

Anmerkungen zu der Genehmigung einer Hubschrauber-Betriebsstation auf dem Kalkberg in Köln-Buchforst / Köln-Kalk – DETAILINFORMATIONEN

I) Anmerkungen zu der Fluglärmprognose

Ia) verwendet Flugzeugklassen einer veralteten Berechnungsvorschrift

Die Prognose ordnet alle Flugbewegungen einer einzigen Flugzeugklasse zu, nämlich der Flugzeugklasse H1 (Maximalgewicht 2,5 Tonnen) einer bereits in 2005 veralteten, AzB genannten, Berechnungsvorschrift.

Dass nur Emissionen von Maschinen mit einem Höchstgewicht von 2,5 Tonnen untersucht worden sind, begründet die Prognose damit, dass dieser Ansatz ein Ansatz „im Sinne einer Abschätzung zum ungünstigen Fall“ sei.

Ib) verwendet veraltete Flugbewegungszahlen

Die Prognose geht von (theoretisch) maximal 3.600 Flugbewegungen (d.h. 1.800 Starts und 1.800 Landungen) pro Jahr aus, merkt an, dass die wahrscheinliche Anzahl bei durchschnittlich 9 Flugbewegungen pro Tag liegen werde, dass sie aber „im Sinne einer Abschätzung zum ungünstigen Fall“ 10 Flugbewegungen pro Tag für die Berechnung angenommen habe.

Die in der Prognose angenommenen Flugbewegungszahlen sind von der Realität längst überholt. Für die Rettungssysteme „Christoph 3“ und „Christoph Rheinland“, die auf dem Kalkberg stationiert werden sollen, ergeben sich für die Jahre 2008 / 2009 / 2010 Flugbewegungszahlen von 4.150 / 4.670 / 4.984, wie auf der Seite „<http://www.rth.info/einsatzzahlen/einsatzzahlen.php>“ nachzulesen ist.

In einer Informationsveranstaltung vom 28.11.2011 hat die Vorhabensträgerin mitgeteilt, dass sie aktuell von 11 bis 13 Flugbewegungen täglich ausgehe.

Ic) berücksichtigt nicht ein notwendiges Rückwärtsstartverfahren

Die Station verfügt über keine ausreichenden Notlandeflächen.

Aus dem „Anhang zur Mitteilung an den Gesundheitsausschuss, Vorgangsnummer (in Session) 3996/2010“, dort Abbildung 8, ist zu erkennen, dass zumindest teilweise das sogenannte Rückwärtsstart-Verfahren angewendet wird. Der Sinn des Verfahrens ist es, bei Betriebsstörungen, die sich in der Startphase herausstellen, dem Hubschrauber eine sichere Rückkehr zum Startpunkt zu ermöglichen.

Das Rückwärtsstartverfahren hat sich in der Praxis durchgesetzt. Es konnte bei der Prognose vom 22. 02.2005 nicht berücksichtigt werden, da eine entsprechende Berechnungsvorschrift erst im Jahr 2010 (DAGA Berlin) von Myck, Vogelsang und Krüger vorgeschlagen wurde.

Id) untersucht nicht die Frage abweichender Flugrouten

Mit dem Ratsbeschluss vom 05.07.2005 ist festgelegt worden, dass die Start- und Landerichtung S01/L19 nur in Notfällen genutzt werden darf. Daher muss bei Wetterlagen, für die diese Betriebsrichtung prädestiniert wäre, eine andere Betriebsrichtung genutzt werden. Wenn nach Belieben eine Betriebsrichtung ausgeschlossen werden kann, ist fraglich, ob die Windrichtung überhaupt von vorrangiger Bedeutung ist. Damit ist auch fraglich, ob im praktischen Flugbetrieb die vorgegebenen Flugrouten tatsächlich genutzt werden, oder ob eher jene Flugrichtung gewählt wird, die die kürzeste Zeit zum Erreichen des Einsatzortes verspricht.

Ie) berücksichtigt nicht die Abschirmwirkung von Gebäuden

Die Abschirmwirkung von Gebäuden wurde in der Prognose nicht berücksichtigt, obwohl sie zum Beispiel im Falle einer Kindertagesstätte sowie aller Gebäuden mit niedrigen Stockwerken entscheidend sein kann. Dafür wäre es auch erforderlich gewesen, die Lärmkarte mit einer Rasterhöhe von 4 Metern anstatt mit einer Höhe von 10 Metern zu erstellen.

Die Berücksichtigung der Abschirmwirkung von Gebäuden ist Voraussetzung dafür, dass passive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden können.

If) blendet die Nachtzeit aus

Eine Betrachtung der Nachtzeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr fehlt in der Prognose.

Flugbewegungen in dieser Zeit sind durchaus möglich, zumindest in den Sommermonaten, wie in dem Erörterungstermin am 13./14.02.2007 mitgeteilt wurde. Die Genehmigung sieht eine Nachtflugbefreiung vor.

Ig) findet Hubschrauberlärm zumutbar wegen bestehender Vorbelastung

Am Ende der 20-seitigen Prognose (ohne Anlagen) steht das Resümee, dass die Verkehrslärmimmissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr um mehr als 10 dB(A) über dem zusätzlichen Lärm durch den geplanten Hubschrauberflugplatz liegen.

Hier wird unterstellt, dass an allen Tagen der Woche eine gleich hohe Verkehrslärmbelastung gegeben sei – das ist jedoch an Samstagen und Sonntagen nicht der Fall, da dann weit weniger Verkehr unterwegs ist und die Bevölkerung zur Ruhe kommen will.

II) Anmerkungen zu der Genehmigung

IIa) erlaubt Hubschrauber mit einem höheren Gewicht als schalltechnisch untersucht

Während die Fluglärmprognose ein Hubschrauber-Maximalgewicht von 2,5 Tonnen angenommen hatte, geht die Genehmigung weit darüber hinaus: Sie erlaubt Hubschrauber mit einem Maximalgewicht von 5,7 und 6,0 Tonnen, ohne die hieraus resultierende Lärmwirkung in einer schalltechnischen Prognose untersucht zu haben.

IIb) gibt keinen Höchstwert an Flugbewegungszahlen vor

Die Genehmigung enthält keinerlei Beschränkung der Flugbewegungszahlen.

In ihrem Schriftsatz vom 14.07.2009 teilt die Genehmigungsbehörde mit, dass sie von jährlich maximal 14.400 Flugbewegungen ausgegangen sei. Ihrer Meinung nach befinde sie sich damit in Übereinstimmung mit der Fluglärmprognose. Die Fluglärmprognose jedoch hat ihren Berechnungen maximal 3.600 Flugbewegungen zugrunde gelegt.

Ein solch krasses Missverständnis wirft ein schlechtes Licht auf die Genehmigungsbehörde und ihre Kompetenz, in Lärmfragen sachgerecht zu urteilen. Von der irrigen Annahme der Behörde, 14.400 Flugbewegungen seien untersucht und für innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Grenzen liegend befunden worden, ist es ein kleiner Schritt zu der Annahme, dass 3.600 Flugbewegungen dann erst recht unschädlich sein müssen.

IIc) zieht aus der Anwendung der 100%-Regel falsche Schlüsse

Auf Seite 59 der Genehmigung wird mitgeteilt, dass die in der Prognose verwendete 100%-Regel zu 6 dB(A) höheren Beurteilungspegeln führe als diese in der Realität zu erwarten sind.

Diese Aussage ist falsch.

Ein Pegelunterschied von 6 dB(A) entspricht einem Viertel aller Flugbewegungen und würde sich nur ergeben, wenn die Häufigkeit der Nutzung auf allen Flugstrecken gleich wäre und für jeden Immissionsort gelten würde, dass Flugbewegungen auf allen anderen als der nächstgelegenen Flugstrecke überhaupt nicht stattfinden würden oder nicht wahrnehmbar wären. Bei Umrechnung auf Realverteilung ergeben sich deutlich geringere Pegeldifferenzen zu der 100%-Regel. Liegt ein Immissionsort direkt unter einer Flugstrecke, ist die Differenz am größten, jedoch immer noch kleiner als 6 dB(A). Die Differenz kann deutlich kleiner werden, wenn nicht von Gleichverteilung, sondern – wie im Fluglärmgesetz gefordert – von Realverteilung der Windrichtungen ausgegangen wird. Bei Immissionsorten, die zwischen Flugstrecken liegen, nimmt die Differenz sehr kleine Werte – kleiner 1 dB(A) – an.

IId) akzeptiert eine veraltete Fluglärmrechnung

Zwischen 2005 und 2008 haben sich die Berechnungsvorschriften für Fluglärm geändert.

Da der Anwendungsfall Hubschrauberlandeplatz nicht in den Anwendungsbereich der AzB fällt und da auch kein Lärmschutzbereich in der Umgebung der Betriebsstation ausgewiesen werden sollte, hätte zum Zeitpunkt der Genehmigung die Fluglärm-Berechnung gemäß Normblatt DIN 45684 „Ermittlung von Fluggeräuschemissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren“ aus September 2006 erfolgen und die Flugzeugklassenbeschreibungen für Hubschrauber der AzB-2007 entnommen werden müssen.

IIf) geht nicht auf abweichende Annahmen von Eignungsgutachten und Prognose ein

Nach dem Ansatz der Prognose fliegt der Hubschrauber auf einer höheren Flugbahn an (300 m) und landet dann in einem steileren Winkel ($11,4^\circ$) als in der flugtechnischen Beschreibung des Eignungsgutachtens vorgesehen. Hält man sich an die Vorgabe des Eignungsgutachtens (150 m Zwischenanflughöhe, $4,5^\circ$ Gleitwinkel), liegt der Schalldruckpegel um ca. 4 dB(A) höher als nach dem Ansatz der Prognose berechnet ist.

IIf) schließt Wartungsarbeiten nicht aus

Aus der „Zweckgebundenheit“ der Genehmigung ist nicht zu erkennen, ob Wartungsarbeiten direkt am Hubschrauber-Betriebsstandort durchgeführt werden dürfen. Im Zusammenhang mit solchen Wartungsarbeiten sind zusätzliche Triebwerks-Probelaufe verbunden, die in die bisherigen Berechnungen nicht eingegangen sind.

IIf) sieht keine passiven Lärmschutzmaßnahmen für Wohnungen vor

Punktuelle Nachberechnungen haben ergeben, dass an mehreren Immissionsorten Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie des Wertes der Lärmschutzzone 2 des in 2007 novellierten Fluglärmgesetzes auftreten können.

Für Häuser, die gemäß Fluglärmgesetz in Lärmschutzzone 2 liegen, sind Schutzmaßnahmen geschuldet, deren Kosten zu Lasten des Verursachers gehen. Die Genehmigung hat in den Nebenbestimmungen zwar passive Schallschutzmaßnahmen vorgegeben, allerdings nur für Kindertagesstätten, Schulen, Seniorenheimen, und dies auch nur an den straßenzugewandten Seiten der Gebäude. Entsprechende Maßnahmen sind auch an Wohnungen erforderlich.

IIf) enthält keine Angaben für die Nachtzeit

Die Genehmigung übernimmt voll die Annahme der Fluglärmprognose, wonach Einsätze in der Nachtzeit nicht vorgesehen sind, jedoch „in wenigen Fällen pro Jahr nicht ausgeschlossen werden können“. Daher sieht sie davon ab, nächtlichen Flugbetrieb zu reglementieren und, ab einer bestimmten Häufigkeit, zu verbieten.