

Bruno Peters, BI Kalkberg

Thessaloniki Alle 3
51103 Köln

20.12.2012

Bezirksregierung Düsseldorf
Luftverkehrsbehörde
Cecilienallee 2

40474 Düsseldorf

Betrifft: Genehmigung für die Anlage und den Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes im Rahmen des Neubaus einer Rettungsbetriebsstation auf dem so genannten „Kalkberg“ in Köln-Kalk / Köln-Buchforst vom 21.10.2008, Ihr Zeichen: Az. 26.01.01.03.21

Hier: Antrag auf erneute Überprüfung und (Teil-) Widerruf oder (Teil-) Rücknahme der Genehmigung, hilfsweise Anordnung nachträglicher Beschränkungen sowie Auflagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Genehmigungsbescheid vom 21.10.2008 haben Sie die Genehmigung für die Anlage und den Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes „Köln-Kalkberg Luftrettungsbetriebsstation“ erteilt.

Die Genehmigung enthält unter dem Titel „Vorbehalte“ unter der Bezifferung „A.IV“ die ausdrückliche Ermächtigung, nachträgliche Beschränkungen sowie weitere Auflagen anzuordnen und die Genehmigung jederzeit zu widerrufen oder zurückzunehmen, dies auch in Teilen.

Hierauf beziehe ich mich und beantrage,

die erneute Überprüfung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung nach § 6 LuftVG i. V. m. § 49 ff. LuftVZO einschließlich der ihr zugrunde liegenden Daten und Gutachten, insbesondere unter den nachfolgend aufgeführten Gesichtspunkten, und darauf basierend den Widerruf oder die Rücknahme bzw. den Teilwiderruf oder die Teilrücknahme der Genehmigung, zumindest aber die Anordnung nachträglicher Beschränkungen der Genehmigung sowie weiterer Auflagen, insbesondere zum Schutz vor Fluglärm und Sicherheitsrisiken, welche aus der Belegenheit des Sonderlandeplatzes, d.h. aus dessen zentraler Lage mitten im dicht besiedelten innerstädtischen Kölner Gemeindegebiet, folgen.

Im Einzelnen

Ich habe lange in Köln-Buchforst gelebt und werde in Kürze auch wieder dorthin ziehen, in ein Mehrfamilienhaus, das weniger als 1 Kilometer von dem genehmigten Hubschrauber-Sonderlandeplatz entfernt ist. In dieser Entfernung leben rings um den Kalkberg ca. 26.000 Einwohner.

An Tatsachen, die eine erneute Überprüfung der erteilten Genehmigung und deren (Teil-) Widerruf oder (Teil-) Rücknahme, zumindest aber nachträgliche Anordnungen sowie weitere Auflagen erforderlich machen, führe ich wie folgt an:

1. Standortfrage

Die Standortentscheidung für den Kalkberg beruht auf Auswahlkriterien und Annahmen, die zum einen aufgrund neuester Erkenntnisse und Entwicklungen der Sache nach überholt sind und zum anderen bereits im Ansatz verfehlt sind. Ferner sind maßgebliche Faktoren in die Bewertung nicht eingeflossen, so dass sich daher die Standortfrage erneut stellt.

Die Stadt Köln hatte als Antragstellerin der Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes ein Bewertungsschema mit acht Kriterien zur Beurteilung der Geeignetheit der einzelnen Standorte erstellt. Anhand dieses Bewertungsschemas wurde eine Prüfung vorgenommen und in einer Bewertungsmatrix eine Rangliste der insgesamt 23 geprüften Standorte entsprechend der jeweils erzielten Punktzahl ausgewiesen (vgl. *Quellenverzeichnis, nachfolgend als „Qv.“ abgekürzt, Ziff. 26, Abbildung 6*). Das Festlegen der Kriterien, der je Kriterium erreichbaren Eignungspunktzahlen und das Bewerten nach diesen Kriterien hatte die Berufsfeuerwehr Köln, Amt für Feuerschutz, Rettungsdienst und Bevölkerungsschutz, übernommen.

Kriterien und Bewertungsschema sind:

- Lärm (Anteil an Wohnbebauung im Umkreis von 300 Metern)
(*mögliche Bewertungen: 1, 2, 3, KO*)
- Zentralität (Luftlinie zum Kölner Dom)
(*mögliche Bewertungen: 1, 2, 3, 4*)
- Distanz zu Feuerwachen (Zahl der Feuerwachen im Radius von 1.500/3.000 Metern)
(*1 Punkt je Feuerwache im inneren Kreis, 0,5 Punkte je Feuerwache zwischen innerem und äußerem Kreis*)
- Distanz zu Krankenhäusern (Zahl der Krankenhäuser im Radius von 1.500/3.000 Metern)
(*1 Punkt je Krankenhaus im inneren Kreis, 0,5 Punkte je Krankenhaus zwischen innerem und äußerem Kreis*)
- Verfügbarkeit des notwendigen Grundstücks
(*mögliche Bewertungen: 1, 2, KO*)
- Flugsicherheit (Anforderungen der AV „Hubschrauber“, Genehmigungsfähigkeit)
(*mögliche Bewertungen: 1, 2, 3, KO*)
- Einsatztaktik (Behinderungen)
(*mögliche Bewertungen: 1, 2, 3, 4*)
- Realisierung (Dauer der Errichtung ab 01.07.05)
(*mögliche Bewertungen: 1, 2, KO*).

Der an der Kalk-Mülheimer Straße, an der Grenze der Stadtteile Köln-Kalk und Köln-Buchforst gelegene Kalkberg nahm bei dieser Bewertung den ersten Rang mit 22,0 Punkten ein.

Aufgrund dieses Bewertungsschemas hatte sich der Rat der Stadt Köln am 05.07.2005 für den Landeplatz auf dem Kalkberg ausgesprochen.

1.1. Neue Situation: Benachbartes Wohngebiet

Das luftrechtlichen Eignungsgutachten, auf welchem die Genehmigung maßgeblich beruht, beschreibt die Umgebung des genehmigten Landeplatzes unzutreffend und zwar wie folgt:

„Der geplante Landeplatz wird 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 Straße, Im Bischofsacker, Kalk-Mülheimer Straße)“ (vgl. Qv., Ziff. 01, Seite 10).

Diese Umgebungsbeschreibung bildet nicht die tatsächliche Situation ab, da die Wohnbevölkerung im Wesentlichen ausgeblendet wird. So wird die Stegerwald-Siedlung, ein im Westen gelegenes, unmittelbar benachbartes Wohnviertel nicht berücksichtigt, ebenso nicht die südliche Wohnbebauung von Köln-Mülheim, einem im Norden gelegenen Stadtteil, ebenso nicht Köln-Buchforst, im Osten gelegen, einer der dicht besiedelsten Stadtteile Kölns. Für den Schutz ihrer Bevölkerung hatte sich im Jahr 2005 die Bezirksvertretung Mülheim bereits eingesetzt und durchgesetzt, dass der über Mülheim führende Flugsektor nur in besonderen Notfällen (zum Beispiel bei Einsätzen im Bezirk Mülheim) genutzt werden darf (vgl. Qv., Ziff. 23).

Die aktuelle Situation stellt sich zudem gänzlich anders dar: das im Eignungsgutachten zitierte Industriegelände ist nahezu nicht mehr existent. Stattdessen ist ein Wohnviertel mit 5-geschossigen Bauten entstanden, das Quartier Colonia, gelegen zwischen Istanbulstraße und Thessaloniki-Allee, mit ca. 1.400 Einwohnern.

Es liegt auf der Hand, dass der Anteil der vom Fluglärm betroffenen Wohnbevölkerung damit deutlich gestiegen ist und wesentlich über der im Eignungsgutachten berücksichtigten liegt.

1.2. Bislang ungeklärte Gefahrenquelle: Cyanide im Grundwasser

Als Bewertungskriterium für die Standortfrage ist aufgrund aktueller Entwicklungen ein weiterer entscheidender Faktor hinzugekommen, der bislang unberücksichtigt geblieben ist.

Aktuell sind Grundwasserbeeinträchtigung durch Cyanide im Abstrom des Kalkberges festgestellt worden. Damit werden gänzlich neue, bislang ungelöste Fragen für den geplanten Landeplatz samt Rettungsbetriebsstation aufgeworfen.

Nach einem im Auftrag der Stadt Köln von der DMT GmbH & Co. KG erstellten Gutachten vom 23.11.2011 sind an sämtlichen fünf Grundwassermessstellen im Abstrom des Kalkberges erhöhte, zum Teil oberhalb des Geringfügigkeitsschwellenwertes liegende Gehalte an Cyanide nachweisbar.

Als mögliche Ursache gilt ein Produktionsrückstandsrest innerhalb des Kalkberges der ehemaligen Chemischen Fabrik Kalk (CFK). Der tiefere Haldenkörper ist bislang noch nicht untersucht worden. Allein die oberen sechs Meter des Kalkberges sind aufgeschlossen worden, die dortige Bildung von Schicht- und Stauwasser konnte ausdrücklich nicht ausgeschlossen werden. Es werden ein mehrjähriges Grundwasser Monitoring empfohlen sowie ergänzende

Erkundungsmaßnahmen, um ein Sanierungskonzept entwickeln zu können. Die Gefahrenerforschung ist bislang nicht abgeschlossen. Bislang kann daher nicht sicher abgeschätzt werden, ob und ggf. in welchem Umfang der Kalkberg abgetragen werden muss. Die Standortfrage stellt sich daher auch unter diesem Aspekt neu.

Der Kalkberg ist eine Hochdeponie mit unbekanntem, nicht dokumentiertem Inhalt, worauf im Erörterungstermin im Februar 2007 eigens hingewiesen worden ist.

Bisher ist die Stadt von der Ungefährlichkeit der Altlast Kalkberg ausgegangen, ein umweltgeologisches Gutachten bescheinige die Ungefährlichkeit dieser Altlast (*vgl. Qv., Ziff. 21, Seite 3*). Doch diese Annahme ist heute nicht mehr haltbar.

Der Kalkberg wurde von der ehemaligen Chemischen Fabrik Kalk während ihres über 100-jährigen Bestehens als private Mülldeponie genutzt. In den Hochsommern der 50er- und Anfang der 60er-Jahre des vorigen Jahrhunderts kam es regelmäßig zu Bränden, welche den Einsatz der Feuerwehr notwendig machten. Anfang der 60er-Jahre wurden mit erheblichem Kostenaufwand Entlüftungsschächte eingezogen, um im Untergrund entstehende Gase abzuführen, die Bohrungstiefe reichte bis unter die Grundwasserlinie. Die Mitte der 60er-Jahre fertig gestellte Stadtautobahn B55a verläuft über das Kalkberg-Gelände und gründet sich dort auf Betonpfeilern und wird dort in Hochlage geführt. Bereits wenige Jahre nach ihrer Errichtung mussten die Pfeiler kostenaufwendig saniert werden, da diese durch im Erdreich befindliche Substanzen massiv geschädigt worden waren. In den 70er- und 80er-Jahren fielen bei der Brand- und Flammenschutzmittelproduktion Bromsalze und andere hoch giftige Substanzen aus der Bromchemie an; die Stoffe sind in Fässer verfüllt und im Kalkberg abgelagert worden. Nach der Fabrikschließung sollen sie sodann an einen anderen Ort verbracht worden sein. Auch heute ist mit bloßem Auge zu erkennen, dass die an der Nordseite des Kalkbergs gelegene Stützmauer, die das steil abfallende Gelände gegen die Siedlung „Am Bischofsacker“ eigentlich absichern soll, massiv geschädigt ist. Dies offensichtlich infolge im Erdreich lagernder Substanzen. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis die Mauer komplett saniert werden muss.

Cyanid Funde waren schon vor dem 23.11.2011 bekannt. Ausweislich einer Beschlussvorlage der Stadt Köln sind weitere umfangreichere Untersuchungen zur Gefahrenerforschung erforderlich, welche nach Schätzungen des Umwelt- und Verbraucherschutzamtes ca. 2 bis 5 Jahre andauern werden (*vgl. Qv., Ziff. 27, Seite 9*). Zum damaligen Zeitpunkt ging das Umwelt- und Verbraucherschutzamt bereits davon aus, dass unabhängig von den vorgenannten Ursachenuntersuchungen zusätzlich in den nächsten 20 Jahren Grundwasseruntersuchungen als Nachsorgemaßnahme erforderlich seien. Diese Kosten für die Nachsorge wurden auf insgesamt 50.000 € (rd. 2.500 € pro Jahr) geschätzt (*vgl. Qv., Ziff. 27, Seite 10*).

Besondere Brisanz kommt dieser bislang unerforschten Gefahrenquelle deshalb zu, weil das bislang favorisierte Investorenmodell aufgegeben worden ist und stattdessen das Modell „Eigenerichtung auf eigenem Grundstück“ verfolgt wird (*vgl. Qv., Ziff. 25, Seite 22*). Der Rat der Stadt Köln hat in seiner Sitzung vom 20.12.2011 den Strategiewechsel gebilligt (*vgl. Qv., Ziff. 28, Seite 49*).

Derzeit muss davon ausgegangen werden, dass der Rat der Stadt Köln dem Ankauf des Kalkbergs von der bisherigen Eigentümerin, der Firma GSE Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH, Köln, die zuvor auch als Investorin aufgetreten war, grundsätzlich zugestimmt hat. Da die Ratssitzung nicht öffentlich war, sind der Kaufvertrag und dessen Konditionen nicht bekannt.

Im Hinblick auf den Erwerb des Kalkberges durch die Stadt Köln von der Firma GSE ist die Stadt Köln im Begriffe, der bisherigen Grundstückseigentümerin dieses Sanierungsrisiko abzunehmen.

Angesichts der deutlichen Stellungnahme des Rechnungsprüfungsamt vom 28.10.2011, nach welcher das mit dem Erwerb des Kalkbergs verbundene Risiko nicht sicher kalkulierbar sei, ist die Kaufentscheidung - Ankauf bei fehlendem Sanierungskonzept - nicht nachvollziehbar und in höchstem Maße risikobelastet.

In Anbetracht dieser erheblichen Umwelt- und Kostenrisiken für die Stadt Köln kann das vorgenannte Bewertungsschema kein sachgerechtes Beurteilungsschema zur Standortentscheidung mehr darstellen. Weder Umwelt- noch Kostenrisiken werden als Beurteilungskriterien berücksichtigt. Dies ist aufgrund der jüngsten Entwicklungen jedoch unverzichtbar. Bereits aufgrund dieser Kriterien müsste der Kalkberg als geeigneter Standpunkt ausscheiden, dürfte jedenfalls nicht den ersten Rang einnehmen. Tatsächlich liegt ein KO-Kriterium vor.

1.3. Neue Situation: vermutlich Altölrückstände auf dem Kalkberg

Nach der Berichterstattung des Kölner Stadt-Anzeigers vom 31.10.2012 wurde eine dunkle, zähflüssige Substanz, vermutlich Altöl, in einer Mulde an der Nordwestflanke des Kalkberges entdeckt. Die Untersuchungen sind derzeit noch nicht abgeschlossen. Das Umweltamt vermutet, dass hier Altöl verkippt wurde. Dies vor längerer Zeit und in beträchtlichen Mengen, d.h. nicht nur ein Kanister, der umgefallen sein könnte.

Nach Bürgermeister Hans-Werner Bartsch ist insbesondere fraglich, warum die verunreinigte Stelle nicht früher aufgefunden worden ist. Sollte es sich um wesentliche Verunreinigungen handeln, so wird er zitiert, sei zu überlegen, ob der Standort Kalkberg aufgegeben werden müsse.

Offenkundig wurde der Kalkberg nicht in dem erforderlichen Maße untersucht und sicherlich nicht in dem Umfang, wie stets suggeriert wurde. Hier bleibt zu prüfen, ob ggf. vorsätzlich getäuscht worden ist.

1.4. Konsequenz aus Punkt 1.3.: Artenschutzprüfung

Der Geschäftsführer der Grundstückeigentümerin wird im Kölner Stadt-Anzeiger vom 31.10.2012 mit den Worten wiedergegeben, dass Dreiviertel des Berges untersucht worden seien, dass jedoch die Nordwestseite wegen des „dschungelartigen“ Geländes weniger intensiv geprüft worden sei.

Der Kalkberg ist eine durchgehend begrünte Fläche, die sich jahrzehntelang selbst überlassen blieb. Daher ist zu prüfen, insbesondere an den „dschungelartigen“ Stellen, ob der Kalkberg artgeschützten Tieren und Pflanzen Lebensraum bietet.

Artenschutz wird von der Antragstellerin als zusätzliches KO-Kriterium bei der Standortalternative Geestemünder Straße angeführt (vgl. Qv., Ziff.46, Seite 5), bei dem Standort Kalkberg schweigt man sich hierzu aus, in dem Bewertungsschema, dem alle Standorte unterzogen worden sind, sucht man es vergeblich. Hier wird also willkürlich mit einem zusätzlichen Kriterium operiert, ein Bewertungsverfahren nach einheitlichen Kriterien, die für alle Standorte gelten, hat somit nicht stattgefunden.

1.5. Neue Situation: Kalkberg gehört seit dem 01.04.2012 zur Kölner Umweltzone

Die Kölner Umweltzone ist zum 01.04.2012 erweitert worden und umfasst nun ein Gebiet, zu dem auch der Kalkberg gehört (vgl. Qv., Ziff.33).

Zu den zu der Umweltzone gehörenden Straßen oder Straßenabschnitten gehören auch die Kalk-Mülheimer Straße, die direkt am Kalkberg vorbeiführt, und Teile der Waldecker Straße (vgl. Qv., Ziff.34).

Mit der Umweltverträglichkeit der geplanten Kalkberg-Station hat sich auch die Genehmigungsbehörde auseinander gesetzt. Sie merkt dazu u.a. an:

„Die in den umgebenden Stadtteilen geplanten weiteren Bebauungsmaßnahmen weisen zwar dem Kalkberg eine bodenklimatische Ausgleichsfunktion zu, diese wird jedoch mit der Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes nicht gefährdet, da nur ein kleiner Teil der Fläche genutzt wird. Auswirkungen auf das Bodenklima und damit auf das lokale Gesamtklima sind zwar zu erwarten, diese bleiben aber im tolerablen Bereich“ (vgl. Genehmigungsbescheid, Seiten 42, 43).

„Das Prüfungsergebnis lässt den gesicherten Schluss zu, dass aufgrund der geringen Flugbewegungen an dem zu bewertenden Hubschraubersonderlandeplatz durch die dort entstehenden Luftverunreinigungen und den Lärm keine schädlichen oder unzumutbaren Einflüsse auf die Umwelt zu besorgen sind“ (vgl. Genehmigungsbescheid, Seite 43).

„Eine besondere ökologische Empfindlichkeit des Raumes, der als Grünfläche ausgewiesen ist, kann im Hinblick auf die geplante Nutzung nicht festgestellt werden. (...) Ein besonderer Reichtum, eine besondere Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur oder Landschaft des Gebietes können nicht erkannt werden“ (vgl. Genehmigungsbescheid, Seite 44).

Diese Einschätzung ist kaum nachvollziehbar. Gänzlich unklar ist etwa, was mit „tolerablem Bereich“ gemeint sein soll, bezeichnenderweise wird eine Definition nicht gegeben. Allein behauptet, jedoch nicht begründet, wird, dass für den Kalkberg und seine Umweltbestandteile keine besondere Schutzbedürftigkeit erkannt werden könne. Angesichts der Tatsache, dass der Kalkberg den im Bischofsacker gelegenen Häusern als Lärmschutz gegen die Stadtautobahn dient, dass er für ein in der Stegerwald-Siedlung heimisches Falkenpaar das Jagdrevier darstellt, ebenso wie für ein Raubvogelpärchen, das sich im Turm der Kalker Josefskirche eingenistet hat, ist diese pauschale Behauptung schlicht falsch.

Sinn der Umweltzone ist es, die Qualität der Luft zu verbessern und Gesundheitsgefahren für Bürger und Bürgerinnen zu vermeiden. Bekanntlich sind in Köln besonderes die Stickstoffwerte problematisch, welche den Grenzwert zum Teil erheblich überschreiten, dies insbesondere an Verkehrsschwerpunkten (vgl. Qv., Ziff.32).

Der genehmigte Landeplatz liegt direkt neben dem Verkehrsschwerpunkt Stadtautobahn/B55a, Großfahrzeuge wie Servicefahrzeuge und Kranwagen sollen den Kalkberg über eine 350 m lange Zufahrtsstraße befahren können (vgl. Qv., Ziff.27, Seite 12), der unterirdische Flugbenzintank soll von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen gefüllt werden (vgl. Qv., Ziff.27, Seite 13), täglich sollen An- und Abfahrten der Feuerwehr und des Personals erfolgen, etc.

Der Betrieb einer Hubschrauberlandeplatzes auf dem Kalkberg würde die Ziele der Umweltzone vereiteln, dies gerade angesichts der massiven und bekannten Vorbelastung.

1.6. Neue Situation: Rückwärts-Startverfahren der Hubschrauber erforderlich

Seit Erteilung der Genehmigung und damit auch seit Abfassung der dem Genehmigungsbescheid zugrunde liegenden schalltechnischen Untersuchung (vgl. Qv., Ziff. 03) haben sich neue Erkenntnisse im Hinblick auf das Startverfahren ergeben, die naturgemäß noch nicht berücksichtigt werden konnten.

In der Praxis hat sich in der Zwischenzeit das so genannte Rückwärts-Startverfahren durchgesetzt, das aus Sicherheitsgründen auch auf dem Kalkberg zur Anwendung kommen wird (vgl. Qv., Ziff. 31, *Die Startphasen im Überblick, Phase 3, Rückwärtsgerichteter Steigflug auf eine Höhe von 30 bis 40 Meter*). Dieses Rückwärts-Startverfahren ist unausweichlich, weil in unmittelbarer Nähe des Landeplatzes keine ausreichend großen Notlandeflächen in erforderlicher Zahl vorhanden sind (vgl. Qv., Ziff. 01, Seite 18). Sinn und Zweck des Rückwärts-Startverfahrens ist es, bei sich in der Startphase einstellenden Betriebsstörungen eine sichere Rückkehr zum Startpunkt zu ermöglichen. Die entsprechende Berechnungsvorschrift wurde erst im Jahr 2010 eingeführt (DAGA Berlin).

Anstelle des in der schalltechnischen Untersuchung angenommenen Standard-Abflugverfahrens sind daher die Methoden des Rückwärts-Startverfahrens in eine aktuelle Berechnung und Bewertung des zu erwartenden Fluglärms einzubeziehen. Die schalltechnische Untersuchung ist im Hinblick auf ihre Berechnungsgrundlage daher veraltet, die hierauf basierenden Bewertungen sind auf unzutreffender Tatsachengrundlage ergangen.

1.7. Nicht sachgerecht: Kriterium Lärm (Wohnbebauungsanteil im Umkreis von 300 m)

Das zur Betrachtung der Lärmauswirkung gewählte Kriterium „betroffene Wohnbebauung innerhalb eines 300 m Radius“ entbehrt jeder Grundlage. Richtigerweise hätte dieses Bewertungskriterium nicht auf einen 300 m Radius verengt werden dürfen. Ein nach Lage der Dinge zur Bewertung der Lärmbetroffenheit sachgerecht gewähltes Kriterium hätte die Wohnbebauung in einem Umkreis von bis zu 1.500 Metern nicht ausblenden dürfen. Der Genehmigungsbescheid übernimmt diese von der Stadt Köln vorgegebene verfehlt Definition der Lärmbetroffenheit, ohne diese auf ihre Plausibilität hin zu überprüfen.

Tatsächlich hat ein startender Hubschrauber seine übliche Reishöhe nicht bereits nach 300 Meter Entfernung vom Startplatz erreicht, sondern erst ab ca. 1.000 Meter (vgl. Qv., Ziff. 26, *Abbildung 8*). Ein landender Hubschrauber verlässt seine Zwischenanflughöhe von 300 Meter über Grund, wenn noch ca. 1.350 Meter horizontale Wegstrecke zum Landepunkt zurückzulegen sind (vgl. Qv., Ziff. 05, Seite 6). „Entlang der Start- und Landesektoren auf einer Strecke von insgesamt 3.000 m Länge“ sind nur Erhebungen bis zu 4,5 m Höhe pro 100 m Länge zulässig (vgl. Qv., Ziff. 27, Seite 15). Bereits dies belegt die großräumigere Lärmbetroffenheit, die wesentlich über die innerhalb eines 300 m Radius lebende Wohnbevölkerung hinausgeht.

Ein solcher 300 m Radius wird gerade auch nicht von dem luftrechtlichen Eignungsgutachten gefordert bzw. ist aus den dortigen Ausführungen ableitbar. Das Gegenteil trifft zu. So wird im luftrechtlichen Eignungsgutachten allein ausgeführt, dass im Umkreis von ca. 1.000 Metern eine durch Flugunfälle ausgelöste Gefährdung der Anwohner statistisch nicht nachweisbar sei, im Umkreis von 1.500 Metern ein beschränkter Bauschutzbereich einzurichten sei, damit die Nutzung des Landeplatzes nicht durch die Errichtung von neuen Hochbauten eingeschränkt werden könne, und die Anflugbefehle so zu gestalten sei, dass sie aus einer Entfernung von 5.000 Metern und in einer Höhe von 300 Metern oberhalb des Landeplatzniveaus gesehen werden könne (vgl. Qv., Ziff. 01, Seiten 22, 24, 15).

Bezeichnenderweise setzt die Genehmigungsbehörde bei der Beurteilung der Lärmbetroffenheit gerade auch nicht diesen Maßstab an, sondern ordnet darüber hinaus passive Lärmschutzmaßnahmen an zum Schutz vor mit dem Flugbetrieb einhergehenden zusätzlichen Lärmauswirkungen. Dies für straßenzugewandte Seiten von Gebäuden besonders lärmsensibler Einrichtungen (Alten- und Kinderheime, Kindertagesstätten, Schulen und ähnliche) im Abstand von < 1000 m zur Hubschrauberbetriebsstation und fordert deren Einbeziehung in ein Lärmsanierungsprogramm (vgl. *Genehmigungsbescheid, Seite 14*).

In diesem Abstand befinden sich heute, in städtischer oder privater Trägerschaft, 13 Kindergärten, 9 Schulen und 1 Seniorenheim (vgl. *Qv., Ziff. 28, Seite 49*).

In diesem Abstand leben heute ca. 26.000 Einwohner. Bei dem Alternativ-Standort Geestemünder Straße sind es ca. 90 Einwohner.

Und neue Einwohner werden in unmittelbarer Nähe des Helikopterflughafens hinzu kommen: Die Wohnbaumaßnahme auf dem Gelände der ehemaligen Chemischen Fabrik Kalk ist noch nicht abgeschlossen, in Köln-Mülheim sind, im Bereich des Hafens und des ehemaligen Deutz-Motoren-Geländes, Euro-Forum I und II geplant, Zentren mit einer gemischten Nutzung aus Wohnbebauung und Bürogebäuden.

1.8. Nicht sachgerecht: Kriterium Zentralität

Die zur Begründung der Standortwahl angeführte Argumentation, dass der Landeplatz zentral in Köln gelegen sein müsse, damit der Kölner Norden zeitig erreicht und notfallmäßig versorgt werden kann, kann nicht überzeugen, weil der Kölner Norden bereits von dem in Duisburg stationierten Rettungshubschrauber „Christoph 9“ mit abgedeckt wird (vgl. *Qv., Ziff. 26, Karte 1*). Dieser Rettungshubschrauber ist an der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik im Süden Duisburgs stationiert. Da er nicht ausgelastet ist, hilft er in den benachbarten Niederlanden aus (vgl. *Qv., Ziff. 44*).

Auch ist geplant, bis zum Jahr 2015 in Köln-Worringen - und damit im Kölner Norden - eine neue Rettungswache zu errichten und entsprechend auszurüsten (vgl. *Qv., Ziff. 43, Seite 13*). Gleiches ist für Köln-Dellbrück geplant.

Die bodengebundenen Rettungsdienste werden daher beträchtlich ausgebaut. Die bisherige Argumentation, dass eine Aufrechterhaltung des bisherigen Sicherheitsniveaus bei einem weiter vom Stadtzentrum gelegenen Hubschrauberlandeplatz als dem Kalkberg nur durch eine Zusetzung an bodengebundenen Rettungsdiensten tagsüber sichergestellt werden könne (vgl. *Genehmigungsbescheid, Seite 17*), vermag daher als Rechtfertigungsgrund nicht mehr zu verfangen.

Auch dem RettG NRW wird Genüge getan. Nach diesem hat das Netz der Rettungswachen so engmaschig zu sein, dass jeder an einer Straße gelegene Notfallort in einer Eintreffzeit (Hilfsfrist) von 5 - 8 Minuten, im ländlichen Bereich bis 12 Minuten, erreichbar ist (vgl. *Genehmigungsbescheid, Seite 35*).

Anzumerken ist: Primäre Aufgabe eines Rettungshubschraubers ist die Abdeckung eines Einsatzgebietes mit einem Radius von 50 Kilometern, die Einsatzgebiete der sieben in NRW stationierten Rettungshubschrauber (vgl. *Qv., Ziff. 26, Karte 1*) sind dabei miteinander abzustimmen. Das Bestreben der Kölner Berufsfeuerwehr, auf Kölner Stadtgebiet die Einhaltung einer 12-Minuten-Linie allein mit dem Rettungshubschrauber und nicht mit anderen Hilfsmitteln sicherstellen zu wollen (vgl. *Qv., Ziff. 26, Abbildung 3*), ist für die übrigen Mitglieder der Gebietskörperschaften (vgl. *Genehmigungsbescheid, Seite 33*) immer dann von Nachteil, wenn sie

einen Hubschrauber anfordern, dieser jedoch durch einen Einsatz im Kölner Norden nicht zur Verfügung steht.

1.9. Nicht sachgerecht: Kriterien Distanz zu Feuerwachen und Krankenhäuser

Als Feuerwachen, die in Nähe des genehmigten Landeplatzes liegen, kommen nur die Feuerwachen FW9 und FW10 infrage, mit den Adressen 51063 Köln-Mülheim, Bergisch-Gladbacher-Straße 179 bzw. 50679 Köln-Deutz, Gießener Straße 21. Letztere soll demnächst auf das Gelände der ehemaligen Chemischen Fabrik Kalk verlegt werden.

Als Krankenhäuser, die in Nähe des genehmigten Landeplatzes liegen, kommen die Krankenhäuser Eduardus-Krankenhaus, Evangelisches Krankenhaus, Kinderkrankenhaus und Marienhospital allein in Betracht, mit den Adressen 50679 Köln-Deutz, Custodisstr. 3-17 bzw. 51103 Köln-Kalk, Buchforststraße 2 bzw. 50735 Köln-Riehl, Amsterdamer Straße 59 bzw. 50668 Köln-Altstadt-Nord, Kuniberts kloster 11-13. Dies sind auch jene Krankenhäuser, die laut Landeplatzkonzept vom Kalkberg aus versorgt werden sollen (vgl. Qv., Ziff. 26, Abbildung 2).

Wählt man als Bezugspunkt die Mitte des Kalkberges, so ergibt eine Entfernungsmessung über Google Earth folgende Luftlinienabstände: ca. 2,5 km bzw. 1,4 km Luftlinienabstand der Feuerwachen in der o.g. Reihenfolge und ca. 2,1 km bzw. 1,1 km bzw. 2,8 km bzw. 2,5 km Luftlinienabstand bei den Krankenhäusern.

Entsprechend den Vorgaben des Bewertungsschemas ergeben sich damit tatsächlich 1,5 Punkte für das Kriterium „Distanz zu FW“ und 2,5 Punkte für das Kriterium „Distanz zu KH“. Dies sind insgesamt 4,0 Punkte und damit 1,0 Punkte weniger als in der Bewertungsmatrix ausgewiesen.

Hinzu kommt, dass wenig verständlich als Maßstab auf die Luftlinienentfernung zurückgegriffen wurde und nicht, wie es sich nach Sinn und Zweck des Distanzkriteriums (Versorgung der umliegenden Krankenhäuser) aufgedrängt hätte, auf die tatsächlich mit dem Fahrzeug zurückzulegenden Fahrkilometer. Hiernach ergibt sich ein ganz anderes Bild.

Wählt man als Bezugspunkt das in 51065 Köln-Buchforst, Kalk-Mülheimer Straße 264 gelegene Mehrfamilienhaus, das direkt gegenüber dem Kalkberg liegt, so ergeben sich, gemessen über Google Maps, die folgenden zu fahrenden Entfernungskilometer: Bei den Feuerwachen, in der o.g. Reihenfolge, sind es ca. 2,7 bzw. 1,9 Kilometer, bei den Krankenhäusern, in der o.g. Reihenfolge, sind es ca. 4,5 bzw. 1,3 bzw. 5,2 bzw. 5,6 Kilometer.

Entsprechend den Vorgaben des Bewertungsschemas ergeben sich damit lediglich 1,0 Punkte für das Kriterium „Distanz zu FW“ und 1,0 Punkte für das Kriterium „Distanz zu KH“. Dies sind insgesamt 2,0 Punkte und damit 3,0 Punkte weniger als in der Bewertungsmatrix ausgewiesen.

Entgegen den Feststellungen des Genehmigungsbescheides (vgl. *Genehmigungsbescheid, Seite 37*) befindet sich in der Umgebung des Kalkbergs (innerhalb des 1,5 km-Radius) keine Feuerwache.

Der Sinn des Kriteriums „Distanz zu FW“ wird selbst von der Genehmigungsbehörde infrage gestellt: „Zwar kommt dem Kriterium für die Genehmigungsfähigkeit des Standortes eine geringe Bedeutung zu, es ist jedoch bei einer Standortauswahl zulässigerweise verwendbar. Ließe man das Kriterium gänzlich unberücksichtigt, so erhielte der Standort Kalkberg weiterhin die höchste Bewertungspunktzahl“ (vgl. *Genehmigungsbescheid, Seite 37*).

Der Sinn des Kriteriums „Distanz zu FW“ ist auch vor dem Hintergrund infrage zu stellen, dass einerseits behauptet wird, dass Unfälle mit Hubschraubern statistisch nicht relevant seien (vgl. Qv., Ziff. 01, Seite 22), auf der anderen Seite aber sich dennoch möglichst viele Feuerwachen in der Umgebung befinden sollen. Angesichts des statistisch kaum ins Gewicht fallenden Risikos ist dies kaum nachvollziehbar. Zudem hätte man erwarten können, dass mit dem Neubau einer Luftrettungsstation auch eine geeignet dimensionierte und auf der Station selbst gelegene Notfallversorgung geplant und eingerichtet wird. Anderenfalls hätte es sich geboten, an einen anderen Standort auszuweichen.

Das Bewertungsschema für das Kriterium „Distanz zu KH“ ist unscharf. Es unterscheidet nicht, ob eine Betriebsstation direkt an einem Krankenhaus gelegen ist oder in einem Umkreis von 1,5 km, in beiden Fällen wird die gleiche Eignungspunktzahl vergeben. Dabei macht es einen Unterschied, ob Patienten direkt an einer Klinik angeliefert werden können oder ob sie einen bis zu 1,5 km langen Anfahrweg zurücklegen müssen. Dementsprechend hätte für Betriebsstationen, die an Krankenhäusern gelegen sind, eine höhere Eignungspunktzahl vergeben werden müssen.

Der Sinn des Kriteriums „Distanz zu KH“ ist infrage zu stellen, da von durchschnittlich einem Patiententransport pro Woche ausgegangen wird (vgl. Qv., Ziff. 02, Seite 32, und Genehmigungsbescheid, Seite 36). Das ergibt jährlich etwas mehr als 50 Patiententransporte.

Auch das von der Antragstellerin präsentierte Landeplatzkonzept für die Kölner Krankenhäuser ist zu hinterfragen, die Krankenhausanbindungen erscheinen willkürlich und in sich nicht schlüssig.

Für das Krankenhaus Köln-Porz gibt es widersprüchliche Informationen: In einer Darstellung ist es an einen Landeplatz auf dem Flughafen Köln/Bonn angebunden (vgl. Qv., Ziff. 06, Seite 7, und Qv., Ziff. 26, Abbildung 2), in einer anderen Darstellung an den Landeplatz an dem Klinikum Köln-Merheim (vgl. Qv., Ziff. 30), in einer anderen Darstellung besitzt es bereits einen eigenen Landeplatz (vgl. Qv., Ziff. 26, Abbildung 6, letzte Zeile).

Ohne Anbindung verbleiben hingegen das Alexianer-Krankenhaus, das Dreifaltigkeits-Krankenhaus und die MediaPark-Klinik.

Für die von dem genehmigten Landeplatz aus zu versorgenden Krankenhäuser sind auch andere Lösungen möglich: Die rechtsrheinischen Krankenhäuser Eduardus-Krankenhaus und Evangelisches Krankenhaus ließen sich ohne Nachteile ebenso der Station Köln-Merheim zuordnen wie die linksrheinischen Krankenhäuser Kinderkrankenhaus und Marienhospital der Station St. Vincenz Hospital.

Eine Patienten-Übergabe könnte auch auf eine gänzlich andere Art und Weise erfolgen, über einen sogenannten „Rendezvous-Landeplatz“. Dies ist ein Hubschrauberlandeplatz, in der Nähe einer Feuerwache gelegen und mit einem guten Anschluss an das Straßennetz.

Anzumerken ist: Primäre Aufgabe eines Rettungshubschraubers ist die Abdeckung eines Einsatzgebietes mit einem Radius von 50 Kilometern, die Einsatzgebiete der sieben in NRW stationierten Rettungshubschrauber (vgl. Qv., Ziff. 26, Karte 1) sind dabei miteinander abzustimmen. Das Bestreben der Kölner Berufsfeuerwehr, alle Kölner Krankenhäuser an einen in der Nähe gelegenen Hubschrauberlandeplatz anbinden zu wollen, ist für die übrigen Mitglieder der Gebietskörperschaften (vgl. Genehmigungsbescheid, Seite 33) nachrangig; vordringlicher wäre es, folgt man dem Zentralitätsargument der Antragstellerin, einen im Gebiet der Gesamtkörperschaft zentral gelegenen Standort zu suchen; dieser müsste in der Nähe von Bergisch Gladbach gelegen sein.

1.10. Nicht sachgerecht: Kriterien Flugsicherheit, Einsatztaktik

Die Genehmigungsbehörde korrigiert die im Rahmen des Bewertungsverfahrens für das Kriterium Flugsicherheit vergebenen Punkte um einen und stellt fest, dass in Ermangelung einer behördlichen Genehmigung zwei statt drei Punkte zutreffend seien (vgl. *Genehmigungsbescheid, Seite 37*).

Diese Korrektur bleibt in der Folge dann aus nicht nachvollziehbaren Gründen unberücksichtigt, da sogleich die Gesamtpunktzahl erneut fehlerhaft mit 22,0 Punkten ausgewiesen wird (vgl. *Genehmigungsbescheid, Seite 38*).

Die für das Kriterium Einsatztaktik vergebene Maximalpunktzahl bleibt unbeanstandet mit der Begründung, dass insgesamt vier Flugsektoren zur Verfügung stünden, die im Übrigen auch eine bessere Lärmverteilung bewirkten (vgl. *Genehmigungsbescheid, Seite 37*). Dies übersieht, dass der Flugsektor N nur in besonderen Notfällen genutzt werden darf, etwa bei Einsätzen im Bezirk Mülheim. Dies hatte der Rat der Stadt Köln am 05.07.2005 beschlossen (vgl. *Qv., Ziff. 23*).

1.11. Nicht sachgerecht: Kriterien Verfügbarkeit, Realisierung

In diesem Zusammenhang kann nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Bewertung aufgrund von veralteten Informationen und Dokumenten aus den Jahren 2004/2005 erfolgt ist. Dies vor dem Hintergrund, dass in den Jahren 2004/2005 ein erheblicher Zeitdruck geherrscht hat, einen neuen Standort zu finden.

Bezeichnenderweise wurden sämtliche Standorte, mit deren Realisierung zu einem späteren Termin als dem 01.07.2007 gerechnet wurde, mit einem „KO“ in diesem Kriterium aus dem Bewertungsverfahren ausgeschieden.

Die Kölnische Rundschau berichtete in ihrer Ausgabe vom 26.05.2005, dass ein weiterer Pluspunkt des Kalkbergs die Tatsache sei, dass Grundstücksbesitzer und Investor identisch seien und dass daher eine rasche Umsetzung der Pläne sicher sei.

