

# Entwurf

RA Karsten Sommer \* Grolmanstr.39 \* 10623 Berlin

Stadtverwaltung Köln  
Bauverwaltungsamt Stadthaus  
Willi-Brandt-Platz 2

50679 Köln

fristwährend per Fax: 0221/221-28496

Karsten Sommer  
Rechtsanwalt und  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Grolmanstraße 39  
10623 Berlin

TEL: 030/28 00 95 - 0  
FAX: 030/28 00 95 15  
Funk: 0173/20 31 865

Freitag, 10. November 2006  
KS/AS

## Luftverkehrsrechtliches Genehmigungsverfahren für einen Hubschrauber-Sonderlandeplatz auf dem Kalkberg in Köln-Kalk/ Köln-Buchforst Stellungnahme zu den Genehmigungsunterlagen

Unser Zeichen: [REDACTED] (Bitte immer angeben)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeige ich an, dass ich [REDACTED], diese vertreten durch den Geschäftsführer, [REDACTED] in oben genannter Angelegenheit anwaltlich vertrete. Vollmacht ist beigelegt. In oben genanntem Genehmigungsverfahren wird wie folgt Stellung genommen:

Die [REDACTED] ist Eigentümerin und Betreiberin des [REDACTED] unter der angeführten Adresse. Das [REDACTED] liegt westlich der Waldecker Straße. Südlich vom [REDACTED] verläuft die B 55a. In etwa 200 m Entfernung Richtung Westen liegt der Kalkberg als geplanter Standort des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes. Hinter dem Kalkberg ist derzeit aus den oberen Geschossen des Hotels der Kölner Dom zu sehen. Diese Sichtbeziehung würde bei Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes unterbrochen. Das [REDACTED] Hotel hat zur Westseite hin 62 Hotelzimmer und eine Dachgeschosswohnung. Es hat 2 größere Tagungsräume und einen Parkplatz mit insgesamt 120 Stellplätzen. Das [REDACTED] Hotel verbindet mit der Planung eines Hubschrauberlandeplatzes die Befürchtung, dass das derzeitige Lärmschutzkonzept des Hotels nicht mehr ausreichen wird. Bereits jetzt hat das Hotel Holzfenster mit einer Verglasung der Schallschutzklasse 4 eingebaut. Diese Schallschutzklasse ist ausreichend, um den relativ gleichbleibenden hohen Straßenverkehrslärmpegel abzuschirmen. Es zeigt allerdings die Erfahrung mit gelegentlichen Hubschrauberüberflügen, dass der Lärmpegel von Hubschraubern deutlich intensiver ist, als der von der Stadtautobahn in das Hotel eindringende

- 2 -

Verkehrslärm. Er durchdringt Fenster und Mauerwerk und wirkt als deutlicher Störpegel. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die derzeitigen gelegentlichen Hubschrauberüberflüge in größerer Höhe stattfinden. Die Hubschrauber nehmen offenkundig gelegentlich die Stadtautobahn als Orientierung. Einen Start- und Landeplatz in der Nähe gibt es allerdings nicht. Die Hubschrauber haben beim Überflug bereits ihre Flughöhe erreicht.

Bei Errichtung eines neuen Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Kalkberg wäre jedoch der Einfluss des Hubschrauberlärms auf das Hotel deutlich intensiver. Der Hubschrauberlärm wäre vom Hotel aus vom Startbeginn, während der Vorbeiflugzeit und damit über einen längeren Zeitraum deutlich wahrnehmbar als sehr intensiver störender Maximalpegel.

Auf der Ostseite des Kosmos Hotel befinden sich 76 Hotelzimmer. Auch diese Seite wäre nach den Planungen von an- und abfliegenden Hubschraubern belastet. Das Kosmos Hotel hätte nach den Planungen – bedingt durch seine Lage – annähernd um das gesamte Hotel herum starke Belastung durch Hubschrauberlärm zu befürchten. Allenfalls die Nordseite des Gebäudes könnte davon relativ unbehelligt bleiben.

Die Planung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Kalkberg versetzt das Kosmos Hotel in eine besonders problematische Situation. Auf Grund zahlreicher Beschwerden von Gästen über die Lärmbelästigung durch die Stadtautobahn hat das Kosmos Hotel vor einigen Jahren erhebliche Summen in den Einbau neuer Fenster der Schallschutzklasse 4 investiert. Wie bereits erwähnt, dämmen diese effektiv den Straßenverkehrslärm. Nach der Wahrnehmung von gelegentlichen Hubschraubervorbeiflügen dämmen sie aber nicht effektiv den Hubschrauberlärm. Die hohe Investition in das Auswechseln der Fenster macht sich heute noch in der Bilanz des Hotels bemerkbar. Es ist aber zu befürchten, dass das Hotel bei Realisierung der Planung für einen Hubschrauberlandeplatz auf Grund der sehr durchdringenden Störgeräusche des Hubschrauberfluges einerseits und der optischen Beeinträchtigung durch die Unterbrechung der Sichtbeziehung zwischen dem Hotel und dem Dom und dem Schaffen des Hubschrauberlandeplatzes ausgerechnet in Westrichtung, also in Sonnenuntergangsrichtung, einen erheblichen Einbruch bei den Buchungen erleben wird. Gerade vor dem Hintergrund der bereits getätigten hohen Investitionen in Schallschutzmaßnahmen ist nicht auszuschließen, dass die Realisierung eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes mit einer Vielzahl von Hubschrauberflugbewegungen das Hotel wirtschaftlich gefährdet.

Im Rahmen der planerischen Abwägung bitten wir daher auch zu berücksichtigen, dass das Hotel mit der Lage direkt an der Stadtautobahn und an einer stark befahrenen Hauptverkehrsstraße bereits eine sehr hohe Last trägt. Die Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr schlagen sich nicht allein als Belastung für das Hotel nieder, sondern haben zu hohen Investitionen geführt, die sich wirtschaftlich sehr stark auswirken. Gerade vor diesem Hintergrund ist dem Hotel die zusätzliche Belastung durch den Hubschrauberlandeplatz nicht zumutbar, jedenfalls nicht uneingeschränkt zumutbar.

Sollte sich die Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes entgegen der nachfolgenden Darstellungen aus Sicht der Genehmigungsbehörde als zulassungsfähig darstellen und tatsächlich eine Genehmigung erteilt werden, werden daher Betriebsbeschränkungen für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz gefordert, die dazu führen, dass die unmittelbar angrenzenden Wohnbereiche von Köln-Buchforst deutlich weniger stark belastet werden, als dies durch den direkten Überflug unmittelbar nach Start und unmittelbar vor Landung bei den derzeitigen uneingeschränkten Planungen zu befürchten ist. Es werden Beschränkungen für den Abflug in Richtung Osten und Südosten gefordert.

## 1. Fehlende Planrechtfertigung/Fehlender Bedarf

Ein luftverkehrsrechtlich genehmigungsbedürftiges Vorhaben bedarf der sogenannten Planrechtfertigung. Dies ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. etwa jüngst das Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 – abzurufen unter [www.bverwg.de](http://www.bverwg.de)) gegeben, wenn das Vorhaben nach den Zielstellungen des Luftverkehrsgesetzes „vernünftigerweise geboten“ ist. Zu den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes i.d.S. gehören nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. BVerwG a.a.O.) jedenfalls ein hinreichend konkretes Verkehrsbedürfnis, die Verbesserung der Sicherheitslage und die Verbesserung der Lärmbelastungssituation. Bei dem in Rede stehenden Vorhaben ist unter diesen Maßgaben bereits nicht zu erkennen, woraus sich die sogenannte Planrechtfertigung für das Vorhaben ergeben sollte. Aspekte der Verbesserung der Lärmbelastungssituation oder der Sicherheitssituation werden nicht ins Feld geführt. Der Vorhabenträger und Antragsteller im luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren sieht den Bedarf für den beantragten Hubschrauber-Sonderlandeplatz vielmehr deshalb als gegeben an, weil der derzeitige Standort des Rettungstransport-Hubschraubers (RTH) am Krankenhaus Merheim den gestiegenen Sicherheitsanforderungen nicht gerecht werde. Die Richtigkeit dieser Annahme unterstellt, ergibt sich daraus jedoch unter einer Reihe von Annahmen kein Bedarf für die Errichtung eines neuen Hubschrauberlandeplatzes.

Zunächst verfügen Krankenhäuser in der Stadt Köln über moderne und kürzlich zugelassene, mithin den derzeitigen sicherheitstechnischen Anforderungen gerecht werdende Hubschrauberlandeplätze für RTH. So verfügt das St. Vinzenz Hospital über einen neuen, erst im Dezember 2004 von der zuständigen Luftverkehrsbehörde genehmigten Hubschrauberlandeplatz für einen RTH. Vor dem Hintergrund, dass ein gerade vor kurzer Zeit erst neu zugelassener und neu gebauter Hubschrauber-Sonderlandeplatz für die hier beantragten Zwecke ohnehin in der Stadt Köln zur Verfügung steht, ist ein Bedarf für einen weiteren Hubschrauber-Sonderlandeplatz mit gleicher Zweckbestimmung nicht erkennbar.

Ein Bedarf für eine neue Stationierung des Intensivtransport-Hubschraubers (ITH), der am Flughafen Köln/Bonn stationiert ist, ist ohnehin nicht erkennbar. Dieser Hubschrauber hat einen Standort, der voll funktionsgerecht ist und nicht ersetzt werden muss. Der Standort ist auch nicht in irgendeiner Weise gefährdet. Der Zweck des Transporthubschraubers ist auch nicht unmittelbar verbunden mit dem des RTH, so dass eine Zusammenlegung beider Hubschrauber sich nicht aufdrängt. Der Intensivtransport-Hubschrauber ist vielmehr ein Hubschrauber, der bei konkreten Transportfällen rechtzeitig im vorhinein von den Krankenhäusern angefordert wird und mit Rettungseinsätzen, die vom RTH geflogen, nichts zu tun hat.

Schließlich ist auch nicht erkennbar, in welcher Weise die Stadt Köln als Antragstellerin im luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren einen Bedarf an einem Hubschrauberlandeplatz geltend machen kann. Die Stadt Köln betreibt nach hiesiger Kenntnis keinen Rettungshubschrauber. Der RTH Christoph 3, der in Köln im Einsatz ist, wird vielmehr von Dritten (derzeit wohl Bundespolizei) betrieben. Die Stadt Köln oder die Feuerwehr der Stadt Köln selbst betreiben hingegen keinen eigenen Rettungshubschrauber. Damit hat die Stadt Köln als Antragstellerin im luftverkehrsrechtlichen Verfahren aber auch keinen Bedarf an der Zulassung eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes. Das Auseinanderfallen zwischen Betreiber des Rettungshubschraubers und Antragstellerin im luftverkehrsrechtlichen Verfahren erlangt seine Bedeutung vor dem Hintergrund, dass der Betrieb der Rettungshubschrauber durch private Dritte (auch die Bundespolizei) betreibt die Rettungshubschrauber über eine privatisierte

- 4 -

Tochtergesellschaft) dazu führt, dass die privaten Betreiber der Rettungshubschrauber ihren Betrieb auch von anderen Hubschrauber-Sonderlandeplätzen durchführen könnten. Auf den konkreten Fall bezogen heißt dies, dass es dazu kommen könnte, dass ein neuer Hubschrauber-Sonderlandeplatz von der Stadt Köln gebaut (bzw. von Dritten gebaut und der Stadt Köln zur Verfügung gestellt) wird, dann aber kein Hubschrauber dort stationiert wird, weil der private Betreiber der Hubschrauber andere Sonderlandeplätze favorisiert. Es besteht die Gefahr eines – wie es das Bundesverwaltungsgericht in seiner Rechtsprechung nennt – „planungsrechtlichen Torsos“, also einer nutzlosen Anlage.

Die Gefahr eines „planungsrechtlichen Torsos“ kann im vorliegenden Falle auch nicht dadurch beseitigt werden, dass der derzeitige Betreiber des in Köln im Einsatz befindlichen Rettungshubschraubers erklärt, auf eine gewisse Zeit den Betrieb vom Hubschrauberlandeplatz Köln-Kalkberg durchführen zu wollen. Denn zum einen ist nicht klar, ob der private Betreiber den Betrieb überhaupt über längere Zeit fortführt. Es ist keine Grundlage ersichtlich, einen privaten Hubschrauberbetreiber dazu zu zwingen, den Betrieb eines Rettungstransport-Hubschraubers an einem bestimmten Standort durchzuführen. Zum Zweiten kann es – etwa wenn die Bundespolizei, deren Existenz auf Grund des Entfalls ihrer ursprünglichen Aufgaben (Bundesgrenzschutz) in Frage gestellt ist, aufgelöst wird und dann auch das Schicksal der für den Betrieb der Hubschrauberstaffeln ausgegründeten privaten Betreibergesellschaft in Frage gestellt wird – einen Betriebswechsel geben. Ein Betreiberwechsel kann aber auch einfach dadurch stattfinden, dass ein anderer Betreiber den Betrieb des RTH in Köln und im Kölner Raum übernimmt.

Vor diesem Hintergrund kann die Stadt Köln selbst einen Bedarf an einem Hubschrauber-Sonderlandeplatz für Rettungshubschrauber außerhalb von Krankenhäusern nicht geltend machen. Während bei einem Standort direkt an einem Krankenhaus ein Bedarf bereits deswegen anzunehmen sein wird, weil das Landen direkt am Krankenhaus in bestimmten Notfällen lebensrettend sein kann, ist dies an einem Hubschrauber-Sonderlandeplatz, der nicht unmittelbar an einem Krankenhaus situiert ist, nicht der Fall. Insofern spielt auch die Nähe zum nächsten Krankenhaus keine entscheidende Rolle, da in Notfällen ein Transport mit dem Rettungshubschrauber stets zu einem Krankenhaus erfolgen wird, welches selbst über einen Hubschrauberlandeplatz verfügt, wie etwa das St. Vinzenz Hospital mit dem neu genehmigten und neu gebauten Hubschrauber-Sonderlandeplatz.

Ein weiterer Gesichtspunkt lässt ein „planungsrechtliches Torso“ befürchten: Die Stadt Köln plant, den Hubschrauber-Sonderlandeplatz gar nicht selbst zu errichten und will offensichtlich auch nicht das Eigentum daran erwerben. Inwieweit sie selber als Betreiber auftreten will oder auch dies anderen überlassen möchte, ist hier nicht bekannt. Jedenfalls hat diese Überlegung unter einer Reihe von Gesichtspunkten substantielle Auswirkungen auf die Planung und auch auf das Genehmigungsverfahren.

Zunächst stellt sich die Frage, unter welchen Umständen die Stadt Köln hier überhaupt als Antragsteller im Genehmigungsverfahren auftreten kann. Welche Rechte hat sie derzeit an dem Standort? Welche Rechte beabsichtigt sie, an den dort von einem Dritten zu errichtenden Anlagen zu erwerben? Inwieweit ist dieser Erwerb von Rechten vertraglich gesichert und kann dem Genehmigungsverfahren zu Grunde gelegt werden? Oder ist es nicht vielmehr so, dass ein Dritter hier sachgerechter Weise nicht nur als derjenige auftritt, der die Anlagen errichtet, sondern eigentlich auch als Betreiber auftreten müsste? In der von der Stadt Köln derzeit angedachten Konstellation muss die Stadt sämtliche Vertragsverhältnisse bereits im Genehmigungsverfahren offen legen und insbesondere dokumentieren, dass sie hinreichende

- 5 -

Rechte bereits zum Zeitpunkt der Genehmigungserteilung erworben hat, die ihr das Betreiben der beantragten Anlage überhaupt ermöglichen.

Die nunmehr offen liegenden Vorgänge um die fehlende Ausschreibung der Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes stärken die Bedenken dagegen, im genehmigungsrechtlichen Sinne davon auszugehen, dass hier der tatsächliche Betreiber die Genehmigung beantragt und sich seine Rechte hinreichend gesichert hat und zudem die Errichtung der Anlage überhaupt in absehbarer Zeit zu erwarten steht. Letzteres ist aber ebenfalls Voraussetzung der Feststellung eines Bedarfs im luftverkehrsrechtlichen Sinne für einen zulassungsbedürftigen Landeplatz. Insoweit hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem bereits angeführten Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 – klargestellt, dass die zum Straßenplanungsrecht entwickelte Rechtsprechung durchaus auch auf den luftverkehrsrechtlichen Bereich zu übertragen ist. Danach gilt grundsätzlich: Stehen dem Vorhaben Hindernisse entgegen, die eine Realisierung nicht in absehbarer Zeit erwarten lassen, so fehlt es bereits an einem hinreichenden Bedarf für die Zulassung des Vorhabens. Unter diesem Gesichtspunkt bestehen in der vorliegenden Konstellation durchaus Zweifel, das sie offenbar nicht in rechtskonformer Weise abgesichert ist. So dokumentiert etwa die Tischvorlage zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Gesundheit und Grün des Rates der Stadt Köln vom 02.11.2006 die Tatsache, dass eine Realisierung selbst bei Genehmigungserteilung offen ist. Danach hat die Stadt Köln offenkundig geplant, den Hubschrauberlandeplatz von einem Dritten errichten zu lassen, ohne dies öffentlich auszuschreiben. Dabei wird verwaltungsintern selbst eingeräumt, dass die vorliegende Kostenschätzung nur knapp unter dem Schwellenwert liegt, der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichten würde und zudem festgestellt, dass die vom Investor vorgelegten Kostenberechnungen nicht die notwendigen Mindestanforderungen nach dem Stand der Technik entspricht und Kostenerhöhungen nicht ausgeschlossen werden können. Eine solche Formulierung wird von der Verwaltung üblicherweise nur gebracht, wenn Kostenerhöhungen tatsächlich absehbar sind und einzelne Ämter sich absichern wollen, an einer rechtswidrigen Vergabe nicht „schuld zu sein“.

Die EU-Kommission hat offenbar zurecht vergaberechtliche Bedenken geäußert, die von der Verwaltung damit wohl auch bestätigt werden. Das führt wiederum zu der Schlussfolgerung, dass die vor einiger Zeit öffentlich diskutierte Verdoppelung der Kosten noch lange nicht das Ende der Finanzierungsdiskussion sein wird. Es ist aber nicht absehbar, wie die Stadt Köln die Finanzierung eines solchen Vorhabens sicher stellen möchte, wenn die Kosten auf Grund einer Vergabe nach Ausschreibung noch einmal erheblich steigen würden. Die Stadt Köln selbst hat hierzu keinen finanziellen Mittel eingestellt. Vertragliche Vereinbarungen mit einem Investor, der bereit ist, den Hubschrauber-Sonderlandeplatz unabhängig von der Höhe der entstehenden Kosten zu errichten, existieren nicht. Es ist damit im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 –) die Finanzierung des Vorhabens keinesfalls als gesichert anzunehmen. Vielmehr ist festzustellen, dass das von einer Kommune zur Genehmigung beantragte Vorhaben finanziell durch die Kommune selbst nicht abgesichert ist. Ist nunmehr eine Ausschreibung der Errichtung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes erforderlich, so ist davon auszugehen, dass eine Finanzierung durch Dritte ebenfalls nicht sicher gestellt werden kann, da die Dritten noch nicht einmal bekannt sind, die die Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes übernehmen sollen. Damit fehlt es an jedem Anhalt, dass das Vorhaben überhaupt finanzierbar ist. Es fehlt aus diesem Grunde nach der luftverkehrsrechtlichen Rechtsprechung bereits am Bedarf.

Das Auseinanderfallen zwischen Antragsteller im luftverkehrsrechtlichen Verfahren und Investor für die Errichtung der zur Genehmigung beantragten Anlage wirft darüber hinaus auch

- 6 -

die Frage auf, ob das Vorhaben in absehbarer Zeit realisiert werden kann oder ob für das luftverkehrsrechtliche Verfahren nicht vielmehr zu fordern ist, dass zumindest die ordnungsgemäße Vergabe und der Vertragsschluss zwischen Investor und antragstellender Kommune bereits stattgefunden hat. Hat eine öffentliche Ausschreibung und Vergabe noch nicht stattgefunden, so ist einerseits nicht sicher gestellt, ob sich überhaupt Investoren finden, die die Errichtung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes übernehmen. Findet sich ein Investor, wird die Vergabe – die in diesem Einzelfall schon heute höchst umstritten ist – voraussichtlich von Konkurrenten angefochten. Im Vergaberecht für die Anfechtung der Vergabe dazu, dass Bauarbeiten auf dieser Grundlage nicht fortgesetzt werden können. So stehen derzeit die Arbeiten zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld still, da ein Konkurrent die Vergabeentscheidung zu Gunsten eines anderen angefochten hat.

Das luftrechtliche Eignungsgutachten (vom 20.11.2004) bringt in die Diskussion von Bedarf/Rechtfertigung einen weiteren Aspekt ein. Dort heißt es auf Seite 4, die Notwendigkeit für einen neuen Betriebsstandort für den Christoph 3 ergebe sich aus der unmittelbaren Nähe zu neu entstandener Wohnbebauung. Demnach wird der Aspekt der Lärmentlastung als rechtfertigender Gesichtspunkt mit angeführt. Dies wäre aber nur dann ein sachlicher Gesichtspunkt für den Bedarf/die Planrechtfertigung, wenn sich aus der Verlegung des Standortes tatsächlich eine Lärmentlastung ergeben würde. Dafür spricht jedoch dem ersten Anschein nach nicht viel. Denn eine Lärmentlastung in der Bilanz aller Lärmbetroffenen, wie sie etwa Gegenstand der Überlegungen des Bundesverwaltungsgerichts in der Entscheidung zum Flughafen Berlin/Schönefeld war

- vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 –

führt für die Planung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Köln-Kalkberg gerade zu keiner Entlastung in der Gesamtbilanz. Dabei ist die Nähe des Hubschrauberlandeplatzes zur jeweiligen Wohnbevölkerung zu berücksichtigen, die für den bisherigen Standort am Krankenhaus Köln-Merheim nicht angegeben ist, die aber auch unter Berücksichtigung der Notwendigkeit einer Neukonzeption in Köln-Merheim zu betrachten wäre.

Festzustellen ist jedenfalls, dass die Annahme im luftrechtlichen Eignungsgutachten, die Notwendigkeit eines neuen Betriebsstandortes für den Christoph 3 ergebe sich aus der unmittelbaren Nähe zu neu entstandener Wohnbebauung, so keine Rechtfertigung für die Errichtung der Hubschrauberbasisstation auf dem Kalkberg geben kann. Denn die Unterlagen der Stadt Köln dokumentieren gerade das Gegenteil:

Die Verlegung der Hubschrauberbasisstation von den Merheimer Krankenanstalten an den Kalkberg ist erst Anlass dafür, dass nunmehr eine Ausweitung der Wohnbebauung an dem vorherigeren Standort der Hubschrauberbasisstation geplant wird. Dies ergibt sich ohne weiteres aus der Erläuterung zum Städtebaulichen Planungskonzept zur zweiten Änderung des Bebauungsplanes Nr. 74459/07 (Arbeitstitel: Madausstraße in Köln-Merheim). In der Erläuterung, die als Anlage 2 der Beschlussvorlage der Verwaltung an den Stadtentwicklungsausschuss des Stadtrates der Stadt Köln, Drucksachen-Nr. 1498/005, beigelegt ist, heißt es zur Reihenfolge der Planungen wörtlich:

*„Der wesentliche Anlass für die zweite Änderung des Bebauungsplans ist die Verlegung der Hubschrauberbasisstation von den Merheimer Krankenanstalten nach Köln-Kalk.“*

Und wenig später:

- 7 -

*„Mit Ratsbeschluss vom 05.07.2005 wurde die Verlegung der Hubschrauberbasisstation von den Merheimer Krankenanstalten an den „Kalkberg“ in Köln-Kalk beschlossen. Der Hubschrauberlandeplatz in Merheim bleibt zwar bestehen, wird aber lediglich für Notfallkranken Transporte angefliegen.“*

Zur Entwicklung des Fluglärms am Standort Merheim wird im Vorgriff auf den zu erstellenden Umweltbericht in der Vorlage der Stadtverwaltung an den Stadtentwicklungsausschuss (Drucksache-Nr. 1498/005) unter anderem ausgeführt:

*„Fluglärm: Gemäß Fachgutachten reduziert sich der Hubschrauberlärm durch den erheblichen Rückgang der Flugbewegungen (Verlagerung der Basisstation auf den Kalkberg). Gleichwohl bleiben die Maximalpegel davon unberührt. Auch der Bodenlärm des Helikopters bleibt unverändert. Daher wird in Teilbereichen der Mischnutzung eine Wohnnutzung ausgeschlossen. In den Wohngebieten wird ein entsprechender Lärmpegelbereich im Bebauungsplan ausgewiesen.“*

Daraus ergibt sich aus hiesiger Auffassung für das vorliegende Zulassungsverfahren vor allem:

- der Aspekt der Lärmverlagerung kann mit der Behauptung einer Verbesserung der Gesamtlärmbilanz nicht für den Standort Köln-Kalkberg als Rechtfertigung/Bedarfsbegründung angeführt werden, da der Hubschrauberlärm durch die Planung lediglich verteilt wird. Er bleibt am alten Standort in Merheim noch so stark, dass eine Wohnbebauung in Teilen des Plangebietes nicht realisiert werden kann. Er tritt neu und zusätzlich zu starken vorhandenen Lärmbelastungen am Standort Kalkberg auf. In der Gesamtbilanz sind bereits auf den ersten Blick deutlich mehr Menschen belastet. Darüber hinaus darf bei einer Bilanzierung unter dem Aspekt der Lärmverlagerung nicht außer Betracht bleiben, dass am Standort Kalkberg vorhandene Wohnbebauung belastet wird, während es am Standort Merheim um die Frage geht, welche Wohnbebauung noch zusätzlich realisiert werden kann.
- Eine Rechtfertigung für ein luftverkehrsrechtliches Zulassungsverfahren unter dem Aspekt der Lärmverlagerung kann nur mit tatsächlich vorhandenen und zu verlagernden Lärmbelastungen begründet werden, nicht aber mit Lärmbelastungen, die erst in der Zukunft dadurch hervorgerufen werden könnten, dass der Planungsträger die planungsrechtlichen Grundlagen für eine Wohnbebauung in der Umgebung des Hubschrauberlandeplatzes schafft. Künftige Wohnbebauung ist (noch) nicht schutzwürdig und kann in eine Lärmbilanz in diesem Sinne jedenfalls nicht eingeführt werden. Zwar steht es der Stadt Köln als Planungsträgerin offen, Planungskonzepte nach den eigenen Vorstellungen und den jeweiligen städtebaulichen Erforderlichkeiten zu erarbeiten. Im Sinne einer Bedarfsbegründung für ein luftverkehrsrechtlich zulassungsbedürftiges Vorhaben sind jedoch Planungsvorstellungen der Gemeinde noch nicht relevant.
- Letztlich dürfte es auf beide genannten Aspekte jedoch nicht ankommen, da der Aspekt der Lärmentlastung ohnehin nicht zur Rechtfertigung herangezogen werden kann. Nach dem oben angeführten Zitat aus den Planungsunterlagen für den Bebauungsplan mit dem Titel Madaus-Gelände in Köln-Merheim ist in der Bilanz mit einer erheblichen Mehrbelastung zu rechnen, weil der Standort in Köln-Merheim nicht aufgegeben, sondern dort ebenfalls ein den modernen Anforderungen gerecht werdender Standort

- 8 -

gebaut werden muss, der dazu führt, dass die Fluglärmbelastungen dort weiterhin erheblich sein werden. Die Belastung im Bereich Köln-Kalkberg für die Stadtteile Kalk und Buchforst ist daher eine zusätzliche Belastung, die mit einer relativ geringen Entlastung an anderer Stelle einhergeht. In der Bilanz ergibt sich aber keine geringere, sondern eine höhere Lärmbelastung insgesamt. Dies um so mehr, als mit der Verlagerung der Hubschrauberbasisstation an den Standort Köln-Kalkberg auch eine Verlagerung des bisher am Flughafen Köln-Bonn relativ von der anliegenden Wohnbevölkerung entfernt stationierten Intensivtransporthubschraubers einhergehen soll. Im Ergebnis verbleibt es damit bei einer deutlich negativen Gesamtlärmbilanz.

Darüber hinaus machen die Ausführungen in der angeführten Vorlage der Verwaltung an den Stadtentwicklungsausschuss (Drucksache-Nr. 1498/005) auch deutlich, dass die Standortalternativenprüfung unter einem erheblichen weiteren Mangel leidet: Die dort vorgenommene Gegenüberstellung unter anderem der Standorte Köln-Kalkberg und Köln-Merheim kann so weder hinsichtlich der Lärmbelastung, noch hinsichtlich der Kosten stehen bleiben. Sie vernachlässigt, dass der Standort Köln-Merheim als Hubschrauberlandeplatz weiterhin betrieben werden soll. Die Lärmbelastung im Umfeld soll entsprechend auch weiterhin nicht unerheblich sein (Spitzenpegel und die Belastungen aus dem Betrieb am Boden bleiben gleich). Auch der finanzielle Aufwand zur Modernisierung des Standortes Köln-Merheim soll offenbar ohnehin betrieben werden. Die Gegenüberstellung von Kosten und Lärmbelastungen für diese beiden Standorte ist daher irreführend. Bei der Alternativen-Prüfung hätte in soweit eine Alternative Köln-Kalkberg zuzüglich Modernisierung des Standortes Köln-Merheim, der Alternative einer Modernisierung des Platzes am Standort Köln-Merheim gegenüber gestellt werden müssen.

Schließlich sind alle für die Rechtfertigung eines neuen Hubschrauberlandeplatzes in Köln-Kalkberg angeführten Aspekte nicht geeignet, den Bedarf für eine Verlegung des Intensivtransport-Hubschraubers Christoph Rheinland vom Köln-Bonner Flughafen an den Standort Köln-Kalkberg zu rechtfertigen. Das gilt auch und erst recht unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Hubschrauberlandeplatz Köln-Merheim nicht mehr den aktuellen luftsicherheitstechnischen Anforderungen genügt. Der Feststellung in der Aufforderung der Bezirksregierung Düsseldorf als untere Luftverkehrsbehörde an die Stadt Köln, der Hubschrauberlandeplatz Köln-Merheim müssen den aktuellen luftsicherheitstechnischen Anforderungen angepasst werden (Schreiben vom 123.10.2005) ist dabei durchaus zu folgen. Den in den sog. JAR OPS 3 („Bestimmungen über die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Hubschraubern“ in Kraft gesetzt durch Veröffentlichung im Bundesanzeiger Nr. 130 a am 01.07.2002) enthaltenen und in der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberlandeplätzen konkretisierten Anforderungen muss sicherlich Rechnung getragen werden. Dies gilt aber für den im Grunde unverzichtbaren Hubschrauber-Sonderlandeplatz am Krankenhaus in Köln-Merheim ohnehin. Ebenso wie zuletzt etwa der Hubschrauber-Sonderlandeplatz am St. Vincenz-Hospital, der im Dezember 2004 bereits unter Zugrundelegen der neueren Zulassungsanforderungen genehmigt und auch gebaut wurde, wird auch in Köln-Merheim ein neuer Landeplatz gebaut werden müssen, der den aktuellen Luftsicherheitsanforderungen genügt.

Die Tatsache allein, dass der Sonderlandeplatz am Standort Köln-Merheim nicht mehr den aktuellen luftsicherheitstechnischen Anforderungen genügt, begründet also keinen Bedarf für die Neuanlage eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes, sondern lediglich einen Bedarf für eine Modernisierung/einen Ausbau des bestehenden Landeplatzes. Erst recht begründet dieser Gesichtspunkt keinen Bedarf für die Verlegung des Intensivtransport-Hubschraubers Chris-

- 9 -

troph Rheinland an eine Hubschrauberbasisstation mitten im Stadtgebiet der Stadt Köln. Es ist weder vorgetragen noch sonst erkennbar, dass luftsicherheitstechnische oder andere Aspekte für eine Verlagerung dieses Hubschraubers ausgerechnet an einen innerstädtischen Standort sprechen könnten. Die Aufgabenstellung des Hubschraubers kann auch nicht besser erledigt werden, wenn der Hubschrauber mitten im Stadtgebiet stationiert ist. Der Intensivtransport-Hubschrauber ist ein Hubschrauber, der sorgfältig vorbereitete Transporte vornimmt. Er fliegt in der Regel einen Standort (Krankenhaus) an, nimmt einen Fluggast auf und fliegt diesem zu einem anderen Standort (Krankenhaus). Eine Notwendigkeit oder – vor dem Hintergrund der Zweckbestimmung – Zweckmäßigkeit der Verlegung auf einen innerstädtischen Hubschrauber-Sonderlandeplatz ist hier gar nicht erkennbar.

## 2. Fehlerhafte Standort-Alternativenprüfung

Die Prüfung von Alternativen zu einem Vorhaben ist zentraler Bestandteil einer sachgerechten Abwägung. Dies gilt insbesondere im luftverkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren. Die Alternativen-Prüfung ist insbesondere bei einem Neubauvorhaben ein ganz entscheidender Gesichtspunkt. Bei einem Ausbauvorhaben hingegen kann soweit jedenfalls zu einem gewissen Maß in Rechnung gestellt werden, dass das Vorhaben an einem bestimmten Standort bereits vorhanden ist.

In den Genehmigungsunterlagen und den weiteren dazu eingesehenen Verwaltungsvorgängen sowie dem Briefwechsel und den Vorlagen an den Stadtrat fehlt zunächst die soeben angesprochene Differenzierung zwischen Neubauvorhaben und Ausbauvorhaben. Dies ist aber im vorliegenden Fall deswegen zu beanstanden, da am Standort Merheim bereits die Hubschrauberbetriebsstation für den Christoph 3 vorhanden ist und am Standort Flughafen Köln/Bonn die Betriebsstation für den ITH Christoph Rheinland. Beide haben mithin einen Standort. Insoweit ist zu beanstanden, dass keine sog. „Null-Plus-Variante“ untersucht wurde, also die Beibehaltung der Standorte mit ihrer Anpassung an die aktuellen flugsicherheitstechnischen Anforderungen. Dem kann nicht entgegengehalten werden, dass die Beibehaltung des Standortes am Krankenhaus Merheim Gegenstand der Alternativen-Betrachtung ist. Zwar ist dieser Standort tatsächlich Gegenstand der vergleichenden Gegenüberstellungen von Standorten. Doch wird er dort ebenso bewertet, wie die anderen Standorte auch. Es wird gerade nicht berücksichtigt, dass es insoweit um ein Ausbauvorhaben geht. Die spezifische Belastung mit Hubschrauberlärm ist an der Umgebungsbebauung vorhanden und bekannt. Eingriffe in Natur und Landschaft sind zu einem Teil bereits durchgeführt und schlagen hier nicht mehr zu Buche.

Die fehlerhafte Berücksichtigung des vorhandenen Standortes Krankenhaus Merheim schlägt auch unter einem anderen Gesichtspunkt deutlich zu Buche: Die Lärmbelastung dort ist vorhanden und wird – wie bereits in den Ausführungen oben zu 1. dargelegt – durch den Erhalt dieses Standortes als Landeplatz auch erhalten bleiben. Dem Bebauungsplanentwurf für diesen Bereich ist zu entnehmen, dass die Lärmbelastung durch den Landeplatzstandort am Krankenhaus Merheim auch künftig als so problematisch eingestuft wird, dass keine Wohngebietsfestsetzungen in unmittelbarer Nähe erfolgen können. Mit anderen Worten: Es ist offenkundig und schwerwiegend fehlerhaft, die mittlere Lärmbelastung gegen den Standort Krankenhaus Merheim ins Feld zu führen. Dieser Standort hätte hinsichtlich der Lärmbelastung eine deutlich bessere Bewertung erfahren müssen, als etwa der Standort Kalkberg, bei dem diese Lärmbelastung erstmalig und ausschließlich im Falle der Errichtung der Hubschrauberbetriebsstation auftritt.

- 10 -

Aber auch unter anderen Gesichtspunkten sind die Kriterien für die Standortauswahl zum Teil falsch, zum Teil unverständlich gewählt, entscheidende Kriterien gar nicht berücksichtigt. Damit wird ein völlig falscher Eindruck hervorgerufen. Im Ergebnis wäre die Standortwahl offenkundig bei sachgerechter Prüfung anders ausgefallen.

Nach dem in den Genehmigungsunterlagen befindlichen „Bewertungskatalog zur Standortplanung für eine neue Hubschrauberbetriebsstation“ werden als Kriterien für die Standortauswahl aufgeführt: Lärm, Zentralität, Distanz zu Feuerwachen, Distanz zu Krankenhäusern, Verfügbarkeit des Grundstücks, flugrechtliche Genehmigungsfähigkeit (kurz Flugsicherheit genannt), Einsatztaktik, Realisierung.

Selbst wenn man von der grundsätzlichen luftrechtlichen Eignung („Bewertungskatalog zur Standortplanung ...“, S. 1 oben) des Standortes ausgeht, fehlen hier eine Vielzahl maßgeblicher Kriterien. Unter flugbetrieblichen Gesichtspunkten steht etwa die Lage und Ausdehnung der An- und Abflugsektoren zum jeweiligen Platz eine Rolle, die Möglichkeit, Bauschutz-/Baubeschränkungsbereiche auszuweisen, die Lage im Luftraum und im Verhältnis zu anderen Landeplätzen. Vor allem aber spielen für eine Standort-Alternativen-Prüfung, die einer sachgerechten Abwägung im luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren genügen soll, die in § 6 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes ausdrücklich aufgeführten Aspekte eine maßgebliche Rolle: Die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm. Darüber hinaus ist die Übereinstimmung mit eventuellen anderweitigen Planungen ein maßgeblicher Aspekt in jedem Zulassungsverfahren und in jeder sachgerechten Abwägung. All dies ist im Rahmen der Standortauswahl nicht geprüft worden.

Dabei sind die nicht geprüften Gesichtspunkte gerade diejenigen, die maßgeblich gegen den Standort Kalkberg sprechen. Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sprechen gegen die Inanspruchnahme des als Grün- und Erholungsfläche genutzten Areals in einem dicht besiedelten und verkehrlich und industriell stark belasteten Bereich. Dies gilt umso mehr, wenn man die anderen Standorte in die Betrachtung miteinbezieht, die im „Bewertungskatalog zur Standortplanung ...“ in die Genehmigungsunterlagen als „übrig gebliebene 6 Standorte“ geprüft werden:

- (1) Die Standorte Krankenhaus Merheim und Flughafen Köln/Bonn erleiden durch den Hubschrauberlandeplatz keine zusätzliche Beeinträchtigung hinsichtlich der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Beides sind Bestandsstandorte. Eine zusätzliche Beeinträchtigung ist hier nicht zu erwarten.
- (2) Der Standort Flughafen Köln/Bonn als Doppelstation erleidet ebenfalls keine zusätzliche Beeinträchtigungen hinsichtlich der Belange Naturschutz und Landschaftspflege. Er ist in vollem Umfang vom Flugverkehr eingenommen. Der Hubschrauberverkehr spielt hier keine maßgebliche zusätzliche Rolle im Hinblick auf die Beeinträchtigungen.
- (3) Die Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg wird auf eine Erhebung nahe der Innenstadt in einem dicht besiedelten Bereich, die derzeit als Grünfläche und Erholungsbereich genutzt wird, errichtet. Er führt zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaftsbild.
- (4) Die Hubschrauberbetriebsstation Geestemünder Straße würde ebenerdig (nicht auf ei-

- 11 -

nem Hügel) errichtet. In einem derzeit durch Industrie und Gewerbe geprägtem Gebiet. Sie würde möglicherweise zu nicht ganz unerheblichen Eingriffen in Natur, insbesondere durch Versiegelung (Eingriffe in Bodenfunktionen) führen, nicht aber zu erheblichen Eingriffen in das Landschaftsbild.

- (5) Die Hubschrauberbetriebsstation Bernhard-Günther-Straße würde ebenfalls zu wahrscheinlich nicht ganz unerheblichen Eingriffen in Natur (Versiegelung auf derzeit als Grünland genutzten Flächen), nicht aber zu erheblichen Eingriffen in das Landschaftsbild führen, da die Betriebsstation in einem Gewerbegebiet ohne Wohnfunktion errichtet würde.
- (6) Die Basisstation Heinrich-Rohmann-Straße würde möglicherweise zu Eingriffen in Naturschutz und Landschaftspflege führen. Diese Eingriffe wären jedoch nicht vergleichbar schwerwiegend mit den Eingriffen im Bereich des Kalkberges, da sich die Betriebsstation nicht in hervorgehobener Lage befinden würde.

Hinsichtlich des Belangs des Städtebaus gilt Ähnliches: Auch insoweit kann bei Betrachtung aller 6 vom Betreiber als „übrig gebliebene“ Standorte bezeichneten Standorte davon ausgegangen werden, dass der Standort Köln-Kalkberg eindeutig die schlechteste Bewertung erfahren würde.

Nichts anderes gilt unter Berücksichtigung weiterer vorliegender Planungen. Hier ist insbesondere die Lärminderungsplanung der Stadt Köln zu berücksichtigen, die im Folgenden noch in mehreren Zusammenhängen näher beschrieben wird und der Errichtung einer Hubschrauberbasisstation auf dem Kalkberg eindeutig entgegensteht.

Bei dem in dem Bewertungskatalog angeführten Kriterium „Lärm“ ist auffällig, dass es im Vergleich zu anderen Kriterien nicht mit 1 bis 4 Punkten bewertet wird, sondern lediglich mit 1 bis 3 Punkten. Konsequenz innerhalb des Bewertungssystems ist, dass etwa das Kriterium Zentralität mit bis zu 4 Punkten eine deutlich höhere Wertigkeit in der Gesamtbewertung erreicht, als das Kriterium Lärm. Auch das Kriterium Einsatztaktik kann mit bis zu 4 Punkten eine höhere Punktzahl erreichen, als das Kriterium Lärm. Gerade diese beiden Gegenüberstellungen machen die grundlegende Fehlerhaftigkeit der Standortauswahl deutlich: In der Standortauswahl spielen Kriterien, die bei objektiver Betrachtung keine übergeordnete Rolle spielen können, auf einmal eine sehr viel größere Rolle, als diejenigen Kriterien, die bei sachgerechter Betrachtung ganz zentrale Bedeutung haben müssen.

Diese Fehlgewichtung innerhalb der Standortauswahl hat auch Auswirkungen auf das Ergebnis. In den beiden soeben angeführten Punkten Zentralität und Einsatztaktik erreicht die Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg die Höchstpunktzahl. Die Variante Krankenhaus Merheim und Flughafen Köln/Bonn erreicht hingegen bei beiden Gesichtspunkten eine sehr niedrige Punktzahl. Jede der anderen Standortalternativen erreicht ebenfalls eine deutlich niedrigere Punktzahl ausgerechnet bei den Kriterien, die deutlich zu hoch gewichtet sind, in dem bei ihnen eine Punktzahl erreicht werden kann, die bei keinem anderen Kriterium erreicht werden kann.

Die Kriterien sind aber auch in sich unstimmtig. Das gilt etwa hinsichtlich des Kriteriums Lärm. Dort wird zwar angegeben „KO = sehr hoch, Wohnbebauung in direkter Nachbarschaft (> 30 %)“, ohne dass sich irgendwo eine Erläuterung findet, was in diesem Sinne „> 30 %“ heißt und was „direkte Nachbarschaft“ ist. Diese beiden Angaben, die Prozentangabe und die

- 12 -

Angabe direkter Nachbarschaft, sind die maßgeblichen Einflussgrößen innerhalb des Kriteriums Lärm. Wenn jedoch die maßgeblichen Einflussgrößen für ein Kriterium weder genannt sind, noch hinreichend bestimmbar, ist das Kriterium selber kaum brauchbar definiert. Ob mit „direkter Nachbarschaft“ die im Text erwähnte „nachbarschaftliche Wohnbebauung im einem Radius von 300 m“ gemeint ist, wird im Text nicht klargestellt. Wenn dem so sein sollte, stellt sich die Frage, wie diese räumliche Abgrenzung erfolgt ist. Angesichts der angegebenen An- und Abflugwinkel der Hubschrauber und der Angaben zur Lärmbelastung im Umfeld erscheint der Radius von 300 m offenkundig willkürlich. Denn auch außerhalb dieses Radius treten sehr hohe Spitzenpegelbelastungen und hohe Dauerschallpegelbelastungen auf. Eine sachgerechte Abgrenzung in räumlicher Hinsicht, etwa in dem Sinne, dass in einem bestimmten Abstand vom Hubschrauberlandeplatz auf Grund der dann erreichten Höhe bestimmte Spitzenpegel nicht mehr erreicht würden, findet sich aber nirgendwo. Ebenso wenig findet sich eine Begründung dazu, was in diesem Sinne „> 30 %“, „< 30 %“, „< 10 %“ meint. In welchem Zusammenhang stehen diese Prozentangaben überhaupt? Was ist in diesem Sinne 100 %? Das gesamte Kriterium ist im Ergebnis unbrauchbar, da offensichtlich keine sachlich begründeten Anknüpfungspunkte gewählt wurden.

Nichts anderes gilt für das Kriterium der Zentralität. Bereits die Begründung im Ansatz ist verfehlt. Die Einsatzzeiten im Stadtgebiet ändern sich durch die bei dem Kriterium aufgeführten unterschiedlichen Entfernungen zum Zentrum von 3.000 m, 5.000 m und 7.000 m nicht wesentlich. Es handelt sich um Entfernungen, die bei Hubschraubergeschwindigkeiten allenfalls im Bereich weniger Minuten zu Buche schlagen. Stellt man die Zeitabläufe bei Rettungseinsätzen in Rechnung, handelt es sich dabei um irrelevante Erwägungen. Die räumlichen Differenzierungen müssten hier im Verhältnis zur Einsatzgeschwindigkeit des Hubschraubers gewählt werden, damit überhaupt eine Aussage von einigem Wert getroffen werden kann. Letzteres ist aber zu bezweifeln, da die Einsätze schwerpunktmäßig im Stadtrandbereich stattfinden, insbesondere in Bereichen, in denen ein Hubschrauber auch tatsächlich landen kann. Zudem ist dieses Kriterium sachlogisch allein für den RTH, nicht aber für den ITH von Bedeutung.

Vor dem Hintergrund der soeben aufgeführten Überlegungen ist es umso weniger verständlich, wenn ausgerechnet dieses offenkundig nicht sachgerecht gebildete Kriterium der Zentralität mit bis zu 4 Punkten am schwersten innerhalb aller Kriterien des Katalogs (gemeinsam mit dem Kriterium der Einsatztaktik) zu Gewicht fallen kann.

Das Kriterium der Distanz zu Feuerwachen ist sowohl im Ansatz für eine Standortauswahl verfehlt, als auch in der Bewertung selbst unlogisch angewandt. Es ist bereits im Ansatz nicht erkennbar, dass die Nähe zu Feuerwachen eine entscheidende Rolle bei der Standortauswahl spielen kann. Jeder Hubschrauberlandeplatz im Stadtgebiet Köln wäre innerhalb einer zumutbaren Zeit durch die Feuerwehr zu erreichen. Es ist nicht erkennbar, dass die Erreichbarkeit in besonders gelagerten Unfällen, die ein bodengestütztes Eingreifen der Feuerwehr erforderlich machen könnten, eine besondere Nähe einer Feuerwache erforderlich machen könnte.

Nicht erkennbar ist auch, welche Rolle hier die Entfernung von 1.500 m und 3.000 m spielt. Es handelt sich bei beiden Entfernungen um Entfernungen, die letztlich einen Unterschied von nur wenigen Minuten ausmachen.

Das Bewertungssystem ist aber auch in sich unlogisch. Begründet wird dieses Kriterium damit, dass man im Falle eines Unfalles möglichst rasch helfen können müsste. Dazu ist aber die Nähe zu nur einer Feuerwache völlig ausreichend. Es dürfte also bei diesem Kriterium

- 13 -

maximal nach der eigenen Logik des Kriteriums 1 Punkt verteilt werden. Schaut man sich dagegen den Vergleich der übrig gebliebenen 6 Standorte ab S. 3 des Papiers an, so wird bei diesem Kriterium ausgerechnet der Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg eine Gesamtpunktzahl von 2,0 erteilt. Das Kriterium ist hier übererfüllt. Die Bewertung ist in sich unlogisch.

Ebenso wenig nachvollziehbar ist die Bewertung des Kriteriums Distanz zu Krankenhäusern. Da ein RTH in aller Regel direkt ein Krankenhaus anfliegt, wenn er verunfallte Personen transportieren muss, ist die Distanz zu Krankenhäusern ohnehin für den RTH kein entscheidendes Kriterium. Für den ITH ist die Distanz zu Krankenhäusern kein entscheidendes Kriterium, da der ITH in aller Regel rechtzeitig vorher angefordert wird und insoweit zeitlich zuverlässig disponieren kann. In sich ist das Kriterium unstimmig, da hier Entfernungen von 1.500 und 3.000 m als maßgeblich angesetzt werden. Dies sind aber Entfernungen, die von einem Hubschraubereinsatz in wenigen Minuten bewältigt werden und insoweit nicht relevant für den Gesamteinsatz sind. Zudem ist auch hier wieder festzustellen, dass die Distanz zu den Krankenhäusern aufaddiert wird und auf diesem Wege ausgerechnet für den Standort Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg eine im Vergleich zu allen anderen Standorten einzigartig hohe Punktzahl erreicht wird.

Die hohe Wertigkeit der beiden Kriterien Distanz zur Feuerwehr und zu Krankenhäusern widerspricht zudem der Bedeutung etwa nach den Grundannahmen der Bodenlärmmessung. Danach (vgl. dort S.32) wird mit einer täglichen Botenfahrt der Feuerwehr und einer wöchentlichen Patientenanlieferung bzw. -Abholung gerechnet.

Das Kriterium der flugrechtlichen Genehmigungsfähigkeit, in den Einzelbewertungen stets Flugsicherheit genannt, ist bei der Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg offenkundig falsch angewandt. Es hat hier wie bei der Hubschrauberbetriebsstation Geestemünder Straße und Bernhard-Günther-Straße sowie Heinrich-Rohlmann-Straße mit 2 Punkten angesetzt werden müssen, da der gleiche Genehmigungsstand vorhanden ist, wird aber mit 3 Punkten angesetzt. Hier offenbart sich, dass der Verfasser dieser Standortauswahl gewillt war, die Standortauswahl zu verfälschen.

Das Kriterium der Einsatztaktik ist in sich nicht nachvollziehbar. Die bestimmenden Einflussgrößen sind nicht erläutert und erschließen sich auch sonst nicht ohne weiteres. Auffällig ist bei diesem Kriterium, welches in sich nicht nachvollziehbar gebildet ist, dass es ausschließlich bei der Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg mit der Höchstpunktzahl von 4 Punkten angesetzt ist. Es ist aber nicht ansatzweise erkennbar, warum die Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg in diesem Punkt besser abschneidet als die Standorte Geestemünder Straße, Bernhard-Günther-Straße oder Heinrich-Rohlmann-Straße. Es ist nicht einmal behauptet, dass die Einsatztaktik an diesen 3 anderen Standorten irgendwelchen Einschränkungen unterliegt, dennoch erhalten sie in diesem Punkt eine geringere Punktzahl als der Standort Kalkberg.

Offenkundig willkürlich angewandt ist das Kriterium Realisierung. Auch dieses Kriterium wurde vom Verfasser des Standortauswahlpapiers offenkundig missbraucht, um der Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg eine höhere Punktzahl zukommen zu lassen, als sie es bei objektiver Betrachtung verdient. Auffällig ist dabei, dass bei diesem Kriterium nicht einmal mehr der Versuch unternommen wurde, zwischen dem Standort Kalkberg und den anderen Standorten zu differenzieren. Die Bemerkung in der letzten Spalte der Eignungstabellen ist beim Standort Kalkberg und allen anderen Standorte weitgehend gleich. Dennoch erhält ausgerechnet der Standort Kalkberg die maximale Punktzahl, alle anderen Standorte nicht.

- 14 -

Im Ergebnis ist damit erkennbar, dass die Standortauswahl nicht sachgerecht erfolgte, die Kriterien teils von vornherein verfehlt, teils fehlerhaft gewichtet, teils willkürlich und offenkundig falsch angewandt wurden. Die Standortauswahl ist im Ergebnis willkürlich. Sie ist nicht geeignet, Grundlage einer sachgerechten luftverkehrsrechtlichen Abwägung zu bilden.

Zur allgemeinen Kritik tritt hinzu, dass beim Standort Merheim im Alternativen-Vergleich diejenigen Kosten hätten in Abzug gebracht werden müssen, die dadurch eingespart werden, dass bei Ausbau dieses Standorts zur Hubschrauberbasisstation die Kosten für die Modernisierung des vorhandenen Landeplatzes wohl erspart blieben. Die erzielbare Kostenersparnis wäre zugunsten der Kosten für den Standort Merheim in Abzug zu bringen.

Geht man davon aus, dass die Kriterien Zentralität und Einsatztaktik aufgrund ihrer relativen Bedeutung maximal 2 Punkte erreichen dürfen, das Kriterium Distanz zu Feuerwachen aufgrund seiner Funktion nicht mehr als 1 Punkt erreichen kann und die Kriterien Flugsicherheit und Realisierung hier ebenso bewertet werden müssen, wie bei allen anderen grundsätzlich als genehmigungsfähig eingestuften Standorten, so ergibt sich eine völlig andere Bewertung:

1	Lärm	2	
2	Zentralität	2	
3	Distanz zu Feuerwachen	1	
4	Distanz zu Krankenhäusern	2	
5	Verfügbarkeit des Grundstücks	2	
6	Flugsicherheit	2	
7	Einsatztaktik	2	
8	Realisierung	1	

Die erreichte Punktzahl von 14 ist vergleichbar mit der der Standorte Geestemünder Str. und Heinrich Rohlmann Str.

In der Tabelle aller in Betracht gezogenen Standorte in Anlage 3 zum „Bewertungskatalog ...“ hätte der Standort Kalkberg bei sachgerechter Bewertung nicht einmal unter die ersten fünf kommen dürfen.

Im direkten Vergleich mit den drei Standorten Geestemünder Straße, Bernhard-Günther-Str. und Heinrich Rohlmann Str. schneidet der Standort Kalkberg allein wegen der nicht sachgerecht gebildeten und angewandten Kriterien Zentralität, Distanz zu Feuerwachen, Distanz zu Krankenhäusern, Flugsicherheit und Einsatztaktik besser ab.

Bei sachgerechter Betrachtung drängt sich geradezu auf, dass selbst unter Anwendung der vom Vorhabenträger angegebenen Kriterien andere Standorte deutlich besser abschneiden:

1. Geestemünder Str. mit 14.967 € pro Jahr (202.063 € pro Jahr : 13,5 Punkte bei Abwertung der „Einsatztaktik“ auf 2 Punkte entspr. Der Bemerkung oben zum Gewicht dieses Kriteriums)
2. Heinrich Rohlmann Str. mit 16.165 € pro Jahr (202.063 € pro Jahr : 12,5 Punkte bei Abwertung der „Einsatztaktik“ auf 2 Punkte entspr. Der Bemerkung oben zum Gewicht dieses Kriteriums)
3. Bernhardt-Günther-Str. mit 17.570 € pro Jahr (202.063 € pro Jahr : 11,5 Punkte bei Abwertung der „Einsatztaktik“ auf 2 Punkte entspr. Der Bemerkung oben zum Ge-

- 15 -

- wicht dieses Kriteriums)
4. Kalkberg mit 18.908,21 € pro Jahr (264.715 € Gesamtkosten pro Jahr : 14 Punkte entspr. der Tabelle soeben)

Da im Hinblick auf die mit der Standortauswahl verbundenen notwendigen Wertungen teils unterschiedliche Ergebnisse in Einzelpunkten denkbar sind, ist selbstverständlich bei der Beantwortung der Frage, ob sich die offenkundigen Fehler auf das Ergebnis auswirken, eine gewisse mögliche Bandbreite von Wertungen mitzudenken. Selbst bei Berücksichtigung einer solchen angenommenen Bandbreite führt aber die soeben verdeutlichte Annäherung der Bewertungen zu dem Ergebnis, dass sich die Fehler auf das Ergebnis der Bewertung ausgewirkt haben können.

Hinzu tritt nunmehr die Tatsache, dass die Kosten des geplanten HSLP Kalkberg sich mittlerweile verdoppelt haben. Nach o.g. Bewertung fällt damit der Standort Kalkberg weit hinter die Alternativen zurück. Zwar wird einer solchen Argumentation in der presseöffentlich geführten Diskussion entgegengehalten, die Kostensteigerung sei auf die allgemeine Preisentwicklung zurück zu führen und sei bei allen Standorten in Rechnung zu stellen. Das trifft aber bereits deswegen nicht zu, weil die Kostenkalkulationen des Standortes Kalkberg sich von denen der anderen Standorte bereits aufgrund der notwendig deutlich aufwändigeren Zufahrt erheblich unterscheidet. Um das öffentlich vorgebrachte Argument, die Kostensteigerung treffe auf alle Standorte gleichermaßen zu, nachvollziehen zu können, hat der Unterzeichnete bei der Stadt Köln die Übersendung der Kostenkalkulationen beantragt. Übersandt wurde ein als Anlage 4 gekennzeichnetes Papier

- beigelegt in Anlage ... -

welches aber für den Standort Kalkberg keine Angaben zu den Investitionen enthält und so keinen Vergleich ermöglicht. Tatsache ist aber, dass die wegemäßige Erschließung am Standort Kalkberg erheblich aufwendiger ist, als bei den soeben genannten Alternativ-Standorten. Zu einem erheblichen Teil ist die Kostensteigerung auf fehlerhafte Annahmen hierzu zurückzuführen.

Es wird beantragt,

Beweis zu erheben zu der Tatsachenbehauptung, die Steigerung der Investitionskosten sei am Standort Kalkberg deutlich größer als an den Standorten Geestemünder Str., Bernhard-Günther-Str. und Heinrich Rohlmann Str. durch Hinzuziehung der dem Kostenvergleich in den Genehmigungsunterlagen zugrunde liegenden Kostenkalkulationen für alle vier Standorte einerseits und aktueller Kostenkalkulationen andererseits.

Es wird sich dann erweisen, dass sich das bereits dargestellte Ergebnis aufgrund der geänderten Kostenkalkulationen noch deutlicher darstellt, die Differenz in der als Ergebnis der Standortalternativenuntersuchung angegebenen „Wirtschaftlichkeit“ also noch deutlicher zu ungunsten des Standorts Kalkberg und zu Gunsten der anderen soeben aufgeführten Standorte ausfällt.

Dem steht die nunmehr mit der Vorlage der Verwaltung für die Sitzung des Ausschusses Umwelt, Gesundheit und Grün des Rates vorliegende Kostengegenüberstellung nicht entgegen. Dort wird der Standort Kalkberg unter nicht sachlich begründeten Aspekten trotz einer Kostensteigerung von mehr als 100 % bei einer einen Kosten-Gegenüberstellung weiterhin

- 16 -

für vorzugswürdig gehalten. Dabei werden jedoch zwei wesentliche Kosten-Positionen in offenkundig nicht plausibler Weise zugunsten des Standorts Kalkberg in Ansatz gebracht. So wird ein angeblicher Verlust bisheriger Aufwendungen in Höhe von 450.000,- € den Kosten aller anderen Standorte zugeschlagen. Diese Kostenposition ist aber in den vorher in der Vorlage an den Ausschuss aufgeführten Kosten der Hubschrauberbasisstation nicht aufgeführt. Sie kann auch nicht den anderen Standorten angelastet werden im Rahmen einer Gegenüberstellung, da es ansonsten jedem Vorhabenträger offen stünde, einen Vergleich von Vorhabensalternativen durch den Ansatz bereits entstandener Kosten sachwidrig zu beeinflussen. Sachwidrig ist der Einfluss, weil bei Vergleichen davon ausgegangen werden muss, dass die Ausgangsbasis für alle Alternativen gleich ist. Zweite – und noch deutlich höhere – Kostenposition ist ein angeblicher Investitionskostenzuschuss in Höhe von 1.000.000 €, der zuvor mit „bis 1 Million Euro“ bezeichnet wurde, in der Gegenüberstellung dann mit einem Abzug in Höhe von 1 Mio € allein beim Standort Kalkberg in Ansatz gebracht wird. Es ist aber nicht dargestellt, auf welcher Grundlage und in welcher Höhe der Zuschuss erfolgt, warum nur bei Fertigstellung bis 1.7.2007 und warum andere Alternativen nicht vergleichbar schnell realisiert werden könnten. Vor allem jedoch kann nach derzeitigem Sachstand bei der gebotenen EU-weiten Ausschreibung und bei voraussehbaren Vergaberechtsstreitigkeiten, während derer Bauarbeiten nach bundesdeutschem Vergaberecht ruhen müssen, sowie unter Berücksichtigung üblicher Zeiten für die Erstellung von Ausführungsplanungen, das Erstellen von Bauantragsunterlagen, die Bearbeitung des Bauantrags und schließlich die Vergabe der einzelnen Arbeiten und den Bau selbst, nicht davon ausgegangen werden, dass ein kompletter Neubau, wie er auf dem Kalkberg geplant ist, noch vor dem 1.7.2007 fertig gestellt werden kann.

Auch die aktuelle Alternativen-Gegenüberstellung in Form der Kostengegenüberstellung unter Einbeziehung in die Höhe geschnellter Kosten ist daher sachlich nicht haltbar.

Es wird daher beantragt,

dem Vorhabenträger aufzugeben, eine erneute Standortalternativenprüfung vorzulegen, in der einerseits die nach § 6 Abs.2 LuftVG für die luftverkehrsrechtliche Prüfung maßgeblichen Kriterien einbezogen sind, andererseits die weiteren im Einzelfall relevanten Kriterien hinsichtlich der einzelnen Einflussparameter jeweils nachvollziehbar dargestellt und erläutert sind.

Es wird weiter beantragt,

vom Vorhabenträger zur Alternativenprüfung vorgelegte ergänzende Unterlagen in Ablichtung und mit der Gelegenheit zur Stellungnahme hierzu zu übersenden.

### **3. Fehlerhafte Flugbewegungsprognose**

Die Flugbewegungsprognose, die den Belastungsberechnungen in den Genehmigungsunterlagen zu Grunde liegt, ist offenkundig fehlerhaft.

Die angeblichen in Zukunft zu erwartenden Flugbewegungszahlen werden nach Angaben des Vorhabenträgers wohl abgeleitet aus den bisherigen Flugbewegungszahlen der beiden Hubschrauber, die dort stationiert werden sollen. Einen Zuschlag für sonstige Zwecke gibt es nicht.

- 17 -

Dies widerspricht bereits der beantragten Zweckbestimmung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes. In den Genehmigungsunterlagen, beispielhaft im luftrechtlichen Eigenschaftsgutachten auf Seite 5 werden als Zwecke des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Köln-Kalkberg

- Katastrophenschutz
- Rettungsdienst
- Krankentransport
- sonstige Flüge im öffentlichen Interesse

angeführt. Geht man davon aus, dass Flüge des Katastrophenschutzes auf besonders seltene Einzelfälle beschränkt werden und daher in einer Prognose regelmäßigen Verkehrs keinen Platz finden, so mag dieser Gesichtspunkt bei einer Prognose der Flugbewegungszahlen außer Betracht bleiben.

Nicht außer Betracht bleiben dürfen allerdings die sonstigen Flüge im öffentlichen Interesse. Dabei handelt es sich insbesondere um Flüge der Polizei. Sowohl die Landespolizei Nordrhein-Westfalen, wie auch die Bundespolizei besitzen eine Anzahl von Hubschraubern. Die Bundespolizei führt in einer Tochtergesellschaft die größte (organisatorisch) private Hubschrauberflotte in der Bundesrepublik. Wird ein Hubschrauber-Sonderlandeplatz direkt zentrumsnah in Köln neu erbaut, auf dem auch Hubschrauber über längere Zeit abgestellt werden können und auf dem Hubschrauberflüge insbesondere der Landespolizei und der Bundespolizei auch grundsätzlich zulässig sind, so ist damit zu rechnen, dass eine nennenswerte Anzahl von Flügen von und zu diesem Hubschrauber-Sonderlandeplatz auch tatsächlich durchgeführt werden. Insoweit besteht durch die Neuerrichtung eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes mit der weiten Zweckbestimmung „sonstige Flüge im öffentlichen Interesse“ gegenüber einem Hubschrauber-Sonderlandeplatz an einem Krankenhaus die konkrete Wahrscheinlichkeit, dass dieser intensiv auch von Dritten, insbesondere der Bundes- und der Landespolizei, genutzt wird. Hierfür spricht auch die Situation des Landeplatzes im Stadtgebiet. Beispielhaft sei hier die Nähe zur Messe genannt. Im Zusammenhang mit Veranstaltungen auf dem Messegelände wäre es künftig bequem möglich, nicht nur den sehr knapp bemessenen Hubschrauber-Sonderlandeplatz auf dem Messegelände anzufliegen, sondern auch den neu geplanten Hubschrauberlandeplatz Köln-Kalkberg zu nutzen.

Im Ergebnis müssen daher den Flügen aus Rettungsdienst und Krankentransport eine sachverständig abzuschätzende Prognosezahl für sonstige Flüge im öffentlichen Interesse, insbesondere Flüge der Bundes- und der Landespolizei, hinzugerechnet werden.

Leicht nachvollziehbar ist, dass die Annahmen über die künftigen Einsatzzahlen für Rettungsdienst und Krankentransport fehlerhaft ermittelt sind. Dies ergibt sich bereits aus den aktuellen Flugbewegungszahlen des RTH Christoph 3 in Köln-Merheim, die von 2004 1.194 Flügen auf 2005 1.301 Flüge angestiegen sind.

- vgl. [www.rth.info](http://www.rth.info) -

Gleiches gilt für den ITH Christoph Rheinland, der 2004 313 Einsätze, 2005 aber bereits 370 Einsätze geflogen hat.

- 18 -

- vgl. [www.rth.info](http://www.rth.info) -

Die Steigerungszahlen bei den Luftrettungseinsätzen in Deutschland sind erheblich. Das „Rotorblatt“ 1/2006 meldet „Luftrettung Deutschland – Steigerung in 2005 – fast 84.000 Einsätze“. Unter dieser Überschrift wird berichtet, dass die Zahl der Einsätze von 2004 auf 2005 um bis zu 20 % gestiegen ist. An einzelnen Standorten fliegen die RTH bis zu durchschnittlich 8 Einsätze täglich (also mindestens durchschnittlich 16 Flugbewegungen täglich).

- Auszug aus „Rotorblatt“ 1/2006 in Anlage ... -

Konkreter für die beiden hier ins Auge zu fassenden Hubschrauber Christoph 3 und Christoph Rheinland hat sich allein von 2004 auf 2005 die Zahl der Einsätze um circa 11 % gesteigert.

Vor diesem Hintergrund und vor dem Hintergrund der allgemeinen Steigerung der Rettungseinsätze in der Bundesrepublik Deutschland ist es grundlegend verfehlt, von einer gleichbleibenden Anzahl von Rettungseinsätzen auszugehen, wie dies hier der Vorhabenträger in den Genehmigungsunterlagen tut. Es ist vielmehr von einer erheblichen Steigerung auszugehen. Will der Vorhabenträger keine Sachverständigenprognose fertigen lassen, muss er sich nach den Maßstäben der luftverkehrsrechtlichen Rechtsprechung mit seiner Prognose „auf der sicheren Seite“ bewegen. In Anbetracht der Steigerung der Rettungseinsätze von 2004 auf 2005 um ca. 11 % alleine für die beiden hier in Betracht kommenden Hubschrauber müsste er von jährlichen Steigerungsraten von mehr als 11 % („auf der sicheren Seite“) ausgehen, um zu einer den Anforderungen der Rechtsprechung genügenden Prognoseannahme zu kommen, die die Prognose eines Sachverständigen, wie sie üblicherweise in luftverkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren eingeholt wird, ersetzt.

Die Ausführungen machen deutlich, dass die Annahme etwa in der schalltechnischen Untersuchung auf S. 15 unten grundlegend verfehlt ist. Dort heißt es:

*„Insgesamt ist (theoretisch) mit max. 3.600 Flugbewegungen pro Jahr zu rechnen (d.h. 1.800 Starts und 1.800 Landungen p.a.). Die wahrscheinliche Anzahl Flugbewegungen wird um ca. 10 % geringer liegen, d.h. durchschnittlich 9 Flugbewegungen pro Tag. In den Berechnungen wird im Sinne einer Abschätzung zum ungünstigen Fall von 10 Bewegungen (= 5 Starts und 5 Landungen) pro Tag ausgegangen“.*

Diese Annahmen sind sowohl hinsichtlich der prognostizierten Gesamtbewegungsanzahl wie auch hinsichtlich der Grundannahme, man läge durch einen angeblichen Zuschlag zu der wahrscheinlichen Anzahl Flugbewegungen um ca. 10 % „auf der sicheren Seite“, grob verfehlt. Die wahrscheinliche Anzahl von Flugbewegungen wird dort mit 3.240 Flugbewegungen oder 1.620 Einsätzen pro Jahr angegeben. Diese Zahl liegt bereits deutlich unter der tatsächlichen Flugbewegungszahl für das Jahr 2005, die in den aktuellen Statistiken mit 1.671 für den RTH Christoph 3 und den ITH Christoph Rheinland angegeben werden. Die in der schalltechnischen Untersuchung als „wahrscheinlich“ angegebene Zahl von durchschnittlich 9 täglichen Flugbewegungen wurde ebenfalls bereits im Jahre 2005 mit rd. 9,2 täglichen Flugbewegungen überschritten. Eine einfache Hochrechnung der Flugbewegungszahlen mit einer jährlichen Steigerungsrate von ca. 11 %, angelehnt an die Steigerungsrate von 2004 auf 2005, würde bereits nach 5 Jahren nach Genehmigungserteilung (einmal unterstellt, diese würde 2006 erfolgen) zu einer Zahl von 3.161 Einsätzen, mithin 6.322 Flugbewegungen führen. Für einen in luftverkehrsrechtlichen Verfahren üblichen 10-jährigen Prognosehorizont würden

- 19 -

sich bei einer Fortrechnung der Zahlen bis zum Jahre 2016 5.327 Einsätze oder 10.652 Flugbewegungen ergeben.

In luftverkehrsrechtlichen Verfahren ist eine methodengerechte Prognose zu fordern. Die Zahlen sollen verdeutlichen, welche Prognosezahlen sich ergeben, wenn man die Entwicklung von 2004 auf 2005 als letzte aktuell vorliegende Entwicklung der Flugbewegungszahlen der in Betracht kommenden Hubschrauber einfach fortschreibt. Der Vorhabenträger hat hier weder eine methodengerechte, noch sonst irgendeine Prognose angestellt, sondern schlicht die Behauptung aufgestellt, dass in Zukunft nicht mit mehr Hubschraubereinsätzen zu rechnen sei als in der Vergangenheit. Einmal ganz davon abgesehen, dass diese Behauptung bereits angesichts der aufgezeigten Steigerungsraten nicht stimmig und damit auch nicht methodengerecht ist, will er damit offenbar die Erstellung einer sachgerechten Prognose vermeiden. Dies mag rechtlich letztendlich auch vertretbar sein. Es ist aber nur dann vertretbar, wenn die verwendeten Prognosezahlen – entspringen sie nun einer sachgerechten Prognose oder insgesamt plausiblen Annahmen des Vorhabenträgers – „auf der sicheren Seite“ liegen. Das ist vorliegend aber nicht der Fall. Dies wird durch die einfache Fortschreibung der letzten aktuell vorliegenden Flugbewegungsentwicklungszahlen (2004 auf 2005) belegt. Die einfache Fortschreibung führt zu einem Vielfachen der Flugbewegungszahlen gegenüber den Zahlen, die den Genehmigungsunterlagen zu Grunde gelegt wurden.

Dabei ist noch nicht einmal berücksichtigt, dass mit dem weiteren Zweck des Hubschrauberlandeplatzes, auch sonstigen Einsätzen im öffentlichen Interesse zu dienen, insbesondere Polizeieinsätzen, eine zusätzliche Flugbewegungsanzahl in einer sachgerechten Prognose anzusetzen ist. Würde diese mit (rein spekulativ) ca. 1.000 Einsätzen im Jahr = ca. 2.000 Flugbewegungen im Jahr angesetzt, ergibt sich für das Jahr 2016 eine überschlägige Zahl von 6.500 Einsätzen bzw. 13.000 Flugbewegungen für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz, will der Vorhabenträger ohne eine methodengerechte Prognose eines Sachverständigen hier Zahlen ermitteln.

Man mag sich letztlich darüber streiten können, ob und wie realistisch diese Zahlen sind. Es ist aber weder Aufgabe der Einwender im luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren, noch Aufgabe der Luftverkehrsbehörde, diesen Streit zu führen. Vielmehr hat der Vorhabenträger sachgerechte Prognosen vorzulegen, die hinsichtlich ihrer Grundannahmen, ihrer Methodengerechtigkeit und der Ableitung der Ergebnisse richtig und nachvollziehbar sein müssen. Tut er das nicht, so muss er jedenfalls Überlegungen anstellen, die „auf der sicheren Seite“ sind. Diese Überlegungen führen zu extrem hohen Flugbewegungszahlen im vorliegenden Fall, so dass dem Vorhabenträger wohl im eigenen wohlverstandenen Interesse aufzuerlegen ist, eine sachgerechte Prognose zu entwickeln, will er diese Planung tatsächlich fortführen.

Es wird daher beantragt,

dem Vorhabenträger aufzugeben, eine sachgerechte Prognose der zu einem sachgerecht gebildeten Prognosezeitpunkt zu erwartenden Anzahl an Flugbewegungen unter Berücksichtigung der allgemeinen Entwicklung der Rettungseinsätze der Hubschrauber bundesweit und in Köln sowie unter Berücksichtigung der beantragten weiten Zweckbestimmung „sonstige Flüge im öffentlichen Interesse“, vorzulegen.

#### 4. Fehlerhafte Flugflümberechnung

- 20 -

Die schalltechnische Untersuchung der Genehmigungsunterlagen leidet unter einer Reihe von offenkundigen Mängeln.

Es bestehen bereits Bedenken gegen die Unabhängigkeit der Gutachter. Der Gutachter stellt bereits auf S. 1 der schalltechnischen Untersuchung die aus sich heraus zunächst einmal nicht verständliche und sogar unplausible Behauptung langfristig erzielbarer Einsparungen durch gemeinsame Nutzung der Infrastruktur für die beiden Hubschrauber (Rettungstransport-Hubschrauber und Intensivtransport-Hubschrauber) auf. Die Behauptung ist aus sich heraus nicht verständlich und unplausibel, da die Infrastruktur für den Intensivtransport-Hubschrauber Christoph Rheinland am Flughafen Köln/Bonn ohnehin vorhanden ist. Sie ist darüber hinaus unverständlich und unplausibel, da der Hubschrauber-Sonderlandeplatz für den RTH Christoph 3 am Krankenhaus Köln-Merheim ohnehin modernisiert werden muss. Vor allem aber ist die Behauptung durch den Gutachterauftrag und den Gutachteninhalt nicht veranlasst. Sie ist zudem von keinem eigenen Sachverstand des Gutachters getragen. Der Gutachter offenbart mit dieser Behauptung, dass er nicht bereit ist, ein unabhängiges Gutachten zu erstellen, sondern dass er bereits von vornherein für seinen Auftraggeber nicht nur wirtschaftlich eingenommen ist, sondern auch inhaltlich diesem auch in Bereichen folgt, in denen er keinen eigenen Sachverstand vorzuweisen hat. Er übernimmt unkritisch beliebige Behauptungen des Vorhabenträgers. Noch deutlicher wird dies mit der Behauptung:

*„Es ist offenkundig, dass die Anlage und der Betrieb eines solchen Landeplatzes für ein funktionierendes Gesundheitssystem erforderlich ist ...“*

Die Behauptung ist im vorliegenden Zusammenhang des Gutachtens geeignet, die Unabhängigkeit und Unbefangenheit des Gutachters in Frage zu stellen. Sie belegt eine Voreingenommenheit, die den Gutachter ungeeignet erscheinen lässt. Eine solche Behauptung wäre nur zutreffend, wenn man „einen solchen Landeplatz“ nicht konkret anlagenbezogen, sondern als allgemeine Beschreibung der Erforderlichkeit von Hubschrauberlandeplätzen für die Luftrettung versteht. So verstanden ist die Behauptung selbstverständlich, lässt sich aber nicht auf den vorliegenden Landeplatz beziehen, da Hubschrauberlandeplätze für Rettungstransportzwecke im Gebiet der Stadt Köln und angrenzend in ausreichender Anzahl grundsätzlich zur Verfügung stehen. Die Behauptung hat somit im vorliegenden Sachzusammenhang überhaupt nichts auszusagen. Eine Aussage kommt ihr nur durch den konkreten Planungs- bzw. Anlagenbezug zu. Dort ist aber die Aussage grundlegend falsch. Es ist die zitierte Aussage standortbezogen gerade nicht offenkundig, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Intensivtransport-Hubschrauber Christoph Rheinland einen unzweifelhaft geeigneten Standort hat und der Rettungstransport-Hubschrauber Christoph 3 derzeit einen Standort hat, der ohnehin modernisiert werden muss und andere gerade modernisierte Sonderlandeplätze für diese Zwecke an Krankenhäusern in Köln auch zur Verfügung stehen. Vor allem liegt auch eine solche Feststellung weit außerhalb der Sachkompetenz des Gutachters und weist keinen Bezug zu dem Gutachterauftrag auf.

Zweifel an der Qualifikation des Gutachtens ergeben sich zudem aus der sehr seltsam anmutenden Gewichtung. Es werden insgesamt 13 Seiten allgemeine Ausführungen vorgetragen, während erst auf S. 14 bis 20 auf die konkreten Berechnungen und die vorhabensbezogenen Eingangsdaten eingegangen wird. Die Gewichtung befremdet hier sehr.

Zweifel an der Unbefangenheit des Gutachters nähren zudem die Ausführungen in Kap. 0.3 „Beurteilungs- und Bewertungskriterien, Vorgehensweise“. Im Kap. 0.3 versucht der Gutach-

- 21 -

ter, einen im Ergebnis falschen Eindruck vom Stand der Diskussion um Zumutbarkeitswerte im Luftverkehrsbereich hervorzurufen. Dies ist unverständlich, da dem Gutachter eigentlich der aktuelle Stand der Diskussion besonders in Nordrhein-Westfalen als Standort des geplanten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes bekannt sein müsste. Dem Gutachter müsste auch bekannt sein, dass die oberste Luftverkehrsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen (das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) selbst bei der Änderung von internationalen Verkehrsflughäfen – etwa im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Flughafen Münster/Osnabrück vom 28.12.2004 oder in der letzten Änderungsgenehmigung für den Betrieb des Flughafen Düsseldorf vom 09.11.2005 – die Tagschutzgebiete mit einem  $L_{eq}^3=60$  dB(A) tags als kumulierten Luft- und Bodenlärmpegel festgesetzt hat. Damit legt die oberste Luftverkehrsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen wesentlich strengere Maßstäbe an die Zumutbarkeit von Fluglärm an, als sie der Gutachter im vorliegenden Fall auch nur diskutiert. Besonders die Tabelle 2 auf S. 9 des Gutachtens ist irreführend, da die dort angegebenen Werte erheblich über denen der Genehmigungspraxis in Nordrhein-Westfalen liegen. Im Ergebnis sind die Ausführungen des Gutachters dazu geeignet, die Betroffenen in die Irre zu führen und die Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf den zu erwartenden Fluglärm „schön zu reden“.

Auch an anderen Punkten ist dem schalltechnischen Gutachten keine im Hinblick auf den Zweck des Gutachtens verwertbare Aussage zu entnehmen. So werden etwa in Tabelle 3 Flugzeuggruppen gem. AzB-L dargestellt. Zur Zulassung beantragt ist aber ein Hubschrauber-Sonderlandeplatz. Flugzeugtypen stehen hier nicht in Rede. Hubschraubertypen sind in der Tabelle 3 nicht aufgeführt. Es ist auch sonst kein Zweck erkennbar, den die Tabelle 3 im Hinblick auf das Ziel der schalltechnischen Untersuchung erfüllen könnte.

Ebenfalls von zweifelhaftem Wert ist etwa die Aufzählung auf S. 12 unten, die zwar allgemeine Beschreibungen enthält, jedoch jede spezifische Darstellung im Hinblick auf den Untersuchungsgegenstand vermissen lässt. Der Untersuchung ist an dieser Stelle die Breite der Korridore etwa nicht zu entnehmen, an anderer Stelle zumindest ansatzweise, jedenfalls handelt es sich nicht um Korridore „innerhalb derer die Flugzeuge auf diesen Strecken fliegen“, da keine Flugzeuge fliegen. Die auf S. 12 unten erwähnte seitliche Verteilung der Flüge im Korridor ist nach Durchsicht der schalltechnischen Untersuchung wohl auch an anderer Stelle nicht ohne weiteres zu entnehmen. Gleiches gilt für die Flughöhe und die Fluggeschwindigkeit. Auch die auf S. 12 erwähnten „Pegelzu- oder -abschläge Z, durch die die Änderungen der Triebwerksleistung während des Fluges berücksichtigt werden,“ sind der schalltechnischen Untersuchung an keiner Stelle zu entnehmen.

Es wird beantragt,

dem Vorhabenträger aufzugeben, die seitliche Verteilung der Flüge im Korridor, die Flughöhe und die Fluggeschwindigkeit und die „Pegelzu- oder -abschläge Z, durch die die Änderungen der Triebwerksleistung während des Fluges berücksichtigt werden,“ zur schalltechnischen Untersuchung vorzulegen.

Insgesamt ruft die schalltechnische Untersuchung an vielen Stellen den Eindruck hervor, dass hier in aller Eile Textbausteine zusammengefügt wurden, die mit dem Untersuchungsgegenstand aber teils wenig oder gar nichts zu tun haben, sondern Textbausteine für eine schalltechnische Untersuchung eines Flugplatzes sind, auf dem auch tatsächlich Flugzeuge und nicht lediglich Hubschrauber verkehren.

- 22 -

An anderer Stelle stellt sich die schalltechnische Untersuchung in Gegensatz zum luftrechtlichen Eignungsgutachten vom 20.11.2004. So wird in der schalltechnischen Untersuchung auf S. 15 oben der Korridor mit einer Breite beginnend am Landeplatz von 22 m und von dort sich öffnend mit 15 ° bis zu einer Breite von circa 150 m angegeben. Die circa 150 m sind relevant für die Annahmen insbesondere dort, wo die Hubschrauber Wohngebiete überfliegen, u.a. das der Einwanderin. Das luftrechtliche Eignungsgutachten geht hingegen auf S. 17 von einer maximalen Breite der Anflugsektoren von 160 m aus. Ein vom Unterzeichnenden telefonisch befragter Sachverständiger gab eine Korridorbreite von bis zu 170 m für Anflüge auf einen Hubschrauberlandeplatz an. Ob die Differenzen sich letztlich in der Berechnung auswirken, ist jedenfalls klärungsbedürftig. Die schalltechnische Untersuchung enthält hierzu keine Angaben.

An dieser Stelle sei noch einmal bemerkt, dass die schalltechnische Untersuchung auch keine Angaben zur Verteilung der Flüge innerhalb der Korridore enthält. Diese ist aber ganz maßgeblich für die Beurteilung der einzelnen Immissionspegel, also derjenigen Belastung, die bei den Betroffenen ankommt. Es wird daher beantragt,

dem Vorhabenträger aufzugeben, die angenommene Verteilung der An- und Abflüge in den Anflugkorridoren darzulegen.

Zumindest Zweifel ergeben sich nach derzeitigem Stand der Recherchen hier aus den weiteren sachlichen Grundannahmen der schalltechnischen Untersuchung. Auf S. 15 wird eine Zwischenanflughöhe von 300 m über Geländeniveau angesetzt. Ist hier das Geländeniveau des Kalkberges angesetzt oder das tiefer liegende umliegende Geländeniveau? Auf welcher Grundlage wird von einer Zwischenanflughöhe von 300 m ausgegangen? Welche Auswirkung hat diese Annahme auf die Belastungsberechnung? Die Erfahrung und die Nachfragen bei einem Sachverständigen erbrachten als erste Erkenntnis insoweit, dass die hier angeführte Zwischenanflughöhe jedenfalls nicht die tatsächliche Flughöhe eines Hubschraubers in unmittelbarer Nähe des Hubschrauberlandeplatzes ist. Wurde in der schalltechnischen Berechnung mit einer Zwischenanflughöhe von 300 m bis zum letzten Immissionsort vor dem Hubschrauberlandeplatz gerechnet, so ist diese Berechnung offenkundig falsch.

Jedenfalls fraglich erscheint vor dem Hintergrund der eigenen Darstellung des Gutachters auch die Angabe des Landegleitwinkels mit 11,4 ° „gem. AzB-L“. Der Gutachter selbst hat auf S. 10 ff. seiner schalltechnischen Untersuchung Erläuterungen zur AzB-L vorgenommen, in denen jedoch keine Rede davon ist, dass die AzB-L einen Landegleitwinkel für Hubschrauber-Sonderlandeplätze beinhaltet. Die Tabelle 3, die ausschließlich Flugzeuggruppen aufführt und keine Hubschraubergruppen, lässt vielmehr den Schluss zu, dass sich derartige Landegleitwinkel für Hubschrauberflüge in der AzB-L eventuell gar nicht finden. Es wird insoweit zunächst um Aufklärung durch die Zulassungsbehörde gebeten.

Wie bereits oben zur Flugbewegungsprognose ausgeführt, können die Annahmen im schalltechnischen Gutachten auf S. 15 unten und S. 16 oben hinsichtlich der Anzahl der An- und Abflüge einer Überprüfung anhand der im luftverkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren anzuwendenden Maßstäbe nicht standhalten. Die als „wahrscheinlich“ angegebene Zahl von 3.600 Flugbewegungen - 10 % = 3.240 Flugbewegungen war bereits im Jahre 2005 überschritten. Bei Optimierung eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes und zusätzlicher Zweckbestimmung ist mit einer erheblich größeren Zahl von Einsätzen des RTH, des ITH und auch von sonstigen Einsätzen, für die dieser Hubschrauber-Sonderlandeplatz zugelassen werden soll, zu rechnen.

Unklar sind auch die Darstellungen zu 1.5 des Gutachtens auf S. 16 hinsichtlich der der Berechnung zu Grunde gelegten Emissionspegel. Dort werden zunächst Hubschraubermuster benannt und dann wird die Behauptung aufgestellt, dass „im Sinne einer Abschätzung zum ungünstigsten Fall die Emission gem. Flugzeugklasse H1 der AzB zu Grunde gelegt“ werde. Die angeführten Hubschraubertypen erfassen auch diejenigen des RTH Christoph 3 (EC BO 105-CBS 5) und des ITH Christoph Rheinland (BK 117). Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Hubschraubertypen auch wechseln können. Der Vorhabenträger ist nicht Betreiber der Hubschrauber. Dies spricht dafür, dass in einem luftverkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren in die Betrachtungen die Möglichkeit des Wechsels der eingesetzten Hubschraubertypen einbezogen werden muss. Eine Bestimmung der Emissionspegel „auf der sicheren Seite“ muss vor diesem Hintergrund die für diese Zwecke üblicherweise eingesetzten Hubschraubertypen insgesamt in den Blick nehmen. Dabei muss die Darstellung in sich geschlossen und methodisch nachvollziehbar sein.

Es wird vor diesem Hintergrund beantragt,

dem Vorhabenträger aufzugeben, anhand von beispielhaften Benennungen von Überflugpegeln von gebräuchlichen RTH- und ITH-Hubschraubern mit dem Überflugpegel der Klasse HS 1 nach AzB unter Angabe einschlägiger Quellen darzulegen, dass der Überflugpegel für die Hubschrauberklasse HS 1 nach AzB „auf der sicheren Seite“ liegt.

Im Ergebnis der Ausführungen zur schalltechnischen Untersuchung ist festzustellen dass die Ergebnisdarstellung des  $Leq^3$  auf S. 20 grob falsch sein muss, da bereits die Eingangsdaten, hier insbesondere die Anzahl der Flugbewegungen, grob falsch ist. Bei sachgerechter Prognose wäre jedenfalls ein  $Leq^3$  von 55 dB(A) deutlich überschritten, aber auch ein  $Leq^3$  von 60 dB(A) bereits erreicht und wohl auch überschritten.

In der schalltechnischen Untersuchung eigentlich fehl am Platz ist wiederum die Bemerkung im letzten Absatz der schalltechnischen Untersuchung hinsichtlich des dort nur angedeuteten Ansatzes, die starke Vorbelastung als schutzmindernd anzusehen. Dies verbietet sich im vorliegenden Fall bereits auf Grund der deutlichen Unterschiede in der Wahrnehmung der einzelnen Lärmquellen. Eine einfache Addition von Fluglärm und Bodenlärm ist allenfalls zum Zweck der Konzeption eines Schutzkonzepts zulässig. Schutzmindernd im Hinblick auf den Schutz vor Fluglärm kann hingegen Bodenlärm nicht in Rechnung gestellt werden. Vor Bodenlärm kann sich jeder Betroffene dadurch schützen, dass er sich auf die mehr oder weniger lärmgeschützte, dem Lärm entfernt gelegene, Seite seines Hauses begibt. Vor Fluglärm ist ein solches Ausweichen nicht möglich. Er verlärmst den gesamten Bereich eines Grundstücks. Zudem zeichnet sich Fluglärm durch hohe Pegelspitzen, ein relativ kurzes Andauern und damit verbunden aber auch ein eher plötzliches Auftauchen und Wiederentschwinden aus. Hubschrauberlärm wirkt zudem durch die Besonderheiten des Flügelschlags noch deutlich störender, als „einfacher“ Fluglärm.

Zudem verbietet es sich aus Sicht des Vorhabenträgers, der Stadt Köln, bereits auf Grund der Bindung der Verwaltung an den eigenen Lärminderungsplan, die Vorbelastung als schutzmindernd in Rechnung zu stellen. Vielmehr fordert der Lärminderungsplan der Stadt Köln die Wertung, ob die Zusatzbelastung erheblich ist und sodann die Prüfung auf Konfliktfreiheit. Bei einer solchen Prüfung ist das Ergebnis im vorliegenden Fall vorgezeichnet: Der Fluglärmpegel wird bereits nach der fehlerhaften schalltechnischen Untersuchung Dauer-

- 24 -

schallpegel von 55 dB(A) erreichen, Maximalpegel erheblich über 70 dB(A). Die Belastung ist jedenfalls erheblich im luftverkehrsrechtlichen Sinne aber auch im immissionsschutzrechtlichen Sinne (vgl. zum Gleichklang beider rechtlichen Wertungen etwa das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Flughafen Schönefeld vom 16. März 2006 zum Aktenzeichen 4 A 1075/04). Ist die Zusatzbelastung damit erheblich, so hat eine Prüfung auf Konfliktfreiheit zu erfolgen. Eine „Konfliktfreiheit“ kann dem Hubschrauberlandeplatz aber bereits deswegen nicht attestiert werden, da die vom Hubschrauberlandeplatz ausgehenden Einzelgeräusche bereits in hohem Maße zusätzlich belastend sind und aus der sonstigen Belastung deutlich hervortreten, also ein zusätzliches Konfliktpotential bieten. Im Ergebnis ist damit festzustellen, dass die der Stadt Köln vorgegebene Bewertung nach dem Lärminderungsplan zu einem negativen Ergebnis kommen muss.

In der schalltechnischen Untersuchung gar nicht enthalten sind Aussagen zur Belastung besonders lärmempfindlicher Bevölkerungsteile. Das Fehlen ebensolcher Aussagen stellt sich als erhebliches Defizit der Planungsunterlagen dar. Es ist in der Lärmwirkungsforschung und – etwa durch § 2 Abs.1 Nr.1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) – auch normativ allgemein anerkannt und in luftverkehrsrechtlichen Verfahren gängige Praxis, die Beeinträchtigung besonders empfindlicher Bevölkerungsgruppen gesondert zu ermitteln und zu bewerten. Dazu gehören insbesondere Kinder in Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten. Allein in Buchforst gibt es als insoweit einschlägige Einrichtungen in der Nähe des geplanten Landeplatzes:

- Intern. Kita Kalk-Mühlheimer Straße 278
- Kita Waldecker Straße 42
- Kath. Kita Kopernikusstr. 160
- KG Tante Maria, Kopernikusstr. 152
- SKM-Zentrum Wittener Str.10
- GGS Kopernikusstr. 42
- Sonderschule für Sprachbehinderte Kopernikusstr.40.

In Kalk-Nord, in Buchheim, in Mühlheim Süd und in Deutz (Stegerwald) gibt es ebenfalls eine Vielzahl von in diesem Sinne besonders schutzbedürftigen Einrichtungen. Auf S. 19 der schalltechnischen Untersuchung ist die Belastung einer Reihe der genannten Einrichtungen zum Teil mit deutlich über 50 dB(A) als energieäquivalentem Dauerschallpegel angegeben. Eine Ermittlung der zu erwartenden Überflugpegel hat gar nicht erst stattgefunden. Eine Bewertung der jedenfalls erheblichen Belastung findet sich in der Untersuchung ebenfalls nicht. Die Untersuchung leidet insoweit unter einem schwer wiegenden Mangel.

Ebenfalls noch zu untersuchen ist, inwieweit die Annahme ausschließlich direkten An- und Abflugs (schalltechnische Untersuchung S. 16) mit der Angabe einer Platzrunde von 3 Minuten im Umkreis von 900 m im Eignungsgutachten auf S. 22 in Übereinstimmung zu bringen ist.

Zusammengefasst ist hinsichtlich der schalltechnischen Untersuchung und der daraus folgenden Bewertung zu rügen,

- dass wertende Aussagen der Gutachter außerhalb der eigenen Sachkompetenz den Verdacht der Befangenheit nähren;
- dass falsche Bewertungsmaßstäbe angegeben, die erforderliche Bewertung des Einzel-

- 25 -

- falls gar nicht erwähnt ist;
- dass eine Reihe von Grundlagen der schalltechnischen Untersuchung nicht genannt, eine Reihe von Grundlagen zwar genannt, aber nicht nachvollziehbar konkretisiert sind, so dass die Untersuchung insgesamt nicht nachvollziehbar ist;
- dass aufgrund erheblich zu gering angenommener Flugbewegungszahlen von einer erheblich zu geringen Belastung ausgegangen wird;
- dass verkannt wird, dass die erhebliche Fluglärmbelastung in diesem Gebiet ein hohes zusätzliches Konfliktpotential bietet und nicht zulassungsfähig ist;
- dass die besondere Schutzbedürftigkeit von Einrichtungen im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr.1 16. BImSchV verkannt wurde;
- dass aufgrund der tatsächlich deutlich höheren als der berechneten Fluglärmbelastung die Festlegung von Betriebsbeschränkungen (bes. Beschränkung der An- und Abflugwege) geboten ist;
- dass jedenfalls die Festsetzung von Schutzmaßnahmen bzw. Ersatz dafür entstehender Aufwendungen und von Entschädigung für die Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche geboten ist.

#### **5. Fehlerhafte Bodenlärmrechnung**

Hinsichtlich der Voreingenommenheit der Verfasser der schalltechnischen Untersuchung zur Vorbelastung aus dem Straßen- und Schienenverkehrslärm sowie dem Bodenlärm eines geplanten Hubschrauberflugplatzes für Rettungshubschrauber (Christoph 3 und Christoph Rheinland) auf dem Kalkberg in Köln-Kalk“ kann zur Vermeidung von Wiederholungen auf das bereits zur schalltechnischen Untersuchung des Hubschrauberlärms ausgeführte verwiesen werden.

Die Untersuchung enthält auf 43 Seiten Gesamtlänge einige Seiten nur Überschriften, einige Seiten nur Abbildungen und raumgreifende Tabellen und relativ wenig Inhalte. Vor allem vermeidet sie jede Darstellung der Ergebnisse der Lärminderungsplanung der Stadt Köln, jede Bezugnahme darauf und jede eigene Bewertung. Bis zum Schluss wird der geneigte Leser im Unklaren darüber gelassen, welche Bedeutung der Gutachter den einzelnen Bodenlärmbelastungen zumisst. Dem Gutachten fehlt jedes verwertbare Ergebnis. Es ist im Ergebnis nicht verwertbar, da ihm wesentliche Teile fehlen, die für ein solches Gutachten unerlässlich sind.

Das ist auch ohne Mühe anhand anderer Planungen der Stadt Köln zu belegen, in denen eine mehr oder weniger intensive Auseinandersetzung mit den gen. Aspekten zu finden ist (vgl. etwa Umweltbericht zur Aufhebung des Fluchtlinienplans Nr. 1107 Blatt 2, Beschlussvorlage des Oberbürgermeisters für den Stadtrat vom 11.07.2006, Drucksachenummer 1059/006).

Das wirkt sich auch auf das Ergebnis aus. Durch die fehlende Auseinandersetzung mit der Lärminderungsplanung der Stadt Köln versäumt es die Untersuchung, die maßgeblichen Gesichtspunkte, wie die Erheblichkeit der Zusatzbelastung und die Ermittlung und Bewertung der durch die Neuplanung hervorgerufenen Konflikte aufzubereiten.

Die Bodenlärmuntersuchungen in den Genehmigungsunterlagen erlauben die vergleichende Bewertung nicht, die der Schallgutachter am Ende der Schalltechnischen Untersuchung zum Fluglärm vornimmt. Dort heißt es auf S. 20:

- 26 -

*„Abschliessend ist zu bemerken, dass die betrachteten Immissionsorte tags erheblich aus dem Straßen- bzw. Schienenverkehrslärm vorbelastet sind. Die Verkehrslärmimmissionen liegen, wie die Tabelle 5 auf der Seite 17 zeigt, um mehr als 10 dB über dem zusätzlichen Lärm durch den geplanten Hubschrauberflugplatz.“*

Das ist unzutreffend: Tabelle 5 auf S. 17 weist ausschließlich straßenseitig berechnete Pegel aus, die durch die Lage der Immissionsorte unmittelbar an der Straße geprägt sind. Durch das Verschweigen der einfachen Tatsache, dass die rückseitigen Seiten der gleichen Häuser erheblich geringer belastet sind, versucht der Gutachter offenbar den Eindruck zu erwecken, die Zusatzbelastung durch den Verkehr am Hubschrauberlandeplatz würde nicht ins Gewicht fallen. Dieser Eindruck ist auch offenbar beabsichtigt, da es ansonsten dem Gutachter ein Leichtes gewesen wäre, die schlichte Tatsache zu erwähnen, dass die Differenz zwischen dem berechneten Straßenverkehrslärm und dem berechneten Hubschrauberlärm deutlich geringer wird, je weiter die Berechnungspunkte von der nächstgelegenen stark befahrenen Straße entfernt sind.

Dieser vom Gutachter offenbar mit der zitierten Aussage auch beabsichtigte Eindruck ist indessen völlig falsch. Die Straßenverkehrslärberechnungen im Bebauungsplan-Entwurf „Kunftstraße in Köln-Kalk“ (Begründung S. 19) weisen für die Rückseite der Bebauung westlich der Kalk-Mühlheimer Straße um 8 bis 12 dB(A) niedrigere Beurteilungspegel als auf der Vorderseite aus. Zieht man diese im Mittel etwa 10 dB(A) von den in Tabelle 5 auf S. 17 der schalltechnischen Untersuchung aufgeführten Pegeln ab, ergeben sich Tagespegel von 57 bis 61 dB(A), zu denen die berechneten Belastungen vom Hubschrauberlandeplatz keineswegs mehr eine hohe Differenz aufweisen. Die Aussage des Gutachters ist im Ergebnis schlicht falsch, da sie die andersartige Situation einer Vielzahl von Immissionsorten verschweigt und dadurch ein völlig falsches Bild von der zu erwartenden Belastungssituation zeichnet. Das gilt noch viel mehr, wenn man berücksichtigt, dass die schalltechnische Untersuchung wegen einer Reihe von grundlegenden Fehlannahmen eindeutig zu geringe Belastung mit Hubschrauberlärm ausweist.

Im Ergebnis dieses Kritikpunkts ist festzustellen, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit bei zutreffender Berechnung der Schallgutachter an einer ganzen Reihe von Immissionsorten, die nicht sehr nahe an stark befahrenen Straßen liegen, zu dem Ergebnis hätte kommen müssen, dass der Hubschrauberlärm die Lärmbelastung spürbar – und auch rechnerisch darstellbar – dominieren wird.

Auch unter diesem Gesichtspunkt nährt das bereits oben ausführlich kritisierte schalltechnische Gutachten den Verdacht, dass es sich hier um eine handwerklich schlecht gemachte Gefälligkeits-Stellungnahme handelt, deren Ziel es eigentlich ist, die Belastung nicht in dem zu erwartenden Umfang darzustellen, als die Belastung unter nachvollziehbarer Ableitung zu ermitteln und plausibel darzustellen.

Die Behauptung, dass sich dieser Gesichtspunkt auch auf das Ergebnis der Abwägung auswirken muss, wird etwa gestützt durch Ausführungen in anderen Planwerken der Stadt Köln. In dem bereits erwähnten Entwurf des Bebauungsplans „Kunftstraße in Köln-Kalk“ heißt es etwa auf S. 27:

*„Aufgrund der bestehenden und planungsrechtlich gesicherten geschlossenen Bebauung für den überwiegenden Teil sind die Blockinnenbereiche lärmabgewandt und ermöglichen ein Wohnen zur ruhigeren Seite, ...“*

- 27 -

Bei Berücksichtigung dieses Gesichtspunkts, nämlich der Möglichkeit, vor der hohen Straßenverkehrslärmbelastung auf die ruhigeren Rückseiten der Wohngebäude auszuweichen, wäre der Problematik der zusätzlichen Belastung mit erheblichem Überfluglärm eine deutlich andere und höhere Bedeutung beigemessen worden.

Die Berechnungen zum Straßenverkehrslärm weichen straßenseitig deutlich von anderen aktuellen Berechnungen des Straßenverkehrslärms in Planungen der Stadt Köln ab. In der Begründung des Bebauungsplan-Entwurfs „Kunftstraße in Köln-Kalk“ etwa werden für die Wohnbebauung an der westlichen Seite der Kalk-Mühlheimer Straße tags 71 bis 74 dB(A) ausgewiesen, nachts 61 bis 64 dB(A). Die Straßenverkehrslärmberechnungen der ADU cologne mit Stand Juli 2006 gehen dagegen von max. 69,9 dB(A) tags und 61,7 dB(A) nachts an der Wohnbebauung und etwas höheren Pegeln am Kindergarten aus. Die Straßenverkehrslärmbelastung auf der Straßenseite der Häuser wird in der Bodenlärmberechnung in den Genehmigungsunterlagen eher zu gering eingeschätzt.

#### **6. Fehlende Gesamtlärmbewertung i.S.d. Lärminderungsplanung der Stadt Köln**

Es fehlt den Genehmigungsunterlagen an einer sachgerechten Gesamtlärmbewertung. Diese muss berücksichtigen, dass mit der Lärminderungsplanung der Stadt Köln Maßstäbe an die Planung und Zulassung aus solchen Vorhaben, wie das hier zur Rede stehende, formuliert werden.

Die Stadt Köln hat die Anforderungen, die sich aus der Lärminderungsplanung für das Gebiet ergeben, beispielhaft etwa in dem Umweltbericht zur Aufhebung des Fluchtlinienplans Nr. 1107 Blatt 2 (Beschlussvorlage des Oberbürgermeisters für den Stadtrat vom 11.07.2006, Drucksachennummer 1059/006) umgesetzt. Der Umweltbericht weist darauf hin, dass das Gebiet nördlich der Hertzstraße und der Rudolf-Claudius-Straße, westlich der Heidelberger Straße bis über die Kalk-Mühlheimer Straße hinaus laut der im Rahmen der Lärminderungsplanung der Stadt Köln erstellten Schallimmissionspläne Straßenverkehr, Schienenverkehr und Flugverkehr erheblich durch Verkehrslärmimmissionen vorbelastet ist. Neue Lärmquellen sollen danach nicht im erheblichem Umfang zulässig sein. Bei Neu- und Ausbau von Verkehrswegen und Errichtung/Erweiterung von Anlagen sei in Genehmigungsverfahren eine Prüfung auf Konfliktfreiheit vorzunehmen.

Wie bereits zur schalltechnischen Untersuchung ausgeführt, liegt durch das Vorhaben eine erhebliche Zusatzbelastung in der Form einer neuen Lärmquelle vor. Der Bodenlärm tritt zu der Belastung hinzu. Eine Prüfung auf Konfliktfreiheit im Sinne der Lärminderungsplanung der Stadt Köln ist allerdings nicht erfolgt. Sie würde bei einer Gesamtbetrachtung des Vorhabens auch zu einem negativen Ergebnis für die beantragte Zulassung führen.

Das Vorhaben führt zu erheblichen und zusätzlichen Konflikten. Dies gilt zum einen für die zu der schon vorhandenen starken Verkehrslärmbelastung hinzutretenden neuen Fluglärmbelastung, die nunmehr auch die vorher relativ ruhigen Bereiche stark betrifft, die bisher auf der dem Verkehrslärm abgewandten Hausseite lagen. Die Straßenverkehrslärmberechnungen im Bebauungsplan-Entwurf „Kunftstraße in Köln-Kalk“ (Begründung S. 19) weisen für die Rückseite der Bebauung westlich der Kalk-Mühlheimer Straße um 8 bis 12 dB(A) niedrigere Beurteilungspegel als auf der Vorderseite aus. Zieht man diese im Mittel etwa 10 dB(A) von den in Tabelle 5 auf S. 17 der schalltechnischen Untersuchung aufgeführten Pegeln ab, erge-

- 28 -

ben sich Tagespegel von 57 bis 61 dB(A), zu denen die berechneten Belastungen vom Hubschrauberlandeplatz keineswegs mehr eine hohe Differenz aufweisen.

Aber auch die Belastungshöhe ist nach hergebrachten luftverkehrsrechtlichen Maßstäben keineswegs unbeachtlich bzw. unerheblich. Sie erreicht bei zutreffender Prognose und zutreffender Berechnung an den nächstgelegenen Wohngebäuden die Schwelle von 60 dB(A), ab der selbst bei internationalen Verkehrsflughäfen in NRW bereits Schutzmaßnahmen gewährt werden. Daraus folgt zugleich, dass von einer Konfliktfreiheit hier bei weitem nicht ausgegangen werden kann.

Im Ergebnis liegt damit ein Ermittlungs- und Bewertungsfehler vor, der sich auf das Ergebnis der Planung auswirkt.

#### **7. Fehlende Berücksichtigung des erhöhten externen Sicherheitsrisikos durch fehlende Notlandeflächen und Havariegefahren auf der B 55 a**

Das erhebliche Sicherheitsrisiko, welches ein Hubschraubersonderlandeplatz auf dem exponierten Standort Kalkberg hervorruft, ist in den Genehmigungsunterlagen nicht hinreichend berücksichtigt.

Das sogen. externe Risiko eines Landeplatzes wird seit einiger Zeit regelmäßig bereits in luftverkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren durch eigens hierfür angefertigte Gutachten betrachtet und in die planerische Abwägung miteinbezogen. Dass dies auch rechtlich geboten ist, verdeutlichen etwa die Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts zu dieser Thematik in der schon mehrfach angeführten Entscheidung vom 16. März 2006 (- 4 A 1075.04 -). Dabei ist üblicherweise in erster Linie das Risiko durch Havariefälle, also Flugzeugunfälle, Gegenstand von Untersuchungen. Im vorliegenden Fall ist darüber hinaus ein weiteres externes Risiko von besonderer Bedeutung: Das Risiko von Havariefällen auf der direkt neben dem geplanten Landeplatz gelegenen B 55a.

Bereits das üblicherweise untersuchte externe Risiko ist an diesem Standort gegenüber anderen Standorten durch die Lage zwischen Wohnbebauung, gewerblicher Bebauung und Verkehrsstraßen besonders hoch. Dies wird im luftrechtlichen Eignungsgutachten zwar erwähnt, wenn das Problem fehlender Notlandeflächen erwähnt wird (vgl. ebenda S. 6, 18). Der Gutachter beschäftigt sich dann aber nicht in angemessener Weise mit dem Problem. Das ist für die Betroffenen auf keinen Fall akzeptabel. So weist der Gutachter darauf hin, der Landeplatz sei nur für mehrmotorige Hubschrauber der Leistungsklasse 1 ohne weiteres geeignet. Welche evtl. Auswirkungen das auf die angestrebte Nutzung haben könnte und ob es überhaupt eine solche Auswirkung geben kann, lässt der Gutachter aber offen.

Es mutet für die betroffenen Anwohner geradezu grotesk an, wenn etwa im Falle der Flughafenplanung im Berliner Flughafensystem die Sicherheitsdefizite durch fehlende Notlandeflächen im Umfeld der beiden Innenstadtflughäfen Tempelhof und Tegel zur Rechtfertigung herangezogen werden, um an einem nicht gerade dünn besiedelten Standort direkt an der Stadtgrenze praktisch einen neuen internationalen Verkehrsflughafen mit den damit verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen zehntausender Betroffener durch Lärm und auch durch zusätzliche Sicherheitsrisiken herangezogen werden, während hier in Köln trotz fehlender Notlandeflächen ein neuer Hubschrauberlandeplatz mitten in der Stadt geplant wird.

- 29 -

Gerade für diesen Landeplatz müssen wegen der fehlenden Notlandeflächen die externen Risiken sachverständig untersucht und beurteilt werden.

Es wird beantragt,

dem Vorhabenträger aufzugeben, ein Gutachten zu den externen Risiken des Hubschraubersonderlandeplatzes Köln-Kalkberg vorzulegen und den Betroffenen Gelegenheit zur Stellungnahme hierzu einzuräumen.

Es ist gleichermaßen befremdlich, wenn sich der Vorhabenträger in Kenntnis fehlender Notlandeflächen und eines dadurch hervorgerufenen höheren externen Risikos entschließt, diesen Aspekt nicht in die Standortauswahl miteinzubeziehen. Auch an dieser Stelle bestätigt sich der Verdacht, dass die Standortalternativenprüfung eigens auf diesen Standort abgestellt und die Bewertungskriterien danach ausgewählt wurden, welche Kriterien evtl. zu Gunsten dieses Standorts angeführt werden können. Kriterien gegen den Standort wurden dagegen schlicht ausgeblendet.

Ebenfalls nicht hinreichend untersucht und bewertet ist das externe Risiko durch die exponierte Lage auf dem höher gelegenen Kalkberg und die unmittelbare Nachbarschaft zur stark befahrenen B 55a.

Das daraus resultierende externe Risiko ist im landschaftspflegerischen Begleitplan auf S. 5 angedeutet, wenn es dort heißt:

*„ Die Erscheinung der Hubschrauberbetriebsstation ist aufgrund ihrer exponierten Lage so zu planen, dass keine verkehrsablenkende Wirkung bezüglich der B 55a von dieser ausgeht,...“*

Damit ist der durch die Planung an so exponierter Lage hervorgerufene Konflikt jedenfalls im Ansatz beschrieben. Gelöst ist er indessen nicht. Es gilt jedoch für das luftverkehrsrechtliche Genehmigungsverfahren nicht weniger als für ein luftverkehrsrechtliches Planfeststellungsverfahren der Grundsatz der planerischen Konfliktbewältigung: Ein durch die Planung hervorgerufenes Problem muss grundsätzlich auch im Rahmen der Planung gelöst werden. Unter engen Voraussetzungen ist ein sogen. Konflikttransfer zwar zulässig. Jedenfalls dann, wenn eine Konfliktbewältigung auf nachfolgender Planungs- und Realisierungsebene nicht mit hinreichender Sicherheit zu lösen ist, ist ein Konflikttransfer jedoch nicht mehr zulässig.

So liegt der Fall hier: Die Hubschrauberbetriebsstation wäre an diesem Standort aus beiden Fahrtrichtungen von der ebenfalls etwas erhöht liegenden B 55a deutlich einsehbar. Autofahrer können die gesamte Start- und Landephase eines Hubschrauberflugs einsehen. Gerade diese Phase ruft aber in besonderem Maße die Aufmerksamkeit der Betrachter auf sich. Erfahrungen von Hubschrauberpiloten zeigen, dass sich bei Unfällen etwa auf Autobahnen besonders dann Staus und gefährliche Situationen ergeben, wenn ein Rettungshubschrauber landet oder startet.

Diese Phase, die die besondere Aufmerksamkeit der Betrachter weckt und damit zugleich eine intensive Ablenkung vom Straßenverkehr bewirken und damit zu gefährlichen Situationen und Unfällen führen kann, ist aber auf dem exponierten Kalkberg nur in äußerst geringem Maße abzuschirmen.

- 30 -

Der landschaftspflegerische Begleitplan bestätigt den Eindruck, dass dieser Konflikt nicht ausreichend gelöst werden kann. Auf S. 18 wird dort lediglich eine Begründung der neuen Zuwegung erwähnt, die auf der südlichen Seite des Kalkbergs verlaufen soll. Die auf S. 23 dann beschriebenen niedrigen Gehölze können aber nicht einmal eine geringe Abschirmwirkung zum höher gelegenen Landeplatz haben.

Die den öffentlich ausgelegten Genehmigungsunterlagen beigelegte „Beschreibung der Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg“ bestätigt, dass effektiv abschirmende Maßnahmen nicht geplant sind.

Damit ist aber das in den Genehmigungsunterlagen wenigstens andeutungsweise zum Ausdruck kommende Problem zusätzlicher Havariegefahren auf der B 55a durch die exponierte Lage des Landeplatzes in den Genehmigungsunterlagen nicht gelöst. Der Hubschrauberlandeplatz würde in seiner jetzt geplanten Ausführung ein unvertretbares Sicherheitsrisiko darstellen.

Das unvertretbare Sicherheitsrisiko ist hier insbesondere vor dem Hintergrund nicht hinzunehmen, dass eine Reihe von Alternativ-Standorten zur Verfügung stehen, an denen der Landeplatz nicht exponiert wäre, keine ungewöhnlichen oder übermäßigen externen Risiken hervorrufen würden und auch ausreichend Notlandflächen in der Nähe des Landeplatzes zur Verfügung stehen.

### **8. Fehlende Berücksichtigung von Wertminderungen der Grundstücke und Gebäude**

Allgemein anerkannt ist, dass Verkehrslärm, insbesondere Fluglärm zu teils dramatischen Verkehrswerteinbußen führen können. Dies gilt insbesondere für Wohngrundstücke. Auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG werden nach der luftverkehrsrechtlichen Rechtsprechung lediglich Entschädigungen für durch Schutzmaßnahmen nicht vermeidbare Wertminderungen des Wohnwertes der Außenwohnbereiche entschädigt. Eine solche Entschädigung kommt allerdings regelmäßig erst in Betracht, wenn die bisher sehr hoch angesetzten Grenzen zur Unzumutbarkeit erreicht bzw. überschritten sind.

- vgl. etwa zur Entschädigung der Wertminderung der Außenwohnbereiche etwa BVerwG, Urteil vom 29. Januar 1991 – 4 C 51/89 – BVerwGE 87, 332, 390 f.; Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04 –

Die Vorschrift des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG gibt zwar für einen Anspruch auf Entschädigung allgemeiner Verkehrswertminderungen nichts her.

- vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04 –

Umso größere Bedeutung erlangt allerdings die sachgerechte Abwägung der durch eine Planung hervorgerufenen Wertminderungen im Rahmen des luftverkehrsrechtlichen Zulassungsverfahrens. Denn aus der Tatsache, dass ein finanzieller Ausgleich nur unter den sehr engen Voraussetzungen des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG zwingend geboten ist, lässt sich gerade nicht folgern, dass Verkehrswertminderungen, die über den Schutzbereich dieser Entschädigungsregelungen hinaus durch ein Planvorhaben ausgelöst werden, rechtlich irrelevant seien. Planbedingte Wertverluste sind – soweit vorhanden und feststellbar – ggf. als private Belange im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen.

- 31 -

- vgl. BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996 – 4 A 39/95 – Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04 –

Mindestanforderung in einem luftverkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren ist, dass sich Planungsträger und – dies nachvollziehend – Zulassungsbehörde mit dem Thema der Wertminderungen der betroffenen Wohngrundstücke auseinandersetzen. Sie müssen zumindest erkannt haben, dass die Planung Wertminderungen verursacht. Sie müssen die Wertminderung in ihrem Gewicht zutreffend erfasst haben. Dazu müssen sie sich auch eine Vorstellung von dem Umfang der eintretenden Wertminderung gemacht haben. Schließlich müssen sie die Wertminderung als privaten Belang gegenüber den für das Vorhaben ins Feld geführten öffentlichen Belangen gerecht abwägen.

Dafür bieten die Planungsunterlagen im vorliegenden Fall keine angemessene Grundlage. Es wird daher beantragt,

dem Vorhabenträger aufzugeben, die zu erwartenden Wertminderungen durch die Errichtung des geplanten Hubschrauberlandeplatzes Köln-Kalkberg zu ermitteln und nachvollziehbar darzustellen.

Dabei ist im vorliegenden Fall die starke Belastung durch andere öffentliche Verkehrswege, deren Baulasträger ebenfalls die Stadt Köln ist, zu beachten. Insbesondere für die Objekte in der Waldecker Straße nahe der B 55a treten kumulierte besonders starke Belastungen aus dem Straßenverkehr (Waldecker Straße und besonders B 55a) mit den Belastungen aus dem geplanten Hubschrauberlandeplatz zusammen auf. Mögen auch die Belastungen durch einzelne öffentliche Verkehrswege der Stadt Köln möglicherweise die Grenze zur Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nicht überschreiten, ist doch im Zulassungsverfahren zu prüfen, ob durch die Zulassung eines Hubschrauberlandeplatzes hinsichtlich der Gesamtbelastung von öffentlichen Verkehrswegen und Verkehrsinfrastruktur der Stadt Köln diese Grenze doch überschritten wird. Es ist mithin im vorliegenden Verfahren, welches auf Antrag der Stadt Köln betrieben wird, durchaus zunächst auf die Frage der Entschädigung für Wertminderung der Außenwohnbereiche nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG aufzuwerfen.

In zweiter Linie ist aber auch die Frage der Abwägung von Wertminderungen, die nicht entschädigt werden, dennoch aber erfahrungsgemäß auftreten, in diesem besonderen Fall nicht ohne Gesamtsicht auf die Belastung durch Verkehrswege der Stadt Köln zu leisten. Auch im Rahmen der Abwägung spielt die Frage, inwieweit das betroffene Grundstück von Verkehrsinfrastruktur insgesamt belastet wird, eine maßgebliche Rolle, muss ermittelt, sachgerecht gewichtet und letztendlich mit den entgegenstehenden Belangen abgewogen werden.

Im vorliegenden Fall sind bereits erste Auswirkungen der Planung auf die Vermietbarkeit von Wohnungen zu bemerken. Erstmals stand in diesem Jahr bei der Einwenderin eine Wohnung in ihrem Mietshaus über längere Zeit leer und sie musste eine ganze Reihe von Anläufen mit Zeitungsannoncen und anderen Werbemitteln unternehmen, um eine Mieterin für die Wohnung zu finden. Vermietungsschwierigkeiten hatte es sonst in diesem Bereich und speziell im Haus der Einwenderin nie gegeben. Hier zeigt die angekündigte Planung bereits eine gewisse Vorwirkung.

Die Einwenderin muss auf Grund dieser Erfahrung und auf Grund der allgemeinen Erfahrung mit den Mietern und dem Umgang mit Verkehrslärmbelastungen von öffentlicher Verkehrs-

- 32 -

infrastruktur davon ausgehen, dass die Errichtung des geplanten Hubschrauberlandeplatzes Köln-Kalkberg dazu führen wird, dass sie Wohnungen nicht mehr neu vermieten kann. Durch die vorhandene starke Belastung von der B 55a, deren steigendes Verkehrsaufkommen bereits in den letzten Jahren zu einem starken Anstieg der Lärmbelastung geführt hat, bestehen bereits heute gewissen Vermietungsschwierigkeiten. Diese haben sich bisher aber nicht auf die Wirtschaftlichkeit des Gesamtobjektes ausgewirkt. Wird das zu vermietende Objekt nun nicht nur durch die B 55a, sondern zusätzlich auch noch durch Überfluglärm von Hubschraubern in relativ geringer Entfernung belastet, wird die Vermietbarkeit erheblich leiden und die Wirtschaftlichkeit des gesamten Objektes in Frage gestellt.

### 9. Sonstige Beeinträchtigungen

Einzuwenden ist auch, dass der Verfasser des luftrechtlichen Eignungsgutachtens voreingenommen erscheint.

Der Verfasser des luftrechtlichen Eignungsgutachtens ist Beamter bzw. Angestellter der Bundespolizei. Nach hiesiger Kenntnis betreibt die Bundespolizei den Rettungshubschrauber Christoph 3. Da der luftrechtliche Eignungsgutachter dienstrechtlich gegenüber seinem Arbeitgeber besonders verpflichtet ist, besteht die Besorgnis, dass er nicht in der Lage sein kann, ein unbefangenes Eignungsgutachten zu erstellen.

Eine gewisse Voreingenommenheit zeigt der Eignungsgutachter zudem, wenn er die Grenze von  $19 \times 99$  dB(A) als Überflugpegel tags und  $6 \times 75$  dB(A) nachts als „medizinisch begründeten Gefährdungsbereich“ bezeichnet (luftrechtliches Eignungsgutachten S. 20), unterhalb derer er offensichtlich keine Gefährdung der Bevölkerung erkennen kann. Soweit erkennbar gibt es derzeit auch in der Lärmwirkungsliteratur niemanden mehr, der ernsthaft an diesen Werten festhält. Das Bundesverwaltungsgericht hat erst jüngst hinsichtlich des Nacht-Pegelhäufigkeitswertes von  $6 \times 75$  dB(A) außen festgestellt, dass auch der Gutachter Prof. Dr. Dr. Jansen an diesem Wert nicht mehr festhält und hat den Wert daher verworfen. Der Gutachter trifft hier keine Feststellungen aus eigener Sachkompetenz, sondern greift offenbar nicht mehr ganz aktuelle Feststellungen Anderer heraus, um daran die Eignung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes zu messen. Das ist nicht sachgerecht. Er legt keine ausreichenden Quellen für seine Informationen dar und trifft nach dem heutigen Stand der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung nicht haltbare Aussagen – für die er im Übrigen nicht qualifiziert ist.

Der Verfasser des luftrechtlichen Eignungsgutachtens stellt zudem auf S. 23 die Behauptung auf, eine besondere Empfindlichkeit des Raumes könne im Hinblick auf den zu erwartenden Flugbetrieb nicht festgestellt werden. Geringe Lärmauswirkungen würden ein kleinräumiges urbanes Gebiet betreffen.

Derlei Feststellungen lassen nur den Schluss zu, dass der Gutachter seinen Auftrag offenbar nicht hinreichend ernst genommen hat. Er hat es offenkundig versäumt, Erkundigungen über die Beurteilung der Empfindlichkeit des Raumes durch tatsächlich sachverständige Personen und Stellen einzuziehen. Der Gutachter selbst ist offenbar nicht sachkundig, um hierzu Feststellungen zu treffen. Die sachkundigen Stellen der Stadt Köln haben im Lärmminderungsplan hierzu Feststellungen getroffen, die zuvor in dieser Stellungnahme bereits erwähnt wurden. Diese Feststellungen lassen den Schluss zu, dass eine Empfindlichkeit des Raumes im Hinblick auf den zu erwartenden Flugbetrieb in jedem Falle festgestellt werden kann, sogar

- 33 -

eine besondere Empfindlichkeit. Diese ist im Lärminderungsplan auch näher beschrieben.

Auch die im luftrechtlichen Eignungsgutachten auf S. 10 vorgenommene Lagebeschreibung ist nicht zutreffend. Dort heißt es, der geplante Landeplatz sei umgeben im Süden von der Stadtautobahn und anschließendem Industriegelände, im Südwesten vom Betriebsbahnhof Deutzer Feld der Deutschen Bahn, im Westen von Bahngelände und anschließenden Kleingärten, im Norden von Klärteichen und im Nordosten bzw. Osten unmittelbar der Kalkberg selbst und dahinter von Wohnbebauung (Karlsruher Str., Im Bischofsacker, Kalk-Mülheimer-Str.).

Nicht erwähnt werden allerdings die im Westen/Nordwesten gelegene Wohnsiedlung mit dem Namen „Stegerwaldsiedlung“ sowie die im Südosten gelegenen Wohnhäuser entlang der Solingerstr., Remscheiderstr., Albermannstr. etc..

Nicht erwähnt wird auch, dass für das im Süden gelegenen Industriegelände am 31.07.2003 ein Bebauungsplan mit der Nummer 69450/08, Titel „Ehemaliges CFK-Gelände“, bekannt gemacht worden ist, welcher entlang der Wipperfürtherstr. ein allgemeines Wohngebiet vorsieht und in Nachbarschaft dazu an der Thessaloniki Allee eine Kindertagesstätte sowie an der Straße des 17. Juni ein Wissenschaftsmuseum, das sogenannte „Cologne Science Center“ (Odysseum).

Ebenso unvollständig ist die Schilderung der angeblichen Konfliktfreiheit mit sonstigen Luftfahrzeugen. Auf S. 24 heißt es im luftrechtlichen Eignungsgutachten, die Entfernung zum Flughafen Köln/Bonn betrage ca. 13 km. Auf Grund der sehr langen Erfahrungen mit dem bisherigen Betriebsstandort des „Christoph 3“ in Köln-Merheim können gegenseitige Gefährdungen oder Behinderungen ausgeschlossen werden. Sonstige Flugplätze befänden sich nicht in unmittelbarer Nähe. Konfliktverkehr mit Luftfahrzeugen im An- und Abflug zu anderen Flugplätzen könne daher ausgeschlossen werden. Auf Grundlage dieser Gegebenheiten seien Gefahren für die Flugsicherheit in hohem Maße unwahrscheinlich.

Dabei wird nicht erwähnt, dass auf einem Dach der Messehalle in Köln-Deutz direkt an der Deutz-Mülheimer-Str. sich bereits seit langem ein Hubschrauber-Sonderlandeplatz befindet. Die Entfernung zum Kalkberg wird mit ca. 500 m Luftlinie geschätzt. Der Sonderlandeplatz wird zwar bisher nur gelegentlich genutzt. Allerdings soll der Sender RTL Anfang 2008 in die Messehallen einziehen und wohl auch den Hubschrauberlandeplatz der Messe nutzen. Damit dürfte dieser deutlich häufiger genutzt werden. Auf Grund der Nähe des nächstgelegenen Hubschrauber-Sonderlandeplatzes können daher Konflikte keinesfalls ausgeschlossen werden.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das lokale Klima sind nicht akzeptabel. Dies gilt insbesondere unter Berücksichtigung geplanter weiterer Versiegelungen von Flächen im Nahbereich. Nach der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 70459/05 unter dem Arbeitstitel „Kunststraße in Köln-Kalk“ in der Fassung der Beschlussvorlage an den Stadtentwicklungsausschuss des Rates der Stadt Köln (Ds-Nr. 1486/006) weist das Gebiet heute den Klimatotyp „Stadtklima II – mittlerer Belastungsgrad“ auf. Durch den Bebauungsplan „Kunststraße in Köln-Kalk“ wird sich die Versiegelung und die Bebauung erheblich erhöhen. Es wird im Bebauungsplan-Entwurf (Begründung S. 16) argumentiert, es käme zwar kleinräumig zu einer Verschlechterung des Kleinklimas. Erhebliche Auswirkungen auf das gesamte Gebiet werden mit folgender Argumentation verneint:

- 34 -

*„Da westlich (Deutzer Feld) und nördlich (Kalkberg) weiterhin Flächen mit thermischer Ausgleichsfunktion erhalten bleiben, wird sich der Klimatoptyp im Plangebiet und seiner Umgebung nicht verändern.“*

Bei dieser Argumentation wird gerade nicht berücksichtigt, dass auch in diesen Bereichen erhebliche Eingriffe, Versiegelungen und Bebauungen geplant sind, so dass die Ausgleichsfunktionen dieser Bereiche erheblich gestört werden. Zu diesen Versiegelungen und Bebauungen, die die kleinklimatische Funktion des Bereichs stören, gehört die Bebauung des Kalkbergs mit dem Hubschrauber-Sonderlandeplatz. Wenn im landschaftspflegerischen Begleitplan lediglich die Auswirkungen des Vorhabens selbst in den Blick genommen und die sonstigen Planungen der Stadt Köln in diesem Bereich nicht hinreichend berücksichtigt werden, kann der LBP zu keinem sachgerechten Ergebnis kommen. Die soeben beispielhaft aufgeführte Planung weist dem Gebiet des Kalkbergs eine Ausgleichsfunktion zu, die vermeiden soll, dass sich die geplante erhebliche zusätzliche Versiegelung und Bebauung im B-Plan-Gebiet auf das lokale Klima auswirkt. Wenn der Kalkberg im geplanten Umfang durch den Hubschrauber-Sonderlandeplatz und die dazugehörigen Flächen einschließlich der neu geplanten Straßenzufahrt bebaut und versiegelt wird, kann er die ihm zugewiesene Ausgleichsfunktion nicht mehr in erforderlichem Maße wahrnehmen. Auch dies hätte im landschaftspflegerischen Begleitplan hinreichend Berücksichtigung finden müssen.

#### 10. Zum weiteren Verfahren

In Anbetracht der Vielzahl Betroffener, des geringen Umfangs und in großen Teilen wenig aussagekräftigen Inhalts der ausgelegten Genehmigungsunterlagen und daraus resultierend einem großen verbleibenden Informationsbedürfnis wird angeregt, einen Erörterungstermin im luftrechtlichen Genehmigungsverfahren durchzuführen.

Es wird beantragt,

ergänzende Gutachten und Stellungnahme, die der Vorhabenträger der Genehmigungsbehörde zu den in dieser Einwendung/Stellungnahme angeschnittenen Gesichtspunkten überreicht, in Ablichtung an die oben (Briefkopf) genannte Büro-Adresse des Unterzeichnenden zu übersenden.

Es wird beantragt,

die Stellungnahmen derjenigen Träger öffentlicher Belange, die Umweltbelange im Verfahren vertreten und/oder zu solchen vortragen (bes. Immissionsschutz- und Naturschutzbehörden) in Ablichtung zu übersenden.

Es wird zugleich das ausdrückliche Einverständnis erklärt, diese Stellungnahme auch Dritten im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

Karsten Sommer, Rechtsanwalt

Peter Becker  
Ströb. Schulstr. 1  
03046 Cottbus

07.11.2006

**Gutachtliche Stellungnahme im Verfahren zur Anlage und für den Betrieb einer Hubschrauberbetriebsstation (Hubschrauber-Landeplatz) auf dem Kalkberg in Köln-Kalk**

Die mir auszugsweise zur Verfügung stehenden Unterlagen (vgl. Anlage) im o.g. Genehmigungsverfahren, richtigerweise der öffentlichen Auslegung zur Beteiligung Träger öffentlicher Belange lassen einige Kriterien, insbesondere zur Standortwahl, in einem Licht erscheinen, welches es unbeteiligten Dritten nicht ermöglicht, die getroffene Standortwahl nachzuvollziehen und Ihre mögliche Betroffenheit darzustellen.

Konkret werden in Anlage 5 – Bewertung möglicher Standorte für eine Hubschrauberbetriebsstation in Köln Kriterien zur Entscheidung/Rangfolge und damit Wertigkeit aufgeführt, die nach der einschlägigen Literatur und der gängigen Praxis in der Luftrettung, zumindest einer Erweiterung bedürft hätten und ggf. zu einer anderen Entscheidung geführt hätten.

Maßgeblich sind aus hiesiger Sicht für eine Standortwahl zur Anlage und für den Betrieb eines Landeplatzes, an welchem ein Rettungshubschrauber (RTH) und ein Intensivtransporthubschrauber (ITH) gleichzeitig betrieben werden sollen, zumindest nachfolgende Themenkreise:

1. Flugbetriebliche Aspekte, resultierend aus den Veröffentlichungen der Richtlinien und Empfehlungen der ICAO; Anhang 14 Bd. II – Hubschrauberflugplätze-, anzuwendendes Recht in der Bundesrepublik Dt. mit Veröffentlichung der – Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (Bundesanzeiger vom 29.12.2005; ISSN 0720-6100). Hier wird explizit auf die Bestimmungen für den gewerblichen Flugbetrieb (JAR-OPS 3), als Betriebsvorschrift für Luftfahrtunternehmer hingewiesen. Die dort aufgeführten Kriterien fanden in der Standortwahl n.m.A. nicht die angemessene Gewichtung.

- Zur Verfügung stehende Fläche für die Ausweisung der erforderlichen Flugbetriebsflächen (Endanflug- und Startfläche, Aufsetz- und Abhebeflächen, Schwebeflugwege, Vorfeld, andere Betriebsflächen) – Flächenbedarf
- Räumliche und flächenmäßige Ausdehnung der An- und Abflugsektoren, bis zum möglichen Punkt Kurvenbeginn bei Erreichen einer sicheren Flugbahn/ eines Flugweges, der bei Ausfall des kritischen Triebwerkes den Weiterflug oder die sichere Notlandung ermöglicht
- Abstände zwischen Flugbetriebsflächen und zu errichtenden Betriebseinrichtungen; Hangar, Betankungsanlage(n), usw.
- Einrichtungen zur Kennzeichnung, Beleuchtung/Befeuerung der Betriebsflächen
- Bauschutz-/ Baubeschränkungsbereich

- Ausweisung/ Beschreibung /Darstellung von An- und Abflugsektoren unter Berücksichtigung der vorherrschenden Hauptwindrichtungen/ Windstärken/ Verteilung der Häufigkeiten über einen längeren Zeitraum für den begutachteten Betriebsstandort
- Verkehrliche Erschließung der Standorte, d.h. für das täglich diensttuende Personal (Luftfahrzeugführer, Rettungsassistenten, Notärzte) als auch für Rettungskräfte/-dienste (insbesondere Feuerwehr) im Ereignisfall
- Sicherung/Sicherungsmaßnahmen des Geländes gegen unbefugtes Betreten (das Luftrettungsmittel Hubschrauber unterliegt den gleichen hohen Anforderungen wie Luftfahrzeuge der „Verkehrsfliegerei“
- „Lärmbelastung“ für Dritte bei der Nutzung von An- und Abflugsektoren (Einzelschallereignis/ Äquivalenter Dauerschallpegel usw.)
- Flugsicherungstechnische Anbindung, Lage im Luftraum
- Betankungsanlage (Versorgung/Auftanken der Luftfahrzeuge nach/vor weiteren Einsätzen)

## 2. Medizinische Aspekte zur Sicherstellung des Einsatzes mit dem Luftrettungsmittel

- a) Rettungshubschrauber
- b) Intensivtransporthubschrauber

- Welche und wieviel Krankenhäuser einer Versorgungsstufe oberhalb der Grund- und Regelversorgung, d.h. mit speziellen Versorgungsmöglichkeiten befinden sich in „angemessener“ Entfernung der zum regelmäßigen Einsatzradius des Luftrettungsmittels/Versorgungsradius (Spezialkliniken, Krankenhäuser der Maximalversorgung)
- Verfügbarkeit des medizinischen Personals (insbesondere Notärzte), d.h. bei einem Standort mit RTH und ITH im 24-Stundenbetrieb sind täglich drei Notärzte gebunden.
- Verfügbarkeit besonderer, aber regelmäßig benötigter medizinischen Geräte (Inkubator, Ballonpumpe usw.)
- Möglichkeiten der Desinfektion Luftfahrzeug, Medikamentennachführung wegen dem Verbrauch bei hohen Einsatzzahlen usw.

## 3. Personelle Aspekte

- Bei der Verwendung von zwei Luftfahrzeugen (RTH und ITH) an einem Standort, wobei der ITH täglich 24 Stunden verfügbar ist, ergeben sich Anforderungen an die notwendigen Räumlichkeiten der HEMS-Crewmember (Besatzungsmitglieder des Luftfahrzeuges). Es sind Aufenthaltsräume und Diensträume für weibliche und männliche Besatzungsmitglieder erforderlich, die mindestens für drei vollzählige Crews vorhanden sein müssen (für ca. 11 Personen Dienst- und Ruheräume).
- Das v.g. Personal benötigt Abstellpositionen (Parkplätze) für die persönlichen Fahrzeuge. Es müssen Betriebsflächen für Fahrzeuge den Ver- und Entsorgung (z.B. Kraftstofflieferungen zur Tankanlage der Luftfahrzeuge/ Müllentsorgung usw.) vorhanden sein.

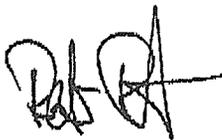
#### 4. periphere Aspekte

- Ver- und Entsorgung eines Standortes mit Wasser, Elektroenergie, Medienanschlüssen
- Entwässerung/Leichtstoffabscheider an der Betankungsanlage, der Hubschrauberwaschmöglichkeit
- Lagerung von besonderem medizinischen Equipment ( Sauerstoff, Medikamentenbevorratung, Desinfektion)
- Einhaltung der Bestimmungen des Naturschutzes, der Landschaftspflege/ Raumordnung

Bei Würdigung der v.g. Aspekte in der Reihenfolge ihrer Nennung, ist die Entfernung eines Standortes von Luftrettungsmitteln (RTH; ITH) nicht abhängig von:

- der Distanz des Standortes Hubschrauber und dem Ort der Verfügbarkeit der Feuerwehr (auch als bodengebundenes Rettungsmittel)
- Standort des Luftfahrzeuges zum Mittelpunkt des Versorgungszentrums (hier: Dom zu Köln)
- der Realisierung/ der Umsetzung der planerischen Idee in eine genehmigte und betriebsbereite Flugbetriebsanlage als genehmigten Landeplatz im Sinn des Luftverkehrsgesetzes.

Es wird angeregt, die bewerteten Standorte nach Anlage 5 der Vorlage vom 04.04.2005 des Oberbürgermeisters an die Ratsmitglieder, Ausschüsse und Bezirksvertretung erneut einer tieferen Prüfung zu unterziehen und unter den o.g. Aspekten neu zu bewerten. Gestützt werden diese Empfehlungen auf die langjährige Erfahrung als Ausrüster, Planer und Sachverständiger (Begleiter) bei der Genehmigung zur Anlage von Landeplätzen für Hubschrauber in der Bundesrepublik Deutschland.



Peter Becker