

Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Gesundheitsausschuss	16.11.2010	
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	02.12.2010	
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	06.12.2010	
Betriebsausschuss Gebäudewirtschaft	06.12.2010	
Ausschuss Allgemeine Verwaltung und Rechtsfragen/Vergabe/Internationales	06.12.2010	
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	09.12.2010	
Stadtentwicklungsausschuss	09.12.2010	
Finanzausschuss	13.12.2010	

Anlass:

Mitteilung der Verwaltung

Beantwortung von Anfragen aus früheren Sitzungen

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

Stellungnahme zu einem Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung

Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg

Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg – Darstellung des Planungs- und Standortfindungsprozesses, des anhängigen, z. Zt. ruhenden Klageverfahrens und der weiteren Verfahrensschritte zur Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 05.07.2005

- I. Gründe für die Planung der gemeinsamen Hubschrauberbetriebsstation für den Rettungshubschrauber (RTH) „Christoph 3“ und den Intensivtransporthubschrauber (ITH) „Christoph Rheinland“
 1. Änderung der Rechtslage 1998/2002
 2. Auswirkungen dieser neuen Rechtslage auf die Krankenhäuser
 3. Spitzenabdeckung im Notarzdienst durch Rettungshubschrauber
 4. Fachgerechte Unterbringung des Intensivtransporthubschraubers Christoph Rheinland

- II. Suche nach und Entwicklung eines neuen Standortes

1. Planung nach Bekanntwerden der neuen Verwaltungsvorschriften und Entscheidung für die Suche nach einem neuen Standort (2003-2004)
 2. Entwicklung der Bewertungsmatrix, Bewertung der Standorte und Entscheidung für den Standort Kalkberg (2004-2005)
- III. Genehmigungsverfahren und Planung der Station auf dem Kalkberg (2005-2008)
- IV. Weitere Entwicklung der Alternativstandorte
1. Standort Esso-Gelände Geestemünder Strasse, Niehl (Rang 5)
 2. Klinikum Köln-Merheim (Rang 8)
 3. Standort ehemaliger Parkplatz Heinrich-Rohlmann-Strasse, Ossendorf (Rang 8)
 4. Standort Esso-Gelände Bernhard-Günther-Strasse, Niehl (Rang 12)
 5. Flughafen Köln/Bonn, Grengel (Rang 17)
 - 5.1. Vorübergehender Betrieb am Flughafen aber ungelöste Probleme
 - 5.2. Neue Container-Betriebsstation auf dem Flughafen am Hangar 6
 - 5.3. Besondere Problematik am Flughafen Köln / Bonn
 - 5.4. Keine Chance für eine Betriebsstation auf dem militärischen Teil des Flughafens
 - 5.5. mittelfristige Beeinträchtigung des boden- und luftgestützten Rettungssystems in Köln
- V. Klageverfahren gegen die am 21.10.2008 erteilte luftrechtliche Genehmigung am Kalkberg und Anordnung der sofortigen Vollziehung durch die Bezirksregierung Düsseldorf vom 27.10.2010
- VI. Weitere Maßnahmen zur Lärmreduzierung in Buchforst
- VII. Zusammenfassung der derzeitigen Situation der beiden Hubschrauber
- VIII. Weiteres Verfahren

I. Gründe für die Planung der gemeinsamen Hubschrauberbetriebsstation für den Rettungshubschrauber (RTH) „Christoph 3“ und den Intensivtransporthubschrauber (ITH) „Christoph Rheinland“

Die beiden Rettungshubschrauber leisten Luftrettungsdienste ausschließlich tagsüber im Sichtflug. Die Einsätze im Sommer liegen in einem Zeitfenster von 07:00 Uhr bis Sonnenuntergang; im Winter von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang. Im Einzelfall ist die Rückkehr von Einsätzen zum Verbleib auf der Betriebsstation auch nach Sonnenuntergang notwendig. In der Nacht werden grundsätzlich Rettungswagen (RTW) eingesetzt.

Aufgrund der in Deutsches Recht umgesetzten geänderten internationalen Bestimmungen zum Bau und Betrieb von Hubschrauberlandeplätzen und durch die Übernahme der Kernträgerschaft für den Intensivtransporthubschrauber (ITH) Christoph Rheinland aufgrund des Luftrettungserlasses von 2002 entstand für die Stadt Köln Handlungsbedarf. Diese Veränderungen ließen drei Problemfelder entstehen:

- Die Notwendigkeit, beide Hubschraubersysteme fachgerecht unterzubringen.
- Die Sicherstellung der notärztlichen Spitzenabdeckung in Köln
- Die Notwendigkeit, allen Kölner Krankenhäusern einen kurzstreckigen Anschluss an einen Hubschrauberlandeplatz zu gewährleisten.

Der Trägergemeinschaft des RTH Christoph 3 gehören neben der Stadt Köln an: Stadt Bonn, Stadt Leverkusen, Stadt Solingen, Stadt Remscheid, Rheinisch-Bergischer Kreis, Oberbergischer Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Kreis Euskirchen, Rhein-Erft-Kreis, Kreis Mettmann, Rheinkreis Neuss. (Karte 1)

Der Trägergemeinschaft des ITH Christoph Rheinland gehören neben der Stadt Köln an: Stadt Hagen, Stadt Düsseldorf, Ennepe-Ruhr Kreis, Stadt Mönchengladbach, Kreis Heinsberg, Kreis Wesel, Kreis Kleve, Kreis Viersen, Stadt Aachen, Stadt Duisburg, Stadt Essen, Stadt Mülheim an der Ruhr, Stadt Oberhausen, Stadt Wuppertal, Kreis Aachen, Kreis Düren, Märkischer Kreis, Kreis Mettmann, Hochsauerlandkreis, Kreis Olpe, Kreis Siegen-Wittgenstein, Stadt Bonn, Stadt Leverkusen, Stadt Solingen, Stadt Remscheid, Rheinisch-Bergischer Kreis, Oberbergischer Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Kreis Euskirchen, Rhein-Erft-Kreis, Kreis Mettmann, Rheinkreis Neuss. (Karte 2)

1. Änderung der Rechtslage 1998/2002

Im Jahr 1998 wurden von den Internationalen Luftfahrtbehörden (Joint Aviation Authorities, kurz JAA) neue Bestimmungen vereinbart¹, die von den Mitgliedsstaaten (darunter Deutschland) in Kraft gesetzt werden mussten. Gemäß § 32 Abs. 1 Nr. 9a LuftVG i.V.m. § 1 Abs. 2 Nr.1 und Nr. 2 LuftBO richtet sich der Betrieb von Flugzeugen und Hubschraubern grundsätzlich nach der jeweils jüngsten vom Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnungswesen bekannt gemachten Fassung der Deutschen Übersetzung der Joint Aviation Requirements 3 (JAR-OPS-3, deutsch). Die aktuellen JAR-OPS 3 deutsch wurden am 1.7.2002, zuletzt geändert am 10.1.2003, durch das Bun-

¹

<http://www.lba.de/cae/servlet/contentblob/46762/publicationFile/3481/JAR OPS 3.pdf;jsessionid=99046F696AF077922325AEE4F924DBEF>

² http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_19122005_LR116116413.htm#ivz1

des Ministeriums für Verkehr, Bauen und Wohnungswesen bekannt gegeben. Am 19.12.2005 traten mit Zustimmung des Bundestages und des Bundesrates diese sogenannte „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“² in Kraft. Diese Vorschriften konkretisierten die Umsetzung des neuen Luftrechtes für die zuständigen Aufsichtsbehörden. Nach Bekanntwerden der neuen Sicherheitsbestimmungen (JAR-OPS-3) wurde durch ein Gutachten aus dem Jahr 2002 klar, dass die Hubschrauberbetriebsstation am Krankenhaus Merheim, an dem der Rettungshubschrauber (RTH) Christoph 3 seit 1981 stationiert war, nicht weiter in unveränderter Weise bleiben konnte. Die Stadt Köln musste deshalb als Kernträgerin der Luftrettung nach einer neuen Lösung suchen. Bereits vor der Umsetzung in Deutsches Luftrecht wurden Details dieser neuen Bestimmungen bekannt. Diese neuen Vorschriften forderten mindestens zwei An- und Abflugsektoren, die einen Flugbetrieb mit einem hindernisfreien Steigungswinkel von 4,5 Prozent ermöglichen. In diesen Sektoren darf also in einer Entfernung von 100 Metern vom Startplatz des Hubschraubers keine Erhebung mehr als 4,5 Meter hoch sein, in 200 Metern Entfernung neun Meter usw. (Abbildung 1).