Überzeugt von einer raschen Umsetzung hatte man angenommen, in weniger als einem Jahr, gerechnet ab dem 01.07.2005, die luftrechtliche Genehmigung erhalten zu können und das Bauwerk zu errichten. Dementsprechend hatte der Kalkberg bei dem Kriterium „Realisierung“ die höchst mögliche Punktzahl erhalten. Aus damaliger und heutiger Sicht eine in hohem Maße unseriöse Annahme.

Der enorme Zeitdruck war zum einen auf die Änderung der luftrechtlicher Vorschriften zurückzuführen (vgl. *Qv., Ziff. 25, Seiten 4, 8*), zum anderen auf die Zusage des städtischen Wohnungsunternehmens GAG, einen Zuschuss in Höhe von 1 Mio. Euro für eine bis zu diesem Termin erwartete Verlegung des Hubschraubers „Christoph 3“ zu leisten (vgl. *Qv., Ziff. 25, Seite 15*). Den Zeitpunkt der Inbetriebnahme hatte man auf Ende 2006 / Anfang 2007 taxiert (vgl. *Qv., Ziff. 25, Seite 16*).

Bekanntlich haben sich die Verhandlungen zwischen Grundstückseigentümerin und Stadt Köln über Jahre hingezogen, sehr schnell ist dann aber klar geworden, dass die avisierte Baukosten-Obergrenze von 2,4 Millionen Euro (vgl. *Qv., Ziff. 25, Seite 11*) nicht einzuhalten und infolgedessen eine EU-weite Ausschreibung erforderlich sein wird.

1.12. Fehlendes Kriterium: Wirtschaftlichkeit

Der Bewertungsmatrix ist ein Schaubild vorgelagert, das den schematischen Ablauf des Bewertungsprozesses darstellt (vgl. Qv., Ziff. 26, Abbildung 5).

In dem Schaubild sind, in Gestalt eines Trichters, folgende Kriterien genannt:

- Luftrechtliche Eignung
- Verfügbarkeit
- Lösung der Problemfelder:
 - Geringste mögliche Beeinträchtigung der Bevölkerung
 - Wirtschaftlichkeit
 - Erfüllung aller weiteren Vorschriften.

Das Kriterium „Wirtschaftlichkeit“ sucht man jedoch vergebens unter den acht Kriterien des Bewertungsschemas.

Dies mag nachvollziehbar sein, solange das Investorenmodell verfolgt worden ist. Angesichts der aktuellen Situation, welche in Abkehr von dieser zunächst verfolgten Strategie den Erwerb des Grundstücks durch die Stadt vorsieht, und in Anbetracht der angespannten städtischen Haushaltslage muss jedoch auch die Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden.

Als Beispiel seien Kosten infolge der Altlast angeführt: Da in die Oberfläche des Kalkbergs so wenig wie möglich eingegriffen werden sollte, wurde, wie in dem Erörterungstermin im Februar 2007 ausgeführt wurde, allein die Erschließung des Kalkberges deutlich teurer sein als der Rest der Station.

Im Jahr 2005 war Wirtschaftlichkeit noch ein Thema, wenn auch die damaligen Schlussfolgerungen wenig nachvollziehbar sind.

Zunächst wurden die jährlichen Gesamtkosten ermittelt für die in die engere Wahl genommenen sechs Standorte (vgl. Qv., Ziff. 22, Seite 3):

	jährliche Investitionskosten (*)	jährliche Betriebskosten (**)	jährliche Mietkosten	jährliche Gesamtkosten
Flughafen Köln/Bonn (***)	13.046 €	383.893 €		396.939 €
Klinikum Köln-Merheim (RTH) und Flughafen Köln/Bonn (ITH) (****)	285.405 €	203.023 €		488.429 €
Bernhardt-Günther-Straße (***)	132.348 €	69.715 €		202.063 €
Heinrich-Rohlmann-Straße (***)	132.348 €	69.715 €		202.063 €
Geestemünder Straße (***)	132.348 €	69.715 €		202.063 €
Kalkberg (***)		69.715 €	195.000 €	264.715 €

(*): 5% Zinssatz, vierteljährliche Zinszahlung, 25 Jahre Tilgungsdauer

(**): 1.300 Einsätze RTH, 400 Einsätze ITH

(***): RTH und ITH beide dort stationiert

(****): RTH auf neu zu errichtender Dachlandestation, ITH wie bisher am Flughafen Köln/Bonn

Anschließend sind die Kosten pro Eignungspunkt und Jahr ermittelt worden, als Quotient der jährlichen Gesamtkosten durch die Anzahl der Eignungspunkte (vgl. Qv., Ziff. 22, Seite 3). Bei dieser Rechnung ergaben sich für die Bernhardt-Günther-Straße 16.165 €, für die Heinrich-Rohlmann-Straße 14.968 €, für die Geestemünder Straße 13.935 € und für den Kalkberg 12.033 €. Für die Kombination Klinikum Köln-Merheim (RTH) und Flughafen Köln/Bonn (ITH) ist im Übrigen ein falscher Wert ermittelt worden, da nur die Eignungspunkte des Klinikums Köln-Merheim berücksichtigt worden sind.

Das Ergebnis ist dann auf die Weise interpretiert worden, dass der Standort Kalkberg der wirtschaftlich günstigste sei, obwohl er jährlich fast 63.000 € mehr kostet als die genannten drei anderen Standorte.

Dass diese Interpretation betriebswirtschaftlich nicht nachvollziehbar ist, liegt auf der Hand: Unter dem Gesichtspunkt der Kostenbelastung können nur effektive Kosten miteinander verglichen werden, weder der Aspekt „Nähe zum Dom“ noch der Aspekt „Lärm“ tragen zur wirtschaftlichen Effektivität bei. Gleichwohl erhebt die Genehmigungsbehörde keine Einwände gegen dieses Vorgehen: „Das von der Antragstellerin insoweit in Kauf genommene Wagnis hinsichtlich der Folgekosten vermag die Zulässigkeit des gefundenen Ergebnisses nicht zu beeinflussen“ (vgl. *Genehmigungsbescheid, Seite 39*).

Als im September 2006 die geschätzten Baukosten bereits auf 4,8 Millionen Euro angestiegen waren, hatte der damalige Vorsitzende des Gesundheitsausschusses, Herr Götz Bacher, eine Überprüfung der Standortwahl gefordert mit folgenden Worten: „Wenn sich die Kosten nun angleichen, muss neu überlegt werden“ (vgl. *Qv., Ziff. 41*).

Heute belaufen sich die Gesamtkosten zur Errichtung der Rettungshubschrauberstation auf dem Kalkberg „nach der derzeitigen Kostenschätzung bzw. Kostenberechnung auf 11.342.500,00 €“ (vgl. *Qv., Ziff. 27, Seite 4*).

Und es kommt ein weiterer Aspekt hinzu: Von Seiten der Antragstellerin wird öffentlich verbreitet, dass der Kalkberg die einzig verbliebene Standortalternative sei (vgl. *Qv., Ziff. 27, Seiten 1, 5, 7; diverse Presseberichte*). Da die Kaufverhandlungen mit der Grundstückseigentümerin zurzeit noch laufen, bringt dies der Grundstückseigentümerin einen unschlagbaren Vorteil: sie kann den Preis diktieren. Hingegen hat sich die Antragstellerin in eine Sackgasse begeben und will und kann diese, ohne ihr Gesicht zu verlieren, auch nicht mehr verlassen.

1.13. Nicht genutzte Alternative: Köln-Merheim

Am Klinikum Köln-Merheim, dem langjährigen ehemaligen Standort des Rettungshubschraubers „Christoph 3“, ist zwischenzeitlich ein neuer Dach-Landeplatz für Rettungshubschrauber entstanden.

Das Klinikum Köln-Merheim verfügt damit über einen genehmigten Landeplatz für Rettungshubschrauber. Bei vorausschauender Planung hätte dieser Dach-Landeplatz zu einer Betriebsstation für zwei Hubschrauber ausgebaut werden können. Dies wäre aus betriebswirtschaftlicher Sicht auch sicherlich kosteneffizienter gewesen, zumal das Klinikum Köln-Merheim zu den Kliniken der Stadt Köln gehört. Die Erforderlichkeit eines abseits bestehender Kliniken gelegenen Landeplatzes, inmitten dicht besiedelten Wohngebietes, wird hierdurch erneut infrage gestellt.

Offenkundig haben sich damit die folgenden Annahmen und Feststellungen als unzutreffend erwiesen:

- „... eine verbesserte Hindernisfreiheit in den Abflugsektoren, die in Merheim nicht erreicht werden kann“ (vgl. *Qv., Ziff. 01, Seite 4*)
- für einen Dachlandeplatz in Merheim „konnte die Finanzierung nicht geklärt werden“ (vgl. *Qv., Ziff. 04, Seite 16*)
- „Der Standort des RTH könne nach den Feststellungen eines Sachverständigengutachtens aus dem Jahr 2002 nicht mehr an die int. Anforderungen an den Betrieb von Hubschrauberlandeplätzen („JAR OPS 3“) angepasst werden, es fehle die Hindernisfreiheit in den Abflugsektoren“ (vgl. *Genehmigungsbescheid, Seite 16*)

- der bisherige Landeplatz am Krankenhaus Köln-Merheim könne „nicht ohne erhebliche Investitionsmaßnahmen den derzeit geltenden Anforderungen an Hubschrauberlandeplätze angepasst werden“ (vgl. *Genehmigungsbescheid, Seiten 31, 32.*).

1.14. Nicht genutzte Alternative: Bernhardt-Günther-Straße

In dem Erörterungstermin im Februar 2007 ist mitgeteilt worden, dass auch ein Gelände an der Bernhardt-Günther-Straße in Köln-Niehl als möglicher Standort infrage gekommen sei. Das Grundstück habe der Stadt Köln gehört, es sei jedoch 2005 überraschend und ohne Rücksprache verkauft worden (vgl. *Qv., Ziff. 04, Seite 41*).

Damit hatte die Stadt offensichtlich mehrere Standort-Alternativen parallel verfolgt, zum einen den Standort Kalkberg, für welchen von einem externen Interessenten, der GBA Projektentwicklung GmbH Köln-Merheim, ein luftrechtliches Eignungsgutachten eingeholt worden war (vgl. *Qv., Ziff. 01, Seite 5*), zum anderen zumindest den Standort in Köln-Niehl.

Ob ein Ersatz für den Standort Köln-Niehl, nachdem dieser weggefallen war, gesucht worden ist, ist unbekannt. Letztendlich hatte die Stadt nur für den Standort Kalkberg eine luftrechtliche Genehmigung beantragt, eine zweite Alternative ist nicht verfolgt worden.

Diese Vorgehensweise ist von der Genehmigungsbehörde akzeptiert worden, möglicherweise, weil auch sie „von einer raschen Umsetzung“ (vgl. *Qv., Ziff. 25, Seite 4*) der Kalkberg-Station ausgegangen ist. Als sich das Genehmigungsverfahren immer mehr in die Länge zog und der Zeitdruck stieg, wurde offensichtlich die Genehmigung unter dem Eindruck dieser Situation erteilt.

1.15. Nicht genutzte Alternative: Flughafen Köln/Bonn

Das WDR-Fernsehen hatte in seiner Abendsendung „Lokalzeit Köln“ vom 22.01.2011 Herrn Stadtdirektor Guido Kahlen mit etwa den folgenden Worten zitiert: „Die Rettungsleistungen vom Standort Flughafen aus (haben) bisher zu keinerlei Problemen bei der Ausübung des Rettungsauftrags geführt. Zwar gebe es am Flughafen noch einen deutlichen Optimierungsbedarf hinsichtlich einer Betriebsstation, doch hierüber werde im Zusammenhang mit dem Angebot, das der Flughafen Ende Oktober 2010 vorgelegt hat, zu sprechen sein“.

Mit Schreiben vom 01.06.2011 teilte die Geschäftsführung des Flughafen Köln/Bonn mit, dass sie keine Möglichkeit für eine langfristige Stationierung der beiden Hubschraubersysteme sehe. Als Grund wurde wenig überzeugend auf die mit der Umsetzung des Projektes einhergehende Versiegelung verwiesen, welche ein zeitaufwendiges Planfeststellungsverfahren erforderlich machen würde (vgl. *Qv., Ziff. 27, Seite 14*).

Offenkundig soll hier ein gesetzlich vorgegebenes Verfahren dafür erhalten, ein öffentliches Anliegen von erheblicher Bedeutung nicht weiter verfolgen zu müssen. Dies kann aber nicht entscheidend sein und sicherlich kein objektives Kriterium darstellen.

1.16. Zusammenfassung der Punkte 1.1. bis 1.15.

Die von der Stadt präsentierten Bewertungskriterien sind in sich nicht tragfähig, die erfolgte Bewertung ist daher nicht haltbar, eine Neubewertung nach sachlich geeigneten und angemessenen Kriterien ist erforderlich.

Die Standortauswahl ist auch deshalb fehlerhaft, da das Klinikum Köln-Merheim nicht als möglicher Standort einer gemeinsamen Betriebsstation für beide Hubschrauber in Erwägung gezogen worden ist. Es fehlen die diesbezüglichen Zahlen, wie der Tabelle unter vorstehendem Punkt 1.12. zu entnehmen ist. Kalkuliert ist lediglich der Fall, dass dort eine Betriebsstation für den RTH „Christoph 3“ errichtet und der ITH „Christoph Rheinland“ weiterhin am Flughafen Köln/Bonn belassen wird.

Die Standortwahl ist auch deshalb fehlerhaft, da die Kriterien des Bewertungsschemas nicht ihrer tatsächlichen Bedeutung gemäß gewichtet sind:

Die Antragstellerin geht von ca. 3.600 Flugbewegungen pro Jahr aus (*vgl. nachfolgenden Punkt 3.*), von ca. 50 Krankentransporten pro Jahr (*vgl. vorstehenden Punkt 1.9.*), und, bei 10 Bewegungen pro Tag, von einem Unfall in 128 Jahren (*vgl. Qv., Ziff. 01, Seite 22*). Stellt man auf einen Zeitraum von 128 Jahren ab, so ereignen sich in diesem Zeitraum ca. 460.800 Flugbewegungen, ca. 6.400 Krankentransporte und 1 Unfall.

In dem Bewertungsschema sind Flugbewegungen (indirekt) in dem Kriterium „Lärm“ erfasst, Krankentransporte in dem Kriterium „Distanz zu KH“ und Unfälle in dem Kriterium „Distanz zu FW“. Der Kalkberg ist hinsichtlich dieser Kriterien mit 2 (Lärm), 3 (Nähe zu Krankenhäusern) und 2 (Nähe zu Feuerwachen) Eignungspunkten bewertet worden (*vgl. Qv., Ziff. 26, Abbildung 6*).

Man sieht: Die Nähe zu Krankenhäusern ist stärker bewertet als der von den Flügen ausgelöste Lärm, obwohl ca. 70-mal mehr Flüge als Krankentransporte angenommen sind, die Nähe zu Feuerwachen ist gleich bewertet wie der von den Flügen ausgelöste Lärm, obwohl ca. 460.800-mal mehr Flüge als Rettungseinsätze angenommen sind. Die Relation, in der die Bewertungskriterien aufgrund der erwarteten Mengenvolumina zueinander stehen, ist offenkundig unberücksichtigt geblieben.

1.17. Mögliche Alternative: neues Großmarktgelände

Seit Jahren ist die Verlegung des Kölner Großmarktes, welcher zurzeit im Stadtteil Köln-Raderthal untergebracht, im Gespräch.

Im Jahr 2007 hatte die Verwaltung den Vorschlag unterbreitet, ein ca. 200.000 qm großes Gelände in Köln-Marsdorf dafür zu nutzen. Das Gelände gehöre bereits der Stadt, verfüge über eine ausgezeichnete Verkehrsanbindung und Anwohner würden auch nicht belästigt, da sich an den Zufahrtsstraßen keine Wohngebiete befänden: „Im Umkreis von 200 Metern zu dem ausgewählten Großmarkt-Grundstück gibt es nach Angaben der Verwaltung nicht einen einzigen Anwohner, im Umkreis von 400 Metern sind es nur 2 Einwohner, und im Umkreis von 1.500 Metern leben den Unterlagen zufolge 709 Menschen. Für die anderen untersuchten Standorte haben die Beschäftigten im Rathaus erheblich höhere Anwohnerzahlen ermittelt“ (*vgl. Qv., Ziff. 42*).

Ein solches freies Gelände drängt sich als geeigneter Standort geradezu auf.

Da die von den kommunalen Trägerschaften eingesetzten Hubschrauber Gebiete abdecken, die weit über das Stadtgebiet hinausgehen, ist das im Westen des Stadtgebietes gelegene Gelände ein geeigneter Kandidat. Beispielsweise wird „Christoph Rheinland“ innerhalb des Landes NRW eingesetzt, „Christoph 3“ wird - hier variieren die Angaben - von „Gelsenkirchen bis Andernach und von Geilenkirchen bis Olpe“ bzw. von Radevormwald bis Bad Münstereifel und von Kerpen bis Gummersbach eingesetzt (*Quelle für „Christoph Rheinland“: vgl. Qv., Ziff. 26, Karte 2; Quellen für „Christoph 3“: vgl. Qv., Ziff. 24, und Qv., Ziff. 26, Karte 1*).

Auch nach den in dem Eignungsgutachten angelegten Maßstäben (*vgl. Qv., Ziff. 01, Seite 9*) ist dieses Gelände erste Wahl: Es ist ausreichender Abstand zur Wohnbebauung gegeben, es ist Hindernisfreiheit in mindestens zwei Abflugsektoren gegeben bzw. herstellbar, eine günstige Verkehrsanbindung ist ebenfalls gegeben.

Wie sehr die Antragstellerin auf den Bezirk Köln fixiert ist und dabei das Gebiet der Trägergemeinschaften (*vgl. Genehmigungsbescheid, Seite 33*) außer Acht lässt, zeigt folgende Formulierung: „ (...) liegt jeder zweite Einsatzort der Kölner Rettungshubschrauber innerhalb des Kölner Stadtgebiets“ (*vgl. Qv., Ziff. 25, Seiten 18,19*). Es ist die Rede von „Kölner Rettungshubschrauber(n)“. Nicht erwähnt wird, was der Kölner Stadt-Anzeiger in seiner Ausgabe vom 21./22.05.2005 berichtet hatte: Stadt Köln und der Rest der Trägergemeinschaften sollen sich geeinigt haben, die Betriebskosten der „Kölner Rettungshubschrauber“ im Verhältnis von 25 % zu 75 % zu tragen. Der überwiegende Teil der Kosten soll also von dem Rest der Trägergemeinschaften getragen werden.

Ein ähnliches, auf Köln fixiertes Bild ergibt sich aus der Formulierung: „Betreff: Weiterplanung und Bau einer Rettungshubschrauberbetriebsstation für Köln“ (*vgl. Qv., Ziff. 27, Seite 1*). Von einer Betriebsstation für die Trägergemeinschaften ist nicht die Rede.

2. Nicht sachgerecht: angenommenes Hubschrauber-Höchstgewicht/Flugzeugklassen

Verfehlt ist die erfolgte Berechnung des Emissionspegels ausschließlich anhand der Flugzeugklasse H1, welche ein maximales zulässiges Abfluggewicht (MTOM) von nur 2,5 t vorgibt. Dies bereits angesichts der Tatsache, dass als Gegenstand der Genehmigung Luftfahrzeugarten zugelassen worden sind, welche als mehrmotorige Hubschrauber wesentlich schwerer sind und bis zu 5,7 t maximaler Startmasse aufweisen bzw., wenn sie in Übereinstimmung mit der Flugleistungsklasse 1 betrieben werden, bis zu 6 t maximaler Startmasse haben können (*vgl. Genehmigungsbescheid, Seite 9*).

Tatsächlich ist aus nicht nachvollziehbaren Gründen schalltechnisch allein Hubschrauberlärm von Hubschraubern mit einem Gesamtgewicht von 2,5 Tonnen untersucht worden (*vgl. Qv., Ziff. 03, Seiten 13, 16*).

Richtigerweise hätte eine Einstufung in die Flugzeugklasse H2 erfolgen müssen, die für Hubschrauber mit einem Abfluggewicht oberhalb der 2,5 t - Grenze anzuwenden ist. Dies ist vorliegend gerade ausschlaggebend, da die Anleitung zur Berechnung von Fluglärm (AzB) jeweils 10 db(A) höhere Emissionspegel für die Flugzeugklasse H2 angibt. Es sind daher deutlich höhere Emissionspegel zu erwarten.

In der schalltechnischen Untersuchung wird allein mit der Begründung, dass im Sinne einer Abschätzung zum ungünstigsten Fall die Emission gemäß der Flugzeugklasse H1 der AzB zugrunde gelegt werde, diese Klassifizierung vorgenommen (*vgl. Qv., Ziff. 03, Seite 16*). Diese Argumentation ist jedoch offensichtlich falsch. Es ist gerade nicht der ungünstigste Fall angenommen worden, sondern das Gegenteil. Eine Begründung, warum von den Standardvorgaben der AzB abgewichen wird, fehlt und ist vorliegend auch nicht erkennbar. In der Genehmigung wird sodann auf die zwischenzeitlich novellierte AzB verwiesen (*vgl. Genehmi-*

gungsbescheid, Seite 49), welche nunmehr eine wesentlich engere Klassensegmentierung enthalte als die von dem Sachverständigen der schalltechnischen Untersuchung herangezogene Fassung der AzB aus dem Jahr 1975 mit Ergänzung aus dem Jahr 1984, jedoch werden hieraus aus nicht nachvollziehbaren Gründen keine Schlussfolgerungen gezogen und die Einstufung des Gutachters in die Flugzeugklasse H1 wird lediglich unbeanstandet übernommen.

Zusammenfassend: Es ist daher davon auszugehen, dass bei einem korrekten Ansatz der Luftfahrzeugklasse (H2) deutlich höhere Emissionspegel an der Wohnbebauung prognostiziert worden wären.

3. Nicht sachgerecht: prognostizierte Anzahl an Flugbewegungen

Die prognostizierte Anzahl an Flugbewegungen ist unzutreffend und hat sich bereits heute als wesentlich zu niedrig erwiesen.

Der Genehmigungsbescheid basiert auf der Prognose, dass „im Jahresdurchschnitt weniger als zehn Flugbewegungen täglich“ zu erwarten seien (vgl. *Genehmigungsbescheid, Seiten 44, 45*).

Der Genehmigungsbescheid stützt sich bei dieser Prognose maßgeblich auf eine schalltechnische Untersuchung der ADU cologne, in welcher es ausdrücklich heißt, dass insgesamt (theoretisch) mit maximal 3600 Flugbewegungen pro Jahr zu rechnen sei (d.h. 1800 Starts und 1800 Landungen p.a.). Weiterhin wird angenommen, dass die wahrscheinliche Anzahl Flugbewegungen um ca. 10 % geringer liegen werde, d.h. durchschnittlich 9 Flugbewegungen pro Tag. In den Berechnungen werde im Sinne einer Abschätzung zum ungünstigen Fall von 10 Bewegungen (= 5 Starts und 5 Landungen) pro Tag ausgegangen (vgl. *Qv., Ziff. 03, Seite 15*).

In dem Erörterungstermin im Februar 2007 wurde näher ausgeführt, wie es zu dieser Prognose gekommen ist: Ausgehend von dem arithmetischen Mittelwert der Einsatzzahlen in den Jahren 1996 - 2004 sei ein jährlicher Steigerungsfaktor von 0,78 % errechnet worden. Mittels dieses Steigerungsfaktors seien dann die Einsatzzahlen für die Jahre 2005 - 2017 hochgerechnet worden, für das Jahr 2017 sei auf diese Weise eine Zahl von 1.800 Einsätzen ermittelt worden (vgl. *Qv., Ziff. 04, Seite 4, und Genehmigungsbescheid, Seite 48*).

Diese Prognose hat sich bereits für das Jahr 2011 als unzutreffend erwiesen. Der Rettungshubschrauber „Christoph 3“ ist in diesem Jahr 1.570 Mal, der Intensivtransporthubschrauber „Christoph Rheinland“ ist 797 Mal eingesetzt worden (vgl. *Qv., Ziff. 45*). Damit sind für das Jahr 2011 insgesamt 2.376 Einsätze zu verzeichnen. 2.376 Einsätze bedeuten 4.752 Flugbewegungen, das sind, abgerundet, durchschnittlich 13 Flugbewegungen täglich und damit deutlich mehr, als die schalltechnische Untersuchung und die hierauf basierende Genehmigung angenommen hatten.

Die für 2017 prognostizierten Einsatzzahlen sind heute also schon weit überschritten. Angesichts der zu erwartenden hohen Steigerungsraten bei der Anzahl der Rettungseinsätze der Hubschrauber wird in dem Prognosejahr 2017 ein Vielfaches der prognostizierten Flugbewegungszahlen zu erwarten sein.

Die Stadt Köln geht mittlerweile selbst von jährlich ca. 2.400 Einsätzen und damit ca. 4.800 Flugbewegungen aus (vgl. *Qv., Ziff. 29*). Im Jahr 2005 hatte sie mehr als 1.750 Einsätze angenommen: „Derzeit“ mehr als 1.350 Einsätze für „Christoph 3“, 400 Einsätze für „Christoph Rheinland“ (*Quelle für „Christoph 3“: vgl. Qv., Ziff. 21, Seite 1; Quelle für „Christoph Rheinland“: vgl. Qv., Ziff. 22, Seite 3*).

Auch das Eignungsgutachten geht davon aus, dass aufgrund der flugklimatologischen Bewertung eine sehr hohe Nutzbarkeitsrate des Landeplatzes zu erwarten ist (vgl. Qv., Ziff. 01, Seite 19).

4. Nicht berücksichtigt: spezifischer Lärmcharakter

Es wurde auch die Tatsache nicht berücksichtigt, dass Hubschrauberlärm sich durch wenige, relativ kurze, aber sehr intensive Lärmereignisse auszeichnet.

Zu Ruhezeiten führt ein Überflug auch bei geschlossenem Fenster zum Aufwachen, während man sich, etwa vor Autolärm, durch Schließen der Fenster zeitweise schützen kann.

Die Bevölkerung kann sich auch nicht ohne weiteres durch Rückzug in ruhigere Bereiche schützen. Gerade in den straßenabgewandten, ruhigeren Bereichen wird der Hubschrauberlärm zu starken Belästigungen führen und damit die Erholungseignung der bisher ruhigeren Bereiche erheblich mindern.

Die Bevölkerung rings um den Kalkberg besteht vorwiegend aus „kleinen Leuten“, der Anteil der Schichtarbeiter ist entschieden höher als in anderen Stadtteilen, wie vom Kölner Stadt-Anzeiger in der Ausgabe vom 26./27.11.2012 berichtet wurde.

In der Gesamtlärbetrachtung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens sind die beschriebenen Besonderheiten des Hubschrauberlärms nicht berücksichtigt worden.

5. Nicht berücksichtigt: Nachtruhe

Das Eignungsgutachten sieht eine Nachtflugbefreiung vor, es geht davon aus, dass Flugbetrieb in der Nachtzeit nach der Luftverkehrsordnung (30 Minuten nach Sonnenuntergang bis 30 Minuten vor Sonnenaufgang) zulässig sein wird, dass Betriebseinschränkungen (z.B. Startverbote zu bestimmten Zeiten) bei der Widmung des Flugbetriebs nicht vorstellbar sein werden (vgl. Qv., Ziff. 01, Seiten 16, 6, 6).

Bei dem Erörterungstermin ist von der Absicht gesprochen worden, rund um die Uhr - und damit auch zu Nachtzeiten - auf einen Landeplatz zugreifen zu können (vgl. Qv., Ziff. 04, Seite 10), auch sei davon auszugehen, dass die Hubschrauber in den Sommermonaten erst nach 22:00 Uhr an ihren Standort zurückkehren würden.

Mit Notfällen ist auch zu Nachtzeiten zu rechnen. Nach § 25 Abs. 2 LuftVG ist bei Notfällen die Nutzung eines Landeplatzes auch zu Nachtzeiten zulässig.

Schalltechnisch untersucht worden ist ausschließlich der Betrieb mit Flugbewegungen in der Tagzeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr, nächtlicher Betrieb ist hingegen unberücksichtigt geblieben. Ein solches Vorgehen erschließt sich nicht, zumal das Schutzbedürfnis der Wohnbevölkerung zur Nachtzeit ungleich höher ist.

6. Nicht berücksichtigt: Wochenende

Die schalltechnische Untersuchung, auf welcher die Genehmigung maßgeblich basiert, unterscheidet nicht zwischen Flugbetrieb an Werktagen und Flugbetrieb an Wochenenden (vgl. Qv., Ziff. 03).

In einer vorbereitenden Untersuchung, auf welche die schalltechnische Untersuchung maßgeblich Bezug nimmt (vgl. Qv., Ziff. 03, Seite 17), ist für 19 ausgewählte Immissionsorte die heute bereits gegebene Vorbelastung durch Verkehrslärm im Tagzeitraum ermittelt worden, verursacht von Straßen- und Schienenverkehr; größter Verursacher ist hiernach der Straßenverkehr (vgl. Qv., Ziff. 02, Seiten 21, 29).

Da die genannte Voruntersuchung nicht zwischen Werktagen und Wochenenden unterscheidet, wird der Eindruck erweckt, als seien die Lärmvorbelastungen an allen Tagen einer Woche gleich groß. Dem ist jedoch gerade nicht so: An Wochenenden ist der vom Straßenverkehr verursachte Umgebungslärm weitaus geringer als an Werktagen. Wochenenden sind Zeiten, an denen die Bevölkerung zur Ruhe kommen und sich erholen soll. Zu diesen Zeiten wird der Lärm des Flugbetriebs den vorhandenen Umgebungslärm weit übertreffen.

7. Resümee von Stadt Köln, Eignungsgutachten, schalltechnischer Untersuchung

Die Stadt Köln stellt fest: „Durch die Verlegung der Hubschrauberbetriebsstation weg von Merheim können die dort zurückgehaltenen Wohnbauflächen im Bebauungsplan ‚Madaustraße‘ auf dem Wege einer ‚Einfachen Änderung‘ des Bebauungsplanes reaktiviert werden. Es können hierdurch etwa weitere 100 Einfamilienhäuser und mehrere gewerbliche Betriebe errichtet werden. (...) Einer eventuell geringfügigen Lärmbelastung im Umfeld der Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg (Stegerwald-Siedlung, Im Bischofsacker) steht eine erheblich reduzierte Lärmbelastung im Umfeld der derzeitigen Station am Krankenhaus Merheim (in Köln-Brück, Köln-Neubrück, Köln-Merheim und auf dem Madaus-Gelände) gegenüber“ (vgl. Qv., Ziff. 21, Seite 4).

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass auf Kosten der im Umkreis des Kalkbergs gelegenen Wohnbevölkerung der Weg für eine lukrative Baugebietsausweisung in Merheim freigemacht werden soll. Angesichts der hohen Vorbelastung des Kalkbergs und seiner Umgebung stellt dies eine einseitige und nicht abgewogene Verfolgung von Interessen dar.

Das Eignungsgutachten kommt zu dem Schluss: „Eine besondere Empfindlichkeit des Raumes kann im Hinblick auf den zu erwartenden Flugbetrieb nicht festgestellt werden. (...) Geringe Lärmauswirkungen betreffen ein kleinräumiges urbanes Gebiet. (...) In der Regel sind die Fluggeräusche des Hubschraubers nur 3 Minuten zu hören. (...) Durchschnittlich sind weniger als 9 Flugbewegungen täglich im Jahresdurchschnitt zu erwarten“ (vgl. Qv., Ziff. 01, Seite 23).

Das Resümee der schalltechnischen Untersuchung lautet wie folgt: „Abschließend ist zu bemerken, dass die betrachteten Immissionsorte tags erheblich durch Lärm aus dem Straßen- bzw. Schienenverkehr 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“ (vgl. Qv., Ziff. 03, Seite 20).

Dies aufgreifend führt der Genehmigungsbescheid wie folgt aus: „Der bestehende Lärmpegel durch den Straßen- und Schienen- und Luftverkehr aufgrund der Vorbelastung überlagert den Dauerschallpegel aus Hubschrauberlärm fast vollständig“ (vgl. *Genehmigungsbescheid*, Seite 69).

Diese Betrachtungsweise hält jedoch den Vorgaben der höchstrichterlichen Rechtsprechung nicht stand. So hält die höchstrichterliche Rechtsprechung eine Gesamtlärmbetrachtung für geboten und erforderlich, wenn der zu genehmigende Landeplatz mit seinen bestehenden Vorbelastungen insgesamt zu Lärmbelastungen führt, die mit Gesundheitsgefahren und/oder Eingriffen in die Substanz von Eigentum verbunden sind. Dies gerade in Abweichung von dem Grundsatz, dass der von einem Landeplatz ausgehende Lärm grundsätzlich nur im Hinblick auf die Zumutbarkeit des Lärms zu überprüfen ist, der von dem Landeplatz selbst ausgeht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.05.2005, Az. 4 B 18.05).

Bekanntlich ist die um den Kalkberg anzutreffende Vorbelastung bereits derart hoch, dass sie im grundrechtsrelevanten Bereich liegt. Bereits die aktuelle Lärmbelastung stellt eine Gefährdung der Gesundheit dar, so dass nach der vorgenannten Rechtsprechung kein weiterer Lärm mehr hinzunehmen ist, selbst wenn es sich lediglich um eine Erhöhung im nicht wahrnehmbaren Bereich handeln sollte. Die schalltechnische Untersuchung belegt diese massive Vorbelastung (vgl. Qv., Ziff. 03, Seite 17, Tabelle 5).

Diese aktuell bereits unzumutbare Lärmbelastung des Stadtteils Buchforst ist bekannt und in diversen Stadtratssitzungen Gegenstand der Erörterung gewesen. So wurde bereits die Verwaltung aufgefordert, unabhängig von der geplanten Hubschrauberbetriebsstation Maßnahmen zur Lärminderung für den schon heute sehr stark belasteten Stadtteil Buchforst zu entwickeln (vgl. Qv., Ziff. 23). Zur Steigerung der Lebensqualität seien im ohnehin bereits sehr stark belasteten Stadtteil Buchforst zusätzliche, die Lärmbelastung verringernde Maßnahmen geplant, beschlossen oder stünden vor der Umsetzung (vgl. Qv., Ziff. 28, Seite 48).

Ob Lärmsanierungsmaßnahmen ergriffen und ggf. den erhofften Erfolg bringen werden, kann derzeit nicht beurteilt werden. Wenn Maßnahmen jedoch umgesetzt werden und zu einer Veränderung der Lärmbelastung führen, ändert sich infolge dessen auch die Ausgangslage, die die Basis für die Genehmigungsentscheidung war, die Genehmigung selbst wird somit infrage gestellt.

Zusammenfassung

Aus den vorgenannten Gründen ist eine Neubewertung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes zwingend erforderlich, hinsichtlich Standortauswahl und tatsächlich zu erwartender Fluglärmbelastung der umliegenden Wohnbevölkerung. Die beantragte Überprüfung ist daher dringend geboten.

Um Eingangsbestätigung wird gebeten. Ferner um Mitteilung des Sachstandes, wenn eine Entscheidung innerhalb von 3 Monaten nicht möglich erscheinen sollte.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage

Unterschriftenliste der BI Kalkberg

Quellenverzeichnis (abgekürzt: Qv.)

Quellen des Genehmigungsverfahrens

- Ziff. 01 Luftrechtliches Eignungsgutachten,
25 Textseiten,
Carloff,
20.11.2004
- Ziff. 02 Schalltechnische Untersuchung, Vorbelastung und Bodenlärm Landeplatz,
Planungsstand Dezember 2004,
43 Textseiten,
ADU cologne,
22.02.2005
- Ziff. 03 Schalltechnische Untersuchung, Lärm Hubschrauber,
Planungsstand Januar 2005,
20 Textseiten,
ADU cologne,
22.02.2005
- Ziff. 04 Erörterungstermin, Protokoll,
41 Seiten,
13. und 14. Februar 2007
- Ziff. 05 Stellungnahme an Stadt Köln, Berufsfeuerwehr,
8 Textseiten,
ADU cologne,
24. Juni 2009
- Ziff. 06 Schreiben an Verwaltungsgericht Köln,
30 Seiten,
Bezirksregierung Düsseldorf,
14.07.2009

Quellen, die die Stadt Köln veröffentlicht hat

- Ziff. 21 Hubschrauberbetriebsstation für die Luftrettung auf dem Kalkberg in Köln-Kalk, Ds-Nr. 0444/005, dort Anlage 2, 04.04.2005
- Ziff. 22 Hubschrauberbetriebsstation für die Luftrettung auf dem Kalkberg in Köln-Kalk, Ds-Nr. 0444/005, dort Anlage 4, 04.04.2005
- Ziff. 23 Auszug aus der Niederschrift des Rates vom 5. Juli 2005, <http://www.stadt-koeln.de/3/feuerwehr/standort-rettungshubschrauber/06171/>, 5. Juli 2005
- Ziff. 24 Schnelle Hilfe aus der Luft, <http://www.stadt-koeln.de/3/feuerwehr/news/01041/index.html?druckvorschau=true>, 22.06.2007
- Ziff. 25 Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg, http://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=24682&search=1, Vorlage 3996/2010, dort „Mitteilung/Beantwortung Ausschuss“ 08.11.2010
- Ziff. 26 Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg, http://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=24682&search=1, Vorlage 3996/2010, dort „(Karten und Abbildungen) Mitteilung GA“ 08.11.2010
- Ziff. 27 Weiterplanung und Bau einer Rettungshubschrauberbetriebsstation für Köln, Vorlage 4300/2011, 11.11.2011
- Ziff.28 Sitzungen Rat, http://ratsinformation.stadt-koeln.de/si0041.asp?__ctopic=gr&__kgrnr=1&siselect=2439, Zeile „20. Dezember 2011, 14:11 Uhr“, dort „Niederschrift Rat (Öffentlicher Teil)“, 20. Dezember 2011
- Ziff. 29 Rettungshubschrauberstation für Köln, <http://www.stadt-koeln.de/3/feuerwehr/standort-rettungshubschrauber/>, dort Zeile „Hubschraubereinsätze 2010“
- Ziff. 30 Rettungshubschrauberstation für Köln, <http://www.stadt-koeln.de/3/feuerwehr/standort-rettungshubschrauber/>, dort Zeile „Landeplatzkonzept für die Krankenhäuser in Köln“
- Ziff. 31 Rettungshubschrauberstation für Köln, <http://www.stadt-koeln.de/3/feuerwehr/standort-rettungshubschrauber/>, dort Zeile „Start und Landung“

Quellen, die die Stadt Köln veröffentlicht hat (Fortsetzung)

- Ziff. 32 Die Kölner Umweltzone, allgemeine Informationen,
<http://www.stadt-koeln.de/3/umwelt/umweltzone/die-koelner-umweltzone/>
- Ziff. 33 Die Kölner Umweltzone, allgemeine Informationen,
<http://www.stadt-koeln.de/3/umwelt/umweltzone/die-koelner-umweltzone/>,
dort als Downloadservice „Karte mit der Umweltzone ab 1. April 2012“
- Ziff. 34 Die Kölner Umweltzone, allgemeine Informationen,
<http://www.stadt-koeln.de/3/umwelt/umweltzone/die-koelner-umweltzone/>,
dort als Downloadservice „Straßen und Adressen in der Umweltzone“

Sonstige Quellen

- Ziff. 41 Köln: Kostenexplosion bei Bau des neuen Standorts?,
<http://www.rth.info/news/news.php?id=483>,
20.09.2006
- Ziff. 42 Kölner Stadt-Anzeiger,
13./14.10.2007
- Ziff. 43 „Stadt intern“, Journal für die Beschäftigten der Stadt Köln,
20.Jahrgang, Ausgabe Februar/März 2011,
8.Februar 2011
- Ziff. 44 Christoph 9, Geschichte,
http://de.wikipedia.org/wiki/Christoph_9
- Ziff. 45 Faszination Luftrettung, Einsatzzahlen,
www.rth.info/einsatzzahlen/einsatzzahlen.php
- Ziff. 46 Beschlussvorlage 4300/2011,
„Weiterplanung und Bau einer Rettungshubschrauberstation für Köln“,
Anlage 21,
<http://offeneskoeln.de/attachments/1/2/pdf341321.pdf>