



Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0430/2017		Datum: 07.12.2017	
Baudezernent			
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Az.:	
Betreff:			
Erteilung einer Genehmigung für die Anlage und den Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am BundeswehrZentralkrankenhaus			
Gremienweg:			
19.12.2017	Ausschuss für allgemeine Bau- und Liegenschaftsverwaltung	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		ohne BE
	öffentlich		abgesetzt
			geändert

Unterrichtung:

Der Ausschuss für allgemeine Bau- und Liegenschaftsverwaltung nimmt die Unterrichtung zur beantragten Genehmigung für die Anlage und den Betrieb eines zusätzlichen Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am BundeswehrZentralkrankenhaus Koblenz (BWZK) zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Das BWZK strebt die Anlage und den Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Dach eines neu geplanten OP- und Funktionsgebäudes an. Diesbezüglich wurde beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz eine Genehmigung nach § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) gestellt. Im Rahmen der Anhörung der Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange wurde die Stadt Koblenz nun um Stellungnahme zu dem Vorhaben bis zum 02.01.2018 gebeten.

Der Landeplatz soll spätestens mit der für 2025 vorgesehenen Inbetriebnahme des neuen Funktionstraktes des BWZK hergestellt werden. Das Genehmigungsverfahren für den Landeplatz sollte daher möglichst bis 2020 abgeschlossen sein.

Das BWZK verfügt bereits über einen Hubschrauber-Bodenlandeplatz, welcher als Betriebsstandort für den ADAC-Rettungshubschrauber Christoph 23 dient. Beim Bodenlandeplatz müssen ankommende Patienten mit dem Krankenwagen zur Notaufnahme gefahren werden. Da die Patienten unmittelbar vom Dachlandeplatz zu den OPs gebracht werden können, entfallen Zeit- und Kostenaufwand für die bisher notwendigen Zwischentransporte.

Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz soll ausschließlich für Starts und Landungen dienen, die in direktem Zusammenhang mit medizinischen Hubschrauber-Notereinsätzen oder dem medizinischen Versorgungsauftrag des Krankenhauses stehen.

Die für den Dachlandeplatz zur Verfügung stehende Fläche wird eine Kantenlänge von je 28 m haben, wobei die Breite der Aufsetz- und Abhebefläche 21 x 21 m beträgt. Die Differenz zwischen den beiden Flächen dient als Sicherheitsfläche. Die Landefläche wird mit einem 2 m breiten, umlaufenden Fangnetz versehen. Statisch wird die Landefläche auf eine Abflugmasse von max. 6 Tonnen angelegt und erhält einen max. 25 cm hohen Überrollschutz.

Der Flugbetrieb soll an jedem Wochentag zulässig sein. Aus Lärmschutzgründen sollen in den Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr nur Flüge zur unmittelbaren Rettung von Menschenleben stattfinden. Diese Rettungsflüge dürften auch ohne Flugplatzgenehmigung durchgeführt werden. Außer-

halb der Nachtzeiten sind auch Flüge zum Krankentransport, zum Transport von medizinischem Personal und von medizinischem Material vorgesehen.

Ergänzend wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt, bei dem die Emissionen durch den vorhandenen Boden- und den geplanten Dachlandeplatz berücksichtigt wurden. Die Berechnung der Lärmbelastung erfolgt gemäß E DIN 45684-1 „Ermittlung von Fluggeräuschemissionen an Landeplätzen“. Im Gutachten wurde ausgeführt, dass bei allen Berechnungsschritten wie z.B. der Annahme der Anzahl der Flugbewegungen jeweils Sicherheitszuschläge zu Gunsten der Lärmbetroffenen berücksichtigt wurden. Die tatsächliche Lärmbelastung liegt daher mit hoher Wahrscheinlichkeit niedriger als die im Gutachten abgebildete Maximalsituation.

Es existieren keine gesetzlichen Vorgaben wie Orientierungs-, Richt- oder Grenzwerte zum Fluglärm von Hubschrauberlandeplätzen. Daher muss die Genehmigungsbehörde - hier der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz – beurteilen, ob der zu erwartenden Lärm zumutbar ist.

Hilfsweise kann der für den Fluglärm berechnete Dauerschallpegel mit den Orientierungswerten im Beiblatt 1 der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ verglichen werden. Die DIN 18005 sieht für allgemeine Wohngebiete einen Schallorientierungswert von tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) vor. Laut Berechnung werden an Wohngebäuden im Bereich der Straßen „Trifter Weg“ und „Bienenstück“ Dauerschallpegel von tags 66 dB(A) und nachts 56 dB(A) erreicht. Eine Pegelerhöhung von 8-10 dB(A) wird subjektiv als Verdopplung der Lautheit wahrgenommen. Nachts tritt nur an einem Immissionspunkt wegen der geringen Anzahl der angenommenen Flugbewegungen eine geringe Überschreitung des Dauerschallpegels von 1dB(A) ein.

Separat von den Dauerschallpegeln sind die auftretenden Maximalpegel zu betrachten. Der größte Wert für den Maximalpegel im Wohngebiet liegt tags und nachts bei 91 dB(A) außen und innen bei gekipptem Fenster bei 76 dB(A).

Weiterhin wird auf ein Urteil der Oberverwaltungsgerichtes Hamburg verwiesen. Dort wird angenommen, dass Hörschäden bei Maximalpegeln ab 115 dB(A) auftreten. Dieser Wert wird am BWZK bei einem Spitzenpegelwert von 91 dB(A) nicht erreicht.

Für die Nacht wurde festgestellt, dass die Bewohner durch den berechneten Innenmaximalpegel von 76 dB(A) aufwachen können. Laut Gutachten sei wegen der Seltenheit der Ereignisse nach aktuellem Kenntnisstand keine Gefährdung der Gesundheit betroffener Personen zu erwarten.

Im Erläuterungsbericht wird ausgeführt, dass die starken Lärmbelastungen an der Wohnbebauung in Metternich in erster Linie von dem bereits vorhandenen Bodenlandeplatz und nicht dem geplanten Flugbetrieb des Dachlandeplatzes ausgehen. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass der Dachlandeplatz einen größeren Abstand zur Wohnbebauung aufweist.

Trotz der insgesamt starken Belastungssituation für die Metternicher Wohnbebauung bedeutet die Verlagerung von Flugbewegungen vom Bodenlandeplatz auf den Dachlandeplatz sogar eine Verbesserung des Status-Quo. Ein geringer Anteil von Hubschraubern soll vom Dachlandeplatz auf den Bodenlandeplatz umsetzen, da nur dort bestimmte Versorgungseinrichtungen vorhanden sind.

Das Gutachten kommt folglich zu dem Ergebnis, dass nach Betrachtung diverser Schutzziele die Belange des Lärmschutzes der vorliegenden Planung des Dachlandeplatzes nicht entgegenstehen.