



Niederschrift

Besprechungsgegenstand

Alternativstandortbewertung 2016 für eine Lufttreppungsstation in Köln

Ort und Datum der Besprechung

Bezirksregierung Düsseldorf / Dezernat 26,
12.05.2016

Amt für Feuerschutz, Rettungsdienst und Bevölkerungsschutz Organisation

Verwaltung Feuerwehr
Scheibenstraße 13, 50737 Köln

Auskunft Herr Dr. Wesolowski, Zimmer A 305
Telefon 0221 9748-4114, Telefax 0221 9748-
E-Mail feuerwehr@stadt-koeln.de

Datum
17.05.2016

Teilnehmer/Teilnehmerinnen

	BezReg Ddorf		374
	BezReg Ddorf		374/1
	BezReg Ddorf		374/1
	BezReg Ddorf		

Mitzeichnung von (Erstschrift zurück an Absender)

Hr. Goetzens	BezReg Ddorf	Prof. Dr. Dr. Lechleuthner	374
--------------	--------------	----------------------------	-----

Verteiler

Hr. Kahlen	Dez. I	Hr. Feyrer	37
------------	--------	------------	----

Inhalt

Mit dieser Besprechung wird von der Verwaltung dem Beschluss 3.d. „Vergleich von Alternativstandorten“ des Punktes 3.1.11 „Dringlichkeitsantrag der CDU-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen und der FDP-Fraktion betreffend „Hubschrauberstation Kalkberg – weiteres Vorgehen“ (AN/0519/2016) der Ratssitzung vom 15.03.2016 nachgekommen.

Zitat: „Dabei sind die genehmigungsrechtlichen Fragen und Erfordernisse im Vorfeld mit der Bezirksregierung Düsseldorf zu erörtern und die Ergebnisse darzustellen“

Das Gespräch fand am 12.5.2016 bei der Bezirksregierung Düsseldorf als zuständiger Genehmigungsbehörde statt. Die Vertreter der Bezirksregierung Düsseldorf stellen dabei zunächst die Frage, warum nach einer umfangreichen Standortbewertung im Jahr 2005, sowie einer intensiven Abwägung der Alternativen und der Prüfung der Bewertungsmatrix im Rahmen des Genehmigungsverfahrens durch die zuständige Genehmigungsbehörde, nunmehr weitere Alternativstandorte geprüft werden sollen.

Die Vertreter der Feuerwehr Köln skizzieren hierzu kurz die Entwicklung seit dem Bekanntwerden der Setzungen im Hangarbereich Anfang des Jahres 2015 mit dem Ergebnis, dass der Rat der Stadt Köln einen Baustopp beschlossen hat und die Verwaltung mit der o.g. wiederholten Prüfung von Alternativen beauftragt hat.

Die zuständige Genehmigungsbehörde erklärt hierzu, dass grundsätzlich ein neuer luftverkehrsrechtlicher Antrag gestellt werden könne (vollständig neues Verfahren nach §6 LuftVG), jedoch muss auf Grund der bereits erteilten und bestandkräftigen luftrechtlichen Genehmigung für die Betriebsstation auf dem Kalkberg grundsätzlich davon ausgegangen

werden, dass der Bedarf zur Errichtung einer Luftrettungsbetriebsstation im Raum Köln bereits gedeckt ist.

Rechtlich sei es unzulässig, für ein und das gleiche Projekt mehrere Standorte mit einer luftrechtlichen Genehmigungen nach §6 LuftVG vorzuhalten und damit dann auch belastende Auswirkungen für Dritte (z. B. Fluglärm, Flächenversiegelung etc.) auszulösen.

Ein weiterer bzw. neuer Antrag nach §6 LuftVG auf Errichtung einer Luftrettungsbetriebsstation im Raum Köln habe insoweit einen direkten Einfluss auf die luftrechtliche Genehmigung vom 21.10.2008 für die Betriebsstation auf dem Kalkberg. Diese Genehmigung wäre dann durch die Genehmigungsinhaberin mit ausführlicher Begründung der Notwendigkeit, warum die derzeitige Planung nicht ausreichend ist, zurückzugeben oder ggfs. durch die Genehmigungsbehörde zu widerrufen, um erneut einen Bedarf zur Realisierung einer Luftrettungsbetriebsstation im Raum Köln auszulösen.

Im Übrigen sei es Aufgabe des Antragstellers, festzulegen, für welchen Standort er eine Genehmigung beantrage; die Aufgabe der zuständigen Genehmigungsbehörde sei es, im Zuge einer neutralen Antragsberatung hierzu flugbetriebliche Hinweise zu geben. Erst wenn für einen bestimmten Standort ein Antrag gestellt worden ist, prüft die Genehmigungsbehörde den beantragten Standort und wägt diesen gegenüber anderen Standorten und der derzeit praktizierten Interimslösung (Flughafen Köln/Bonn) im Rahmen der verpflichtenden Alternativenprüfung unter erneuter Prüfung des Bedarfs ab.

Die grundsätzliche Eignung eines Standortes als Hubschrauberlandeplatz ist in einem ersten Schritt durch ein flugbetriebliches Eignungsgutachten darzustellen. Ist aus dem Eignungsgutachten die flugbetriebliche Eignung ableitbar, muss im nächsten Schritt ein Lärmgutachten erstellt werden. Kommen beide Gutachten zu dem Ergebnis, dass eine luftrechtliche Genehmigung für einen Hubschrauberbetriebsstandort an dem beantragten Standort grundsätzlich in Aussicht gestellt werden kann, müssen für den Antrag weitere Gutachten und Untersuchungen beigebracht werden (z.B. Umweltverträglichkeitsprüfung, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Baustatische Untersuchungen, Brandschutztechnische Gutachten). Im Ergebnis stellen diese vollständigen Unterlagen die Bearbeitungsreife für die Genehmigungsbehörde her. Erfahrungsgemäß führt die Beibringung der Unterlagen und die Bearbeitung, wobei auch regelmäßig mit Einwendungen zu rechnen ist, zu einer mehrjährigen Verfahrensdauer. Hinzu kommt bei einer denkbaren Klage gegen die luftrechtliche Genehmigung eine mehrjährige Prozessdauer durch alle Instanzen.

Die nunmehr geforderte wiederholte und um drei neue Standorte erweiterte Prüfung von Alternativen kann folglich nur entsprechend dem oben dargestellten Verfahren durchgeführt werden. Die zuständige Genehmigungsbehörde weist darauf hin, dass eine Veränderung der Bewertungskriterien im Hinblick auf die Vergleichbarkeit der Standorte nicht sinnvoll erscheint, da die bisher herangezogene Bewertungsmatrix als sach- und fachgerecht sowohl von der zuständigen Genehmigungsbehörde selbst als auch vom Verwaltungsgericht anerkannt worden ist. Lediglich neue aktuelle Erkenntnisse und Entwicklungen könnten grundsätzlich zu anderen Einschätzungen führen. Würden weitere Standorte zu den ehemals betrachteten Standorten hinzugefügt, so stellt sich die grundsätzliche Frage, warum diese nicht vom Antragsteller schon zum damaligen Zeitpunkt betrachtet und im behördlichen Genehmigungsprozess abgewogen wurden. Aus Sicht der Genehmigungsbehörde haben die drei neuen Standorte sich zum damaligen Zeitpunkt jedoch gerade nicht aufgedrängt, da diesbezüglich direkt Ausschlusskriterien gegriffen hätten. Dies trifft insbesondere auf den neuen Standort „Klinik Merheim“ zu, da dort ehemals die Luftrettungsbetriebsstation für den Raum Köln beheimatet war, die dann aber

begründet aufgegeben wurde, um ein luftrechtliches Verfahren für eine neue Betriebsstation einzuleiten, die letztendlich in der luftrechtlichen Genehmigung für den Kalkberg endete. Zur Bewertung der Standorte, die bereits ab 2005 im Genehmigungsverfahren zum Kalkberg vorhanden waren (Geestemünder Straße, Heinrich-Rohmann-Straße, Bernhard-Günther Straße) verweist die Bezirksregierung Düsseldorf auf die Genehmigungsunterlagen zum Standort Kalkberg, da diese schon einmal bewertet und abgewogen worden sind.

Hinsichtlich der zusätzlichen drei Standorte: MESSE P22, Parkhaus am Klinikum Merheim und LSC Leverkusen / Kurtekotten hat die zuständige Genehmigungsbehörde – vorbehaltlich aller notwendigen Gutachten – folgende erste Einschätzung bzw. Hinweise gegeben.

MESSE P22: Die räumliche Lage unterscheidet sich nur unwesentlich von der des Kalkbergs, die Anlage von vier An- und Abflugsektoren – entsprechend dem Kalkberg - erscheint aber auf den ersten Blick nicht gegeben zu sein.

Parkhaus am Klinikum Merheim: Unabhängig davon, ob der städtebauliche Vertrag die Realisierung einer Betriebsstation zuließe, muss geprüft werden, ob mit der neu hinzugekommenen Wohnbebauung eine Hubschrauberbetriebsstation genehmigungsfähig wäre. Die Genehmigung für den neuen Dachlandeplatz auf dem Dach des neuen Klinikgebäudes erfolgte zum einen auf den gegenüber einer Betriebsstation deutlich niedrigeren Flugbewegungszahlen und zum anderen auf dem hohen öffentlichen Interesse an einer Transportmöglichkeit von Notfallpatienten zu einem Krankenhaus der Maximalversorgung. Bei einer Betriebsstation ist es derzeit fraglich, ob diese Genehmigungsfähigkeit erreicht werden kann.

LSC Leverkusen / Kurtekotten: Der Flugplatz des LSC Kurtekotten hat eine Genehmigung nach § 6 LuftVG als Sonderlandeplatz, der auch Flüge von Motorflugzeugen und Hubschraubern (bis max. 5.700 kg höchstzulässiger Abflugmasse) von Sonnenauf- bis -untergang einschließt. Die dortige Errichtung einer Hubschrauberbetriebsstation würde zu einer erheblichen Nutzungsänderung (hier: veränderte Betriebszeiten analog zum Kalkberg; veränderte Nutzung des Sonderlandeplatzes in Verbindung mit einer deutlich veränderten Lärmsituation) führen, die ein vollständiges neues Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG erforderlich macht. In der Umgebung sind nach dortigem Kenntnisstand auch wenigstens 3 neue lärmsensible Einrichtungen (Kindergärten) entstanden, die dann besonders zu berücksichtigen wären.

Die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Genehmigungsbehörde stellt die Frage, ob die Gründe, die damals zur Standortentscheidung Kalkberg geführt haben, jetzt nicht mehr zutreffen. Sie verweist in diesem Zusammenhang auf die fach- und sachlichen Begründungen für den Standort Kalkberg, wie auch auf die Abwägung der damaligen Alternativstandorte, die umfassend in der luftrechtlichen Genehmigung vom 21.10.2008 dargestellt sind. Aus Sicht der Bezirksregierung Düsseldorf könnte der Flugbetrieb auf dem Kalkberg zeitnah nach einer Schlussabnahme aufgenommen werden, da die baulichen Hangarprobleme die luftverkehrsrechtliche Genehmigung nicht direkt tangieren.