Abbildung 1: Notwendige Hindernisfreiheit aufgrund der neuen Vorschriften (siehe Anlage)

Diese Konzeption war nicht willkürlich. In den JAR-OPS-3 Bestimmungen dürfen für Rettungsflüge nur noch Hubschrauber mit zwei Motoren eingesetzt werden. Die kritischen Phasen beim Hubschrauberbetrieb sind die Landung und der Start. Bei Hubschraubern in der Leistungsklasse I - und nur diese dürfen zukünftig Rettungsflüge durchführen - kann der Ausfall einer Turbine durch die andere vollständig kompensiert werden. Allerdings vergeht im Schadensfall ein kurzes Moment, bis nach dem Ausfall der ersten Turbine die zweite so hochgefahren ist, dass ein Weiterflug möglich ist. In diesem Moment sackt der Hubschrauber kurz durch. Die Hindernisfreiheit mit einem Steigungswinkel von 4,5 % ermöglicht dieses Durchsacken ohne Schaden. Die zuständige Aufsichtsbehörde, die Bezirksregierung Düsseldorf forderte die Stadt Köln am 13.10.2005 auf, die Hubschrauberbetriebsstation in Merheim innerhalb eines Jahres an die neuen Vorschriften anzupassen und drohte die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht innerhalb dieser Frist der Aufforderung nachgekommen würde. Damit schöpfte sie die nach der in Teil I.1.3 der Verwaltungsvorschriften möglichen einjährigen Übergangsfrist aus. Eine Schließung des Landeplatzes in Merheim blieb nach Ablauf des Jahres jedoch aus.

Lösungsweg: Neustationierung

Die Stadt beantragte nach dem Ratsbeschluss vom 05.07.2005 noch im Juli 2005 die luftrechtliche Genehmigung für den Kalkberg. Die Bezirksregierung rechnete mit einer raschen Umsetzung. Nachdem sich das Genehmigungsverfahren jedoch unabsehbar hinzog und eine Ausnahmegenehmigung nicht erteilt wurde, wuchs der Druck, den RTH Christoph 3 schnellstmöglich aus Merheim abziehen und verstärkte dadurch die Dringlichkeit einer Neustationierung.

2. Auswirkungen dieser neuen Rechtslage auf die Krankenhäuser

Diese neue Rechtslage hatte natürlich nicht nur Auswirkungen auf die Betriebsstation

für den Christoph 3 in Köln-Merheim, sondern ebenso für alle anderen Landeplätze an Krankenhäusern. Derzeit genügen nur die Hubschrauberlandeplätze an der Universitätsklinik und dem St. Vinzenzhospital diesen Vorschriften uneingeschränkt. Die Hubschrauber sind bislang nahezu an allen Krankenhäusern auf geeignet erscheinenden – oft mit einem H gekennzeichneten – Flächen gelandet und haben Patienten dorthin gebracht oder schwerkranke Patienten von dort verlegt. Diese Praxis entspricht nicht mehr der geltenden Rechtslage. Das bedeutet, dass über kurz oder lang diese Landungen rechtlich in Frage gestellt werden können. Für die schwerkranken Patienten, die zu Kölner Krankenhäusern gebracht oder von ihnen in andere Kliniken verlegt werden, ist das eine deutliche Verschlechterung. Aus medizinischer Sicht ist es erforderlich, dass schwerkranke Patienten, die mittels Intensivhubschrauber zu verlegen sind, ganz besonders schonend transportiert werden müssen. Transporte am Boden im Rettungswagen sind der Natur der Sache nach mit Erschütterungen und Vibrationen verbunden. Deshalb sind die Transportstrecken am Boden besonders kurz zu halten. Insbesondere Patienten der Kliniken, die aufgrund ihrer Leistungsfähigkeit einen überregionalen Einzugsbereich aufweisen oder aufgrund besonderer Spezialkompetenzen (z.B. Beatmungsentwöhnung, Kinderklinik mit Verbrennungsbetten, Herzchirurgie, etc.), werden durch die Einschränkungen bei der Anbindung an die Luftrettung empfindlich getroffen. Denn behandelnde Ärzte müssen zwangsläufig den für Patienten schonendsten Transportweg planen.

Abbildung 2: Landeplatzkonzept für die Kölner Krankenhäuser (siehe Anlage)

Dieser Infrastrukturnachteil des Bodenrettungstransportes muss deshalb zum Vorteil der Patientinnen und Patienten ausgeglichen werden.

Lösungsweg: Stationierung mit kurzen Bodenrettungstransportwegen

Die Feuerwehr hat deshalb ein Landeplatzkonzept für die Kölner Krankenhäuser ausgearbeitet, womit die Nachteile zwar nicht völlig aufgehoben werden können, jedoch hinsichtlich ihrer Auswirkungen minimiert werden. Dieses Konzept basiert darauf, dass jede Kölner Klinik an einen genehmigten Landeplatz sozusagen „angeschlossen“ wird, womit die kürzest möglichen Transportstrecken erzielt werden können.

Wie in Abbildung 2 ersichtlich, fehlt ein Landeplatz für das Kinderkrankenhaus an der Amsterdamer Strasse (9), für das Evangelische Krankenhaus Köln-Kalk (12), für das Eduardus Krankenhaus Deutz (11) und für das St. Marienhospital in der Altstadt (10). In diesem Konzept muss deshalb noch ein zentraler Landeplatz im Kölner Stadtgebiet errichtet werden, der durch die Betriebsstation am Kalkberg geographisch mit abgedeckt werden kann und damit zu einem wichtigen Baustein im Landeplatzkonzept für die Kölner Krankenhäuser wird.

Darüber hinaus ist angesichts der rasant steigenden Gesundheitskosten zu berücksichtigen, dass die Krankenhäuser immer mehr unter medizinischem und wirtschaftlichem Wettbewerbsdruck stehen. Eine Verschlechterung der Infrastrukturen gerade bei den Kölner Krankenhäusern bedeutet in diesem Zusammenhang nicht nur eine Verschlechterung für die Notfallpatienten, sondern verengt auch für die betroffenen Kliniken mögliche Aktionsräume und behindert deren Weiterentwicklungen.

Die Umsetzung dieses Konzepts mit dem Erhalt einer schnellen Versorgung von schwerkranken Patienten ist deshalb im öffentlichen Interesse.

3. Spitzenabdeckung im Notarzteinsatz durch Rettungshubschrauber

Seit etwa 20 Jahren steigt die Zahl der Notarzteinsätze jährlich um 2-6 % an. Die Ursachen dafür sind vielfältig. Viele akute Erkrankungen werden durch den medizinischen Fortschritt behandelbar, allerdings nur, wenn die Behandlung in einem kurzen Zeitfenster nach Symptombeginn einsetzt. Bestes Beispiel dafür ist der Schlaganfall. Noch Anfang der 90iger Jahre schien diese Erkrankung schicksalhaft zu sein, ohne dass außer einer nach Tagen beginnenden Krankengymnastik ein substantieller medizinischer Einfluss möglich schien. Dies änderte sich 1995 mit der neuen Möglichkeit, verschlossene Gefäße wieder zu eröffnen, die den Schlaganfall verursachen. Das gelingt aber nur in einem sehr kurzen Zeitfenster. Diese Erkenntnis galt zuvor nur für den schlimmsten Notfall, den plötzlichen Herz-Kreislaufstillstand, bei dem nur wenige Minuten Eingreifzeit zur Verfügung stehen.

Zwischenzeitlich gilt das auch für andere Erkrankungen, wie den akuten Herzinfarkt, die bakterielle Hirnhautentzündung beim Kind und die Schwerverletzten. Bei allen diesen beispielhaft angeführten Erkrankungen hat die Analyse des Zeitbedarfs von Symptombeginn bis zur definitiven Behandlung ergeben, dass es im Wesentlichen auf die schnellstmögliche Behandlung ankommt, die nach wenigen Minuten einsetzen muss. D.h. es kommt tatsächlich auf jede Minute an.

Diese neuen Möglichkeiten und Erkenntnisse führen durch zwei Mechanismen zu einer permanenten Erhöhung der Einsatzzahlen. Der erste wird durch die besseren Informationen der Bürgerinnen und Bürger über diese Möglichkeiten aktiviert, weil sie in Kenntnis darüber frühzeitig den Notruf 112 anwählen. Der zweite Mechanismus wird über die Rettungsdienstplanung in Gang gesetzt, die diese kurzen Eintreffzeiten auch bei steigenden Einsätzen gewährleisten muss. In der Folge steigt damit auch die Anzahl der Rettungsmittel. Durch die Erhöhung der Notarzteinsätze steigt zwangsläufig auch immer mehr die Wahrscheinlichkeit gleichzeitiger Einsätze in einem Gebiet.

In der Konsequenz ergeben sich daraus für das alarmierte Notarzteinsatzfahrzeug aus dem Nachbargesamt längere Fahrzeiten zum Einsatzort. Das Sicherheitsniveau ist aufgrund der zuvor skizzierten medizinischen Notwendigkeiten auf 12 Minuten Eintreffzeit in 90% aller Fälle vom Rat der Stadt Köln festgelegt worden (Grundabdeckung). Allerdings gibt es auch in den verbleibenden 10% besonders schwere Fälle, die schnellstmögliches Eingreifen durch den Notarzt erforderlich machen. Die Möglichkeit des Rettungshubschraubers besteht darin, dass er diese 12 Minuten im Kölner Stadtgebiet dann halten kann, wenn er zentral stationiert ist. Diese Einsätze, die der Spitzenabdeckung der notärztlichen Versorgung in besonders schweren Fällen (z.B. Atemwegsverlegung, Kreislaufstillstand, Absturzverletzungen etc.) dienen, umfassen seit Jahren in etwa 50% des gesamten Einsatzaufkommens des RTH Christoph 3; das sind immerhin 700 Einsätze jährlich. Die andere Hälfte der Einsätze findet in den Gebieten der kommunalen Trägergemeinschaft statt.

Die derzeitige vorübergehende Verlagerung von RTH und ITH an den Flughafen Köln-Bonn in den Süden führt zu einer exzentrischen Lage zum Stadtgebiet mit der Folge, daß das Sicherheitsniveau von 12 Minuten nicht mehr überall bei diesen besonders schweren Fällen gehalten werden kann. Speziell der Kölner Norden ist davon negativ betroffen (Abbildung 3).

Abbildung 3: Abdeckungsdefizite hinsichtlich der zeitgerechten notärztlichen Versorgung (siehe Anlage)

Durch die vorübergehende Verschiebung der Station nach Süden auf den Flughafen Köln-Bonn ist nicht nur der Kölner Norden negativ betroffen, sondern auch die nördlich gelegenen Kreise und Städte, die Mitglieder der Trägergemeinschaft des Rettungshubschraubers sind. Hier verlängern sich ebenfalls die Eintreffzeiten. Weder die Mitglieder der kommunalen Trägergemeinschaft noch das Land NRW werden dauerhaft akzeptieren, dass es zu einer Verschlechterung der Situation für die betroffene Bevölkerung kommt. Im Süden wird der zuständige Einsatzbereich des RTH Christoph 3 durch die Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz begrenzt. Dieses dünnbesiedelte Gebiet wird bereits vom Rettungshubschrauber aus Koblenz (RTH Christoph 23) vollständig abdeckt (siehe Abbildung 4).

Abbildung 4: Überschneidung der Einsatzbereiche des Christoph 3 / Köln ab Flughafen und ab Kalkberg mit dem Einsatzbereich des Christoph 23 / Koblenz (siehe Anlage)

Lösungsweg: Zentrale Stationierung

Eine wirksame Sicherstellung der notärztlichen Versorgung umfasst deshalb sowohl die Grundabdeckung mit dem Bodenrettungsdienst als auch die Spitzenabdeckung bei gleichzeitigen Einsätzen in einem Gebiet. Der RTH Christoph 3 hat im Kölner Stadtgebiet seine Einsatzschwerpunkte in den Randbezirken, da sich im Stadtinneren die 12 Minuten-Kreise der Notarzteinsatzfahrzeuge teilweise überlagern. Insofern ist eine zentrale Stationierung des RTH Christoph 3 ein wesentlicher Baustein der notärztlichen Versorgung für die Spitzenabdeckung bei besonders schweren Fällen. Davon profitieren auch die Kommunen nördlich von Köln.

4. Fachgerechte Unterbringung des Intensivtransporthubschraubers Christoph Rheinland

Mit Beginn des Jahres 2003 wurde der Stadt Köln aufgrund eines neuen Luftrettungserlasses des Landes NRW auch die Kernträgerschaft für den Intensivhubschrauber Christoph Rheinland übertragen. Die Stadt Köln hat mit der ADAC Luftrettung GmbH eine Beauftragung abgeschlossen, die den Betrieb des ITH Christoph Rheinland umfasst. Allerdings war eine fachgerechte Unterkunft für den Christoph Rheinland am Flughafen nicht zu erreichen. Er steht derzeit im nicht beheizten Hangar 1. Durch die fehlende fachgerechte Unterbringung entstehen erhebliche Kosten (z.B. Desinfektionsflüge in einen fachgerechten Hangar) und Ausfälle in der Einsatzbereitschaft. Dadurch gibt es beständig Beanstandungen bei Audits, die der Betreiber als Teil seines Qualitätsmanagements durchführt (dieses Qualitätssystem ist durch die JAR-OPS-3 in 3.035 Vorschriften verpflichtend). Aufgrund der bislang fehlenden Möglichkeiten am Flughafen Köln/Bonn besteht dieser abzustellende Zustand seit Übernahme der Kernträgerschaft der Stadt Köln. Er muss und kann nur durch den Bau einer neuen Station beseitigt werden.

Den Hangar 1 teilt sich der ITH Christoph Rheinland (zwischenzeitlich auch der RTH

Christoph 3) mit einer Reihe Privatflugzeuge, die die Zugänglichkeit der Hubschrauber mittels Bühnen einschränken; Eine fachgerechte Unterbringung von Rettungshubschraubern erfordert

- einen beheizten Hangar (bestimmte Medikamente dürfen nicht einfrieren, Desinfektionsmittel wirken erst ab ca. 18 Grad Celsius etc.).
- eine Abgeschlossenheit, da im Hubschrauber auch Medikamente lagern
- eine gute Zugänglichkeit mittels Bühnen zur beständigen Kontrolle und für kleinere Wartungsarbeiten.

Von Anfang an drängte der ADAC deshalb auf eine fachgerechte Unterbringung, die jedoch aufgrund der fehlenden Möglichkeiten am Flughafen bis heute nicht gegeben ist.

Lösungsweg: Doppelstation

Als die Neustationierung des RTH Christoph 3 notwendig wurde, bestand angesichts der Probleme mit der Unterbringung des Christoph Rheinland die Chance, eine fachgerechte Station für beide Hubschrauber zu errichten. Ein Teil der Investitionen (z.B. Tankanlage, Landeplatz, Desinfektion, Wartung, Wachfortbildung etc.) kann in einer Doppelstation gemeinsam genutzt werden, was die Betreiber der derzeitig schon vorhandenen Doppelstationen (z.B. Leipzig und Senftenberg) bestätigen. Des Weiteren ist in einer Doppelstation der sogenannte „Dual Use“ besser organisierbar, d.h. beide Hubschrauber können sich in ihrem Einsatzschwerpunkt gegenseitig vertreten. Wenn z.B. der Rettungshubschrauber im Einsatz ist und ein weiterer z.B. für einen Verkehrsunfall benötigt wird, kann diesen Einsatz auch der ITH übernehmen. Ist umgekehrt der ITH mit einer Verlegung beschäftigt und muss gleichzeitig eine dringende Sekundärverlegung durchgeführt werden, kann dies auch der RTH übernehmen.

II. Suche nach und Entwicklung eines neuen Standortes

1. Planung nach Bekanntwerden der neuen Verwaltungsvorschriften und Entscheidung für die Suche nach einem neuen Standort (2003-2004)

Ursprünglich war kurz nach Bekanntwerden des Gutachtens in 2002, das zu dem Ergebnis kam, dass die Betriebsstation in Köln Merheim nicht mehr diesen neuen Vorschriften genügt, der Bau eines Parkhauses geplant, das an der Stirnseite des Klinikum Köln Merheim in Ausrichtung auf den schon vorhandenen Parkplatz gebaut werden sollte. Auf dem Dach dieses Parkhauses sollte eine Hubschrauberbetriebsstation für den RTH Christoph 3 errichtet werden. Diese Planung wurde beginnend in 2003 bis 2004 vorangetrieben. Am 25.3.2004 wurden die Städtischen Krankenanstalten in die Kliniken der Stadt Köln gGmbH umgewandelt. An die Stelle der Absicht, ein Parkhaus zu errichten, trat die Auffassung, dass dieses Gelände einem späteren Klinikbau vorbehalten bleiben sollte. Das Parkhaus wurde damit hinfällig. Als Kernträger der Luftrettung musste deshalb nach einem neuen Standort gesucht werden, der den neuen Anforderungen an den Bau und Betrieb von Hubschrauberlandeplätzen genügte.

In einem Symposium der Deutschen Krankenhausgesellschaft und dem Bundesverkehrsministerium im Frühjahr 2004 wurden die Einzelheiten der beabsichtigten Neuregelungen bekannt. Die einjährige Übergangsfrist für Hubschrauberbetriebsstationen wurde bestätigt, was den Zeitdruck für die Stadt Köln erhöhte. Ein einfaches Zuwarten

wäre angesichts dieser Informationen nicht mehr zu rechtfertigen gewesen. Es wurde deshalb systematisch im Kölner Stadtgebiet nach alternativen Standortmöglichkeiten gesucht. Gleichzeitig wurden immer wieder Mängel bei der Stationierung des ITH Christoph Rheinland von der Besatzung berichtet. Nach einem Jahr Kernträgerschaft war in 2004 klar, dass auch für den ITH Christoph Rheinland eine geeignete Unterkunft gefunden werden musste. Die Besatzung war seinerzeit etwa 8 Minuten Fahrstrecke entfernt vom Hangar 1 untergebracht. Der Erlass des Ministeriums sah aber eine Abflugbereitschaft innerhalb von 10 Minuten nach Alarmierung vor (RTH Christoph Rheinland in 2 Minuten), was unter diesen Umständen nicht zu schaffen war. Des Weiteren beklagten die umliegenden Kommunen, dass bei einer Anforderung nach einem Rettungshubschrauber, bei dem der ITH angeboten wurde, weil RTH Christoph 3 gerade im Einsatz war, die Eintreffzeiten des ITH schon wegen der 8 Minuten Anfahrtsweg von der Unterkunft bis zum Hubschrauber zu lang seien. Dies mindere den Einsatzwert dieser Hochtechnologie gravierend. Wegen dieser berechtigten Kritik wurde vom Rat am 05.07.2005 beschlossen, die neue Hubschrauberstation als Doppelstation auszurichten, da damit auch ein Dual-Use-Betrieb ohne Einschränkungen möglich wurde und die Investitionen für Landeplatz, Tankanlage, etc. nur einmal anfielen.

2. Entwicklung der Bewertungsmatrix, Bewertung der Standorte und Entscheidung für den Standort Kalkberg (2004-2005)

Es wurde zunächst eine Vielzahl von möglichen Standorten ermittelt. Aufgrund der unterschiedlichen örtlichen Bedingungen musste ein rationales und nachprüfbares Auswahlverfahren entwickelt werden, das die Vorzüge und Nachteile des jeweiligen Standortes gegeneinander transparent abwägbar machte, die Lösung der zuvor skizzierten Problemfelder ermöglichte und alle gesetzlichen Vorgaben einbezog.

Wesentliche Gesichtspunkte waren:

- a) Eignung:
die neuen luftrechtlichen Bestimmungen mussten eingehalten werden können.
- b) Verfügbarkeit und Realisierung:
Aufgrund des Zeitdruckes durch die kurzen Übergangsfristen der neuen Vorschriften musste das Grundstück für diesen Standort schnellstmöglich verfügbar und bebaubar sein.
- c) Lösung der Problemfelder:
notärztliche Spitzenabdeckung (siehe I.3) und Krankenhauslandeplatzkonzept (siehe I.2.), sowie fachgerechte Unterbringung der beiden Hubschraubersysteme (siehe I.4).
- d) Geringstmögliche Beeinträchtigung der Bevölkerung:
Der von dem Betrieb der neuen Station ausgehende Lärm sollte zum einen unterhalb der zulässigen Belastungen bleiben (= Genehmigungsvoraussetzung) und zum anderen so wenig Bevölkerung wie möglich betreffen.
- e) Wirtschaftlichkeit hinsichtlich Bau- und Betrieb
- f) Erfüllung aller weiteren Vorschriften (z.B. Umwelt, Bau etc.)

Aufgrund der zu berücksichtigenden Gesichtspunkte wird deutlich, dass nicht alle Anforderungen gleichermaßen und vollständig berücksichtigt werden können. Eine vollständige Vermeidung jeglicher Lärmbelastung führt z.B. dazu, dass die bestehenden Problemfelder nicht gelöst werden können. Es wurde eine Bewertungsmatrix entwickelt, die die einzelnen Gesichtspunkte mit Punkten bewertbar machte. Dies führte zu der in Abbildung 6 dargestellten Matrix. Aufgrund der zu lösenden Problembereiche, kam dabei dem Bewertungskriterium Zentralität eine hohe Gewichtung zu, da sich damit die Problembereiche summarisch am besten lösen ließen. Der Bewertungsprozess ist in Abbildung 5 dargestellt.

Bei der Auswahl der Standorte kam eine Reihe von vorneherein nicht in Betracht, da sie nicht verfügbar waren. Dazu zählte z.B. der Flughafen Leverkusen (liegt auf Kölner Stadtgebiet), der von den Besitzern nicht zur Verfügung gestellt wurde, der alte Flughafen am Butzweilerhof, bei dem durch die Bebauung der Betrieb einer Hubschrauberstation nicht mehr möglich ist, oder die Flächen im Mielenforst, die unter Naturschutz stehen und deshalb einer baulichen Nutzung nicht zugänglich sind.

Abbildung 5: Schematischer Ablauf des Bewertungsprozesses (siehe Anlage)

Die Prüfung der mit Hilfe der Bewertungsmatrix übrig gebliebenen 23 Standorte führte dazu, dass nur noch 6 Standorte als geeignet übrig blieben (Abbildung 6). Diese wurden bewertet und entsprechend ihrer Punktzahl aufgereiht dem Rat der Stadt Köln vorgelegt.

Ausschlaggebende Vorteile des Kalkbergs in der Bewertung waren und sind:

- als einziger Standort verfügt er über vier An- und Abflugsektoren und bietet damit eine hervorragende Einsatztaktik bei gleichzeitiger Verminderung des Fluglärms durch Verteilung auf vier Sektoren
- hohe Zentralität; dadurch Lösung der Problemfelder „notärztliche Spitzenabdeckung“ und Funktion als „zentraler Landeplatz“ durch die Nähe zu Krankenhäusern
- im Verhältnis zu anderen Standorten (z.B. Merheim) weniger als 10% Wohnbebauung auf der Fläche innerhalb eines Radius von 300 m um den Startpunkt. Nach 300 m hat der Hubschrauber seine normale Flughöhe erreicht.

Der Rat der Stadt Köln beschloss am 05.07.2005 die Betriebsstation am Standort Kalkberg zu realisieren, denn er wies die größte Eignungs-Punktzahl auf. Die Verwaltung wurde beauftragt, Verhandlungen mit der Eigentümerin GSE mit dem Ziel zu führen, eine Hubschrauberbetriebsstation für beide Hubschrauber zu errichten.

Abbildung 6: Bewertungsmatrix der 23 geprüften Standorte, in gelb unterlegt sind die sechs übrig gebliebenen Standorte (siehe Anlage)

III. Genehmigungsverfahren und Planung der Station auf dem Kalkberg (2005-2008)

1. Nachdem der Antrag auf die luftrechtliche Genehmigung bei der Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Luftaufsichtsbehörde gestellt worden war, wurden zeitgleich die Verhandlungen mit dem Eigentümer, der Firma GSE Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co.KG, geführt. Entsprechend dem Ratsbeschluss sollte eine fertige Station nach Vorgaben der Stadt durch den Eigentümer errichtet und die Station dann langfristig angemietet werden. Dazu wurde ein Vertrag vom Eigentümer entwickelt, der den Charakter eines Vorvertrages besaß und der Stadt Köln zur Prüfung vorgelegt wurde. Nach interner Abstimmung wurde dieser Vorvertrag verworfen und der Eigentümer gebeten, einen endgültigen Mietvertrag mit feststehendem Mietzins vorzulegen, damit die endgültigen Kosten für die Stadt Köln und die anderen Mitglieder der Trägergemeinschaften auch feststehen. Diese machte es für den Eigentümer erforderlich, eine exakte Planung zu erstellen und alle relevanten Kosten zu ermitteln. Dazu musste auch eine Gebäudeplanung erstellt werden. Aufgrund der exponierten Lage hat das Stadtplanungsamt einen wettbewerblichen Ansatz vorgegeben, damit auch städtebauliche Gesichtspunkte bei der Gestaltung des Bauwerkes Berücksichtigung finden konnten. Daraufhin wurde eine wettbewerbliche Mehrfachbeauftragung an verschiedene Architekturbüros vergeben, die eine Hubschrauberdoppelstation mit einer Kostenobergrenze für das Bauwerk von 2,4 Millionen Euro (zzgl. MwSt) entwerfen sollten. Diese Obergrenze entstand aufgrund von Kostenangaben für Hubschrauberbetriebsstationen, die in den Jahren 2000 – 2002 erstellt worden waren, wobei den Angaben der Nutzer oft nur summarische Schätzwerte zugrunde lagen. Aufgrund der Entscheidung durch eine Jury ging das Architektenbüro OX2 aus Aachen als Sieger hervor. Abbildung 7 zeigt das Siegermodell.

Mit Ausnahme des luftrechtlichen Gutachtens, das von der GAG Immobilien AG und Grund und Boden GmbH beauftragt worden war, waren sämtliche Planungen, Gutachten und Informationen von der Firma GSE beauftragt und mit dem Zweck durchgeführt worden, einen vollständigen Mietvertrag mit endgültigem Mietzins herzustellen. Die Vorleistungen der Fa. GSE sollten also in den Mietzins „eingepreist“ werden.

An Planungen und Gutachten lagen Ende 2006 vor:

- Luftrechtliches Eignungsgutachten (Gunter Carloff, Freier Sachverständiger für Hubschrauberflugplätze)
- Lärmgutachten (ADU Cologne Institut für Immissionsschutz GmbH)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan (FSW Landschaftsarchitekten).
- Planung des Architektenentwurfes der Firma OX2 einschließlich Kostenberechnung
- Erschließungsplanung der Station (Fa. GSE)
- Weitere erforderliche Unterlagen für den Antrag auf eine Baugenehmigung

Ebenso wurden die bisherigen Bodenuntersuchungen des Kalkbergs gesichtet (u.a. mit der Firma UBC Geotechnik GmbH) und mit dem Umweltamt abgestimmt. In einer Projektgruppe wurde unter der Leitung der Feuerwehr das Genehmigungsverfahren mit der Bezirksregierung Düsseldorf abgestimmt und alle notwendigen Stellungnahmen und Beteiligungen angefordert.

2. Nachdem die erforderlichen Planungen und Gutachten Ende 2006 vorlagen, stellte der Eigentümer den Bauantrag beim Bauaufsichtsamt.

Abbildung 7a: Siegermodell von OX2architekten aus Aachen (siehe Anlage)

Abbildung 7b: Siegermodell von OX2architekten aus Aachen (siehe Anlage)

Abbildung 7c: Siegermodell von OX2architekten aus Aachen (siehe Anlage)

Abbildung 7d: Siegermodell von OX2architekten aus Aachen (siehe Anlage)

3. Die Bezirksregierung Düsseldorf nahm das Vorliegen der Unterlagen in Verbindung mit den zahlreichen Eingaben aus der Bevölkerung zum Anlass, Anfang 2007 eine öffentliche Anhörung durchzuführen. Bei dieser mehrtägigen Veranstaltung wurde das Gesamtprojekt vorgestellt und es konnten alle Bürgerinnen und Bürger Fragen stellen und Eingaben machen. Folgende Argumente wurden immer wieder genannt:

- Buchforst ist von Lärm hoch belastet, der Lärmeintrag durch die Hubschrauber kommt hier noch dazu.
- Der Lärm des Hubschraubers hat Impulscharakter.
- Es entsteht ein Gefahrenpunkt durch Abstürze von Hubschraubern.

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat alle Argumente aufgegriffen und mit der Einholung weiterer Informationen gegeneinander abgewogen. Am 21.10.2008 erteilte sie die luftrechtliche Genehmigung für den Kalkberg mit Auflagen. Diese Genehmigung wurde fristgerecht beklagt, die Klagebegründung kam im Frühjahr 2009.

4. Lärm in Buchforst

Die Öffentlichkeit schenkt Lärm als Stressfaktor zunehmende Aufmerksamkeit. Aus diesem Grund setzen sich sowohl die Wissenschaft, die Gerichte und auch der Gesetzgeber zunehmend damit auseinander. Dies hat mittlerweile zu einer Fülle von Vorschriften, Planungsaufgaben, Gerichtsentscheidungen, Lärmbewertungen und Kartierungen geführt. Diese können oft nur durch Fachleute bewertet werden, die mit der Materie vertraut sind. Auch das Zusammenwirken von unterschiedlichen Vorschriften, die unterschiedliche Adressaten haben und zu verschiedenen Zwecken erlassen worden sind, erfordert eine qualifizierte und umfassende Betrachtung.

Die folgende Darstellung soll die komplexe und für den Laien oft nur sehr schwer nachvollziehbare Rechtslage erläutern:

Fassadenpegel über 75 dB(A) verzeichnet die Umgebungslärmkartierung Nordrhein-Westfalen (NRW) weder beim Straßen- noch beim Schienenverkehr. Die von einer Bürgerinitiative genannten Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht sind der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) entnommen und gelten für den Aus- oder Neubau von Straßen- oder Schienenstrecken in „reinen“ und „allgemeinen Wohngebieten“. Die Immissionsgrenzwerte nach dieser Verordnung kommen – auch in Buchforst – nur zur Anwendung, wenn Veränderungen an Straßen- oder Schienenwegen geplant sind.

Demgegenüber wird für die Feststellung der Lärmbelastung in Gebäuden der Pegel an der Hausfassade zugrunde gelegt. Die von der Bürgerinitiative genannten Pegel auf Straßen oder Gleisen eignen sich dagegen nicht zu einer Aussage über die Lärmbelastung, da sich der Lärmpegel in Abhängigkeit von der Entfernung zur Schallquelle ändert.

Im Kölner Stadtgebiet gibt es zahlreiche Lärmquellen, die auf lokale Aktivitäten zurück-

gehen und in einem direkten Zusammenhang zum Wohnumfeld stehen. Der lokale Straßen- und Stadtbahnverkehr erzeugt Geräusche im unmittelbaren Umfeld der Wohnbebauung, dient aber gleichzeitig dazu, den Stadtteil zu erschließen.

Darüber hinaus erfüllt eine Großstadt wie Köln wichtige Funktionen für ihre Umgebung, unter anderem als Arbeitsstätte, Verkehrsknotenpunkt, Wirtschafts- und Kulturstandort. Diese zahlreichen Aufgaben bedingen notwendigerweise den Transport von Menschen und Gütern in die Stadt hinein und aus ihr heraus. Von den damit verbundenen Geräuschen ist auch Buchforst besonders betroffen, hier speziell durch die Stadtautobahn B 55a, den Rangierbahnhof Kalk Nord und Flugzeuge auf dem Weg zum oder vom Flughafen Köln-Bonn. Es ist deshalb nachvollziehbar, wenn Bewohnerinnen und Bewohner die mit dem Verkehr verbundenen Emissionen in Buchforst als außerordentlich belastend empfinden.

Bei der Planung der Hubschrauberbetriebsstation für den Luftrettungsdienst hat die Stadt Köln der Lärmimmission (Immission = Lärmeintrag) besondere Beachtung geschenkt. Alle in Frage kommenden Standorte sind hinsichtlich der Entfernung vom Standort und der möglichen Geräuscentwicklung durch die Hubschrauber untersucht worden. In der Abbildung 8 ist dies übersichtlich illustriert.

Abbildung 8: Abnahme des Lärms mit zunehmendem Abstand von der Schallquelle, hier am Beispiel Kalkberg. Werte aus dem Gutachten der ADU Cologne. (siehe Anlage)

Nach Abschluss sämtlicher Prüfungen hat sich der Kalkberg als der am besten geeignete Standort erwiesen. Er bietet als großen Vorteil vier An- und Abflugsektoren (siehe Abbildung 9) Die von dort in Buchforst eingehende Lärmimmission ist für die Bevölkerung, die in der Umgebung wohnt, im Vergleich zu allen anderen Standorten hier am geringsten. Selbst am Flughafen, wo man eigentlich davon ausgehen könnte, dass der zusätzliche Fluglärm durch die Hubschrauber nicht ins Gewicht fällt, sind die Geräuschimmissionen in der unmittelbaren Umgebung für die Bevölkerung größer. Die Hubschrauber dürfen die Routen der Verkehrsmaschinen nur unter besonderen Umständen kreuzen und müssen deshalb oft in geringer Höhe an den Rändern der Flugschneisen fliegen, also über den Häusern (siehe auch IV.5.3).

Abbildung 9: Geplante An- und Abflugsektoren am Kalkberg. (siehe Anlage)

Die Standortplanung für die Hubschrauberbetriebsstation basiert auf einer kritischen Abwägung zahlreicher Aspekte, sowohl in Hinblick auf die Notwendigkeit der Luftrettung zum Schutz der Bevölkerung als auch hinsichtlich der Menschen, die in der Nachbarschaft der Luftrettungsstation leben.

Um deren Schutzbedürfnis gerecht zu werden, hat die Stadt Köln im Auswahlprozess zahlreiche Kriterien berücksichtigt. Durch die geographisch günstige Position des Kalkbergs, der etwa 30 Meter höher liegt als seine Umgebung, ist dieser mit einem Dachlandeplatz vergleichbar. Der Kalkberg besitzt darüber hinaus einen erheblichen Vorteil. Wegen seiner räumlichen Ausdehnung schirmt er die Geräuschemissionen (Emission = Lärmausstoß) in nord-östliche Richtung ab und reduziert dadurch den dortigen Lärmeintrag (s. Abbildung 10).

Dieser abschirmende Effekt wird durch die Architektur des Hangar- und Sozialgebäudes verstärkt. Der Gebäudekomplex schirmt die Geräuschausbreitungen in Richtung Osten – also Richtung Buchforst – zusätzlich ab. Erst ab einer Flughöhe von höher als 10 Meter gelangen Geräusche nach Osten. Das bedeutet, dass die Warmlaufphasen und die Schwebeflüge der Hubschrauber zur FATO (Final Approach and Takeoff area; Endanflug, Start-Fläche und Zielpunkt) in Buchforst nicht wahrnehmbar sein werden. Das Hangar- und Sozialgebäude wirkt somit als Lärmschutzwand.

Abbildung 10: Schallabschirmende Wirkung durch den Kalkberg. (siehe Anlage)

Das Lärmgutachten hat gezeigt, dass durch die von den Rettungshubschraubern ausgehende zusätzliche Geräuscentwicklung im Stadtteil Buchforst die Gesundheit nicht beeinträchtigt wird. Das gilt auch für den Fall, dass alle Rettungseinsätze über einen einzigen Ab- und Anflugsektor erfolgen sollten (worst case scenario). Der Kalkberg ermöglicht jedoch vier unterschiedliche An- und Abflugsektoren (s. Abbildung 9), so dass die tatsächliche örtliche Lärmbelastung deutlich geringer sein wird.

Die Frage der Geräuscentwicklung durch die Rettungshubschrauber war im Rahmen des öffentlichen Erörterungstermins im Februar 2007 Gegenstand einer ausführlichen Diskussion. Die Bezirksregierung Düsseldorf und die städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben alle Fragen der Anwohner beantwortet. Sie erläuterten, dass ein zusätzlicher Lärmeintrag durch die Rettungshubschrauber nur sehr gering sein wird kleiner 2 dB(A). Die Geräuscentwicklung im Stadtteil Buchforst ergibt sich aus dem

Zusammenspiel mehrerer Lärmquellen, die von der Deutschen Bahn, der Stadtautobahn und den Flugzeugen auf dem Weg zum und vom Flughafen Köln-Bonn ausgehen.

Der Rat der Stadt Köln hat mit dem Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept am 05.05.2009 beschlossen, dass für den Rettungshubschrauberbetrieb grundsätzlich eine Nachtruhe zwischen 22 Uhr und 6 Uhr gilt. Aus organisatorischen Gründen beginnt der Flugbetrieb planmäßig nicht vor 7 Uhr.

5. Die luftrechtliche Genehmigung wurde fristgerecht von einer Nießbrauchsberechtigten eines Hauses auf der westlichen Seite der Waldecker Straße beklagt.

IV. Weitere Entwicklung der Alternativstandorte

1. Standort Ezzo-Gelände Geestemünder Strasse, Niehl (Rang 5)

Neben der schlechteren Eignung hat sich zwischenzeitlich gezeigt, dass zur Herstellung einer genehmigungsfähigen Hubschrauberbetriebsstation der Eingriff in die Umwelt sehr erheblich sein müsste. So müsste großflächig Wald gerodet und ein Biotop zugeschüttet werden. Des Weiteren befinden sich unter dem Biotop alte Industrie-Anlagen, die aufwändig mit nicht vorhersehbaren Kosten beseitigt werden müssten.

2. Klinikum Köln-Merheim (Rang 8)

Nach dem Wegzug der Firma Madaus 1998 entstand auf der verbleibenden Industriefläche der Firma eine Brache, die es baulich zu erschließen galt. In dem ursprünglichen Bebauungsplan musste die Hubschrauberschneise, die das Madaus-Gelände südlich tangiert, bei der Bebauung berücksichtigt werden. Als sich 2002 durch das Gutachten herausgestellt hatte, dass die Hubschrauberbetriebsstation des RTH Christoph 3 angepasst werden muss, stellte sich für die dortigen Investoren die Frage, welche Auswirkungen dies auf die Bebauungsmöglichkeit und die Planungssicherheit dort hat. Da zu dem damaligen Zeitpunkt nicht absehbar war, wann genau die neuen Vorschriften für Hubschrauberlandeplätze in Kraft treten werden, haben die Investoren einen Städtebaulichen Vertrag mit der Stadt Köln abgeschlossen, der für dieses Gebiet eine Planungssicherheit erzeugen sollte. Die Investoren haben sich dabei bereit erklärt, den Bau einer neuen Hubschrauberbetriebsstation mit 1 Million € zu unterstützen. Mit dem Vertrag wurde die endgültige Verlagerung der Betriebsstation weg von Merheim festgeschrieben.

Zwischenzeitlich errichteten die Kliniken der Stadt Köln gGmbH einen Klinikneubau an der Stelle, an dem ursprünglich das Parkhaus hätte erstellt werden sollen. Auf das Dach dieses Klinikneubaus wird ein Landeplatz für Hubschrauber errichtet. Die Möglichkeit dort auch eine Betriebsstation zu errichten, besteht nicht. Darauf stellt auch die Begründung der Bezirksregierung Düsseldorf bei der luftrechtlichen Genehmigung ab. Insofern steht dieser Standort nicht als Alternative zur Verfügung.

3. Standort ehemaliger Parkplatz Heinrich-Rohlmann-Strasse, Ossendorf (Rang 8)

Die Bebauung ist zwischenzeitlich soweit herangerückt, dass die luftrechtliche Eignung

nicht mehr gegeben ist.

4. Standort Esso-Gelände Bernhard-Günther-Strasse, Niehl (Rang 12)

Das Grundstück ist zwischenzeitlich verkauft worden.

5. Flughafen Köln/Bonn, Grengel (Rang 17)

Der Flughafen Köln/Bonn bietet heute im Ergebnis keine mittelfristige Zwischenlösung. Auch kommt er aus den im Folgenden dargestellten Gründen nicht als echter alternativer Standort für eine Betriebsstation in Betracht.

5.1. Vorübergehender Betrieb am Flughafen - aber ungelöste Probleme

Ursprünglich war vorgesehen, die Betriebsstation am Kalkberg bis Ende 2006 / Anfang 2007 in Betrieb zu nehmen. Ein Verbleib an der alten Station am Krankenhaus Merheim war im Rahmen der Übergangsfrist nach Inkrafttreten der neuen Vorschriften (siehe I.) nur bis Ende 2006 gesichert. Nachdem sich das Genehmigungsverfahren bei der Bezirksregierung Düsseldorf weiter hinzog und diese Ende 2006 plante, ein Anhörungsverfahren (siehe III.3) durchzuführen, war klar, dass mit einer raschen Genehmigung und einem kurzfristigen Bau nicht gerechnet werden konnte. Es fanden deshalb in 2007 Gespräche mit dem Flughafen Köln/Bonn mit dem Ziel statt, dort eine Übergangsstationierung vorzunehmen. Dabei wurden vom Flughafen verschiedene Flächen auf ihre Eignung hin in Abstimmung mit der Feuerwehr und der Bundespolizei (Betreiber des RTH Christoph 3) geprüft. Eine für die Betriebsstation geeignete Fläche ist dabei nicht gefunden worden.

- Da keine freien sonstigen Hangarplätze verfügbar waren, stellte der Flughafen eine befristete Unterbringung in Aussicht, wenn im Hangar 1 (dort stand bereits der ITH Christoph Rheinland) ein Platz frei würde. Da die Mannschaft unmittelbar neben dem Hubschrauber stationiert werden muss, um die Rettungszeiten zu halten (2 Minuten Abflugbereitschaft), wurde ein Platz in unmittelbarer Nähe zum Hangar 1 gesucht. Das stellte sich aber als unmöglich heraus. Zwar hätte man hinter dem Hangar 1 eine Fläche nutzen können. Jedoch lehnte der Betreiber des RTH, die Bundespolizei, eine Stationierung dort ab, weil die zeitgerechte Abflugsicherheit (2 Minuten) am Hangar 1 nicht sichergestellt werden konnte. Der RTH hätte einen Flugzeug-Boden-Weg (sog. Taxiway) kreuzen müssen, der viel befahren ist und zu Wartezeiten geführt hätte. Aus diesem Grund wurde der Startplatz und der Platz für den Sozialcontainer in etwa 300 m Entfernung vom Hangar 1 gewählt, dem sogenannten GAT III.
- Das hatte zur Folge, dass der Hubschrauber morgens aus dem Hangar 1 rausgefahren, die Maschine gestartet und 300 m zum GAT III fliegen muss. Neben dem abendlichen Rückflug muss die Maschine ebenfalls bei jedem Gewitter, Schneetreiben, jeder Windboe etc. wieder angelassen werden, zurück fliegen und danach wieder an das GAT III zurückkehren. Diese Art der Stationierung ist enorm materialverschleissend, umständlich und teuer.
- Hinzu kommt, dass der Hangar 1 ebenso wenig wie beim ITH Christoph Rheinland eine fachgerechte Unterbringung darstellt, sondern Zusatzflüge zur Desinfektion

(mindestens einmal wöchentlich und bei jedem Einsatz mit Verschmutzung durch Blut und Körpersäfte) anfallen.

- Daneben können an dem Standort am GAT III aufgrund des Lärms einer Straße genau vor den Ruheräumen die Ruhezeiten für die Piloten, die nach JAR-OPS-3 einzuhalten sind, nicht eingehalten werden. Deshalb musste ein aufwendiges Zweischichtsystem für die Piloten eingerichtet werden.
- Am Flughafen und aufgrund der Stationierung am GAT III verlängern sich die Arbeitszeiten für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erheblich (Zugangskontrolle, ca 30 Minuten, Umsetzen der Maschine 20-30 Minuten).
- Die Sicherheitsbestimmungen machen darüber hinaus umfangreiche Prüfungen, Schulungen und sonstige personenbezogene Aufwendungen notwendig. Nur dieses überprüfte Personal darf auf den Flughafen, weshalb der Personalpool größer gewählt werden muss, um Krankheitsausfälle und Urlaube abfangen zu können, da andere, fachlich ebenso geeignete Personen ohne die entsprechenden Prüfungen keine Vertretungen machen können.

Im Herbst 2009 teilte der Flughafen mit, dass die Stationierung des ITH Christoph Rheinland am Hangar 1 zeitlich begrenzt ist, da die Deutsche Flugsicherung aus Sicherheitsgründen eine Verbreiterung des angrenzenden Flugweges fordert. Des Weiteren beabsichtigt der Flughafen mittelfristig über das GAT III eine Fahrtrasse für Flugzeuge zu bauen. Damit sind die jetzigen Standorte beider Hubschrauber am Flughafen erneut nicht gesichert und müssen verlegt werden.

Abbildung 11: Vorübergehende Container-Betriebsstation am GAT III und Hangar 1, (siehe Anlage)

5.2. Neue Container-Betriebsstation auf dem Flughafen am Hangar 6 ?

Nach der in 5.1 genannten Notwendigkeit für die Hubschrauber, erneut umzuziehen, wurden erneut alle möglichen Flächen am Flughafen geprüft, ob nicht eine weitere Standortlösung gefunden werden kann. Diese zeichnete sich ab, als die Firma Nayak sich bereit erklärte, die beiden Hubschrauber in den Hangar 6 aufzunehmen. Die Firma Nayak ist eine Wartungsfirma für Flugzeuge. Die Flugzeuge kommen dorthin und stellen diese vor dem Hangar 6 ab; sie werden dann in den Hangar 6 gezogen, wenn sie an der Reihe sind und danach wieder ausgeschleust. Die beiden Rettungshubschrauber würden an der rechten Seite des Hangars, hintereinander stehend untergebracht werden können. Morgens müssen sie aus dem Hangar ausgeschleust und an einen Standort gebracht werden, von dem sie ab- und anfliegen können. Ein solcher wird vom Flughafen vor der Betriebshalle der Firmen Nayak und WDL Aviation GmbH&Co.KG zur Verfügung gestellt. Dazu muss eine Straße verlegt werden. Aufgrund der einzuhaltenen Sicherheitswinkel kann nur ein niedriges Gebäude erstellt werden. Möglich ist dort ein eingeschossiges in funktionaler Modulbauweise ausgeführtes Gebäude. Damit könnten die beiden Hubschraubersysteme dort gemeinsam stationiert werden. Bei der Errichtung dieses Containergebäudes nach den Vorgaben der Stadt Köln handelt es sich trotz des beabsichtigten Mietmodells um einen Bauauftrag, weshalb bei einer langjährigen Anmietung vergaberechtliche Belange berührt werden.

Eine noch nicht abschließend geklärte Problematik steht dieser Lösung jedoch grundsätzlich entgegen. Flugzeuge kommen auch nachts in Köln/Bonn an und fahren zum Hangar 6, wo sie der Flugzeugführer abstellt. Zwar ist es verboten, vor dem Hangar-Tor zu parken. Jedoch kommt das nach Angaben des Personals immer wieder vor. Mor-

gens stellt man dann fest, dass die Ausfahrt versperrt ist. So kann es zu Verzögerungen kommen, bis die Mannschaft gefunden ist, um das Flugzeug wegzusetzen. Diese Behinderungsmöglichkeit kann im Einzelfall dazu führen, dass ein Notfall, z.B. ein schwerer Verkehrsunfall, nicht zeitgerecht oder auch überhaupt nicht vom Rettungshubschrauber angefliegen werden kann. Solange dies nicht eindeutig und zweifelsfrei geklärt werden kann, kommt diese Lösung nicht in Betracht. Sie führt das luftgestützte Rettungssystem ad absurdum.

Abbildung 12: Geplante Neue Container-Betriebsstation am Hangar 6, (siehe Anlage)

Die Geschäftsführung des Flughafen Köln/Bonn hat am 29.10.2010 erstmals schriftlich ein Angebot vorgelegt. Dieses wird jetzt umgehend geprüft und bewertet.

5.3. Besondere Problematik am Flughafen Köln / Bonn

Bereits unter 5.1. wurden einige Einschränkungen genannt, die aufgrund der Besonderheiten am Flughafen und durch das Fehlen eines langfristig gesicherten geeigneten Standortes dort begründet sind.

Es gibt jedoch ein weiteres, besonderes Problem, das durch den Rettungsbetrieb der Hubschrauber entsteht. Die Hubschrauber erhalten von der Deutschen Flugsicherung (DFS) bei Rettungsflügen eine absolute Vorrangstellung und größtmögliche Freiheit für den Rettungseinsatz. Dieser Vorrang geht natürlich nur soweit, solange Flugzeuge nicht dadurch behindert werden. Dies ist z.B. der Fall, wenn sie in der unmittelbaren Anflug- oder Abflugphase sind, so dass jeglicher Eingriff eine Gefährdung bedeuten würde. Aus diesen Gründen ermöglicht die DFS den Hubschraubern, bei Rettungseinsätzen außerhalb der vorgeschriebenen Start- und Landekorridore zu fliegen. Sobald große Flugzeuge nahe an die Hubschrauber kommen, werden die Hubschrauber angewiesen außerhalb der Korridore zu bleiben und ggf. einen Umweg zu fliegen. Seit der Stationierung am Flughafen kommt es deshalb immer wieder zu einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte, die durch spezielle Sensoren am Flughafen gemessen und mitgeteilt werden. Speziell bei schlechtem Wetter sind die Piloten oft gezwungen tiefer zu fliegen, was sich aufgrund der Lage und der Position am Boden länger hinzieht als bei höher gelegenen Landeplätzen. Diese Situation ist mit der Stationierung am Flughafen dauerhaft verbunden und kommt aus der Notwendigkeit einen raschen Rettungsflug außerhalb der für die großen Flugzeuge vorgegebenen Luft-Korridore durchzuführen und gleichzeitig von einer am Boden gelegenen Station über eine längere Strecke aufzusteigen. Diese Überschreitung der Lärmgrenzwerte erklärt auch die Beschwerden, die seitens der Bevölkerung aus der Nachbarschaft des Flughafens immer wieder eingehen.

Pro Jahr gibt es etwa 100 Stunden, in denen der Hubschrauber wetterbedingt (z.B. Nebel) nicht starten kann. In diesen Fällen kann der Notarzt mit einem Einsatzfahrzeug einsatzbereit bleiben und den Bodenrettungsdienst in der Stadt weiterhin unterstützen. Am Flughafen ist der Anmarschweg in die Stadt zu lange, um im Schutzziel von 12 Minuten wirksam eingreifen zu können. Dies ist nur bei einer zentralen Stationierung möglich.

Der ideale Standort für die Luftrettung kann nach Auffassung der Verwaltung nicht abseits der Einsatzschwerpunkte liegen. Eine andere Bewertung würde nämlich letztlich dazu führen, dass sich die Gesamtflugstrecke erheblich erhöht. Wie in II.2. erwähnt, liegt jeder zweite Einsatzort der Kölner Rettungshubschrauber innerhalb des Kölner

Stadtgebiets. Der am Stadtrand gelegene Übergangsort der Hubschrauber am Flughafen Köln-Bonn hat die Flugstrecke über das Stadtgebiet mit entsprechender Lärmentwicklung um das 1,5-fache verlängert.

Darüber hinaus läßt eine dauerhafte Stationierung der Hubschrauber am Flughafen die in I. genannten Problemfelder ungelöst und führt summarisch zu einem höheren Lärm-eintrag im Kölner Stadtgebiet.

Betrachtet man die anderen Rettungshubschrauberstationen in Deutschland, ist festzustellen, dass von den 67 Hubschrauberstationen nur 6 Stationen (Köln, Bremen, Hannover, Dresden, Nürnberg und Münster) auf Verkehrsflughäfen positioniert sind. Dabei ist eine bundesweite Tendenz festzustellen, Rettungshubschrauberstationen aus den ebenfalls hier genannten Gründen nicht an Verkehrsflughäfen zu stationieren. Die Doppelstation Leipzig ist kürzlich vom Flughafen verlegt worden. In Münster finden derzeit ebenfalls Planungen statt, den Christoph Westfalen zu verlegen. Es wird dagegen nirgendwo geplant, einen Hubschrauber an einen Verkehrsflughafen zu verlegen.

5.4 Keine Chance für eine Betriebsstation auf dem militärischen Teil des Flughafens

Im militärischen Teil des Flughafen Köln/Bonn fehlt über weite Strecken die komplette Infrastruktur, so fehlen alle notwendigen Ver- und Entsorgungsleitungen zum südlichen Flughafenbereich. Trotz einer mittelfristig verringerten Flugbereitschaft liegt kein realistisches Angebot von der Bundeswehr vor. Ein noch weiter nach Süden verlagerter Standort würde zudem die Versorgungsprobleme im Kölner Norden nochmals verstärken (s. Abbildung 12). Zusätzlich ergäbe sich von einem Standort im militärischen Bereich die Problematik, dass die Rettungshubschrauber bei jedem Abflug in nördliche, östliche und westliche Richtung die Querwindlandebahn kreuzen müssen. Hier sind Konflikte mit an- und abfliegenden Verkehrsflugzeugen unausweichlich und führt zu minutenlangen Verzögerungen. Dies gilt besonders für einen Standort am südöstlichen Rand der Luftwaffenkaserne Wahn in der linearen Verlängerung der Querwindbahn.

5.5 Mittelfristige Beeinträchtigung des boden- und luftgestützten Rettungssystems in Köln

Das boden- und luftgestützte Rettungssystem in Köln erscheint bislang vorbehaltlich der Prüfung des schriftlichen Angebotes der Geschäftsführung des Flughafen Köln/Bonn mittel- und langfristig mit einer Betriebsstation an einem Standort auf dem Flughafen Köln/Bonn funktional sehr beeinträchtigt.

V. Klageverfahren gegen die am 21.10.2008 erteilte luftrechtliche Genehmigung am Kalkberg und Anordnung der sofortigen Vollziehung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 27.10.2010

1. Nach der Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung hat eine Klägerin aus einer Immobilie auf der westlichen Seite der Waldecker Straße fristgerecht Klage beim Verwaltungsgericht Köln eingereicht. Die Klagebegründung folgte im Frühjahr 2009.

Die Stadt Köln hat einem vom Verwaltungsgericht Köln vorgeschlagenen Mediations-

verfahren zugestimmt. Hierdurch sollte schnellstmöglich und einvernehmlich ein Ausgleich der Interessen der Klagepartei und der Stadt Köln von beiden Parteien erarbeitet werden. Im Rahmen des Mediationsverfahrens hat die Klägerin insgesamt 8 weitere Alternativstandorte vorgeschlagen. Nach Prüfung durch die Berufsfeuerwehr kamen alle Alternativstandorte nicht in Betracht. Zum einen, weil ihnen entweder die luftrechtliche Eignung fehlt, oder weil sie in Naturschutzgebieten liegen. Damit wird auch deutlich, dass das Auswahlverfahren in 2004, das seinerzeit lediglich 6 Alternativstandorte hervorgebracht hat, sorgfältig und vollständig durchgeführt worden ist.

Leider hat die Klägerin das Mediationsverfahren im Frühjahr 2010 für endgültig gescheitert erklärt.

Die Klägerin ist im Sommer 2010 verstorben. Die Rechtsnachfolge ist derzeit noch unklar.

Bei der Ausschöpfung aller Rechtsmittel kann ein derartiges Klageverfahren aber bis zur letzten Instanz acht Jahre dauern. In dieser Zeit bleiben die skizzierten Problemfelder ungelöst. Die dargestellten Nachteile für die Rettung und Sicherheit der Patienten und Krankenhäuser bestehen fort.

2. Die Interimsstationierung am Flughafen KölnBonn (siehe V.5.1 bis V.5.3) ist vorbehaltlich der Prüfung des Angebotes der Geschäftsführung des Flughafen KölnBonn vom 29.10.2010 mittelfristig keine echte (Zwischen)Lösung.
3. Angesichts dieser Unsicherheit bezogen auf die Klagedauer auf der einen Seite und der Unsicherheit bezüglich der Interimsstationierung auf der anderen entstand Handlungsbedarf.

Die Errichtung der Hubschrauberbetriebsstation am Kalkberg wurde deshalb mit einem Antrag auf Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit der (beklagten) luftrechtlichen Genehmigung bei der Bezirksregierung Düsseldorf vorangetrieben. Die Anordnung wurde am 27.10.2010 erlassen. Sie ermöglicht den Bau der Betriebsstation unabhängig vom „Hauptsache-Verfahren“.

Die Rechtsnachfolger der verstorbenen Klägerin können die Rechtmäßigkeit der Anordnung vor dem Verwaltungsgericht Köln überprüfen lassen. Damit ist sichergestellt, dass das Verwaltungsgericht Köln und ggf. das Oberverwaltungsgericht Münster diese Anordnung der Bezirksregierung Düsseldorf schnellstmöglich prüfen können. Unabhängig vom weