 246a vom 29.12.2005)
bzw.	Beziehungsweise
ca.	Circa
cm	Zentimeter
D	Größte Abmessung des Hubschraubers bei drehendem Rotor
dB (A)	Dezibel Einheit für den Schalldruckpegel (A- bewertet)
DES	Datenerfassungssystem
d.h.	das heißt
E	Abkürzung für East (Osten)
FATO	Final Approach and Take-Off Area = Endanflug- und Startfläche
FBP	Flugplatzbezugspunkt
Flugplatzbezugspunkt (FBP)	Die Position eines Flugplatzes, die samt ihrer Flugplatzbezugshöhe in Luftfahrt-Veröffentlichungen angegeben wird. Der FBP liegt normalerweise im Mittelpunkt der Start- und Landefläche, in diesem Fall, der Aufsetz- und Abhebfläche.
Ft	feet = Fuß
gem.	gemäß
ggf.	Gegebenenfalls

gGmbH	gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
H1	Hubschrauberklasse für die Bemessung des Brandschutzes
H1.2	Hubschrauber mit einer Höchstabflugmasse zwischen 3 t und 5 t nach der DIN 45684-1
HEMS	Helicopter Emergency Medical Service = medizinische Hubschrauber-Notereinsätze
HFP	Hubschrauberflugplatz-Bezugspunkt
IFR	Instrument Flight Rules = Instrumentenflug-Regeln
i.V.m.	in Verbindung mit
kg	Kilogramm
$L_{eq}(3)$	Energieäquivalenter Dauerschallpegel
ltr	Liter
l/min	Liter pro Minute
LuftBO	Betriebsordnung für Luftfahrtgerät
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVO	Luftverkehrs-Ordnung
LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
m	Meter
MSL	Mean Sea Level = Normal Null
MTOM	Maximum take-off mass = maximale Startmasse
N	Norden
NN	Normal-Null
NHN	Normalhöhenull
Part-CAT	Teil-CAT "Commercial Air Transport", Anhang der Verordnung (EU) 965/2012, der Regelungen für den gewerblichen Transport von Personen und Sachen enthält.

R	Rotordurchmesser
Safety Area	Sicherheitsfläche
t	Tonne(n)
TLOF	Touchdown and Lift-Off Area – Aufsetz- und Abhebefläche
ü.A.	über Alles
ü. NN	über Normal Null
VFR	Visual Flight Rules = Sichtflug-Regeln
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WGS84	World Geodetic System – Einheitliches Geodätisches Bezugssystem
x	Mal
z.B.	zum Beispiel

Anlagenverzeichnis

1. Eignungsgutachten mit
 - Übersichtsplan 1:10.000
 - 2 Lagepläne 1:1.000
 - Längsschnitt 1:10.000
 - 2 Längsschnitte 1:1.000/1:100
 - Flugplatzdarstellungskarte 1:200
 - Querschnitt 1:200
 - Markierungs- und Befeuerungsplan 1:200
2. Entwurf Darstellung im Luftfahrthandbuch (AIP)
3. Datenerfassungssystem für die Fluglärmrechnung
4. Schalltechnisches Gutachten
5. Unterlagen für die UVP-Vorprüfung (Büro Kriedemann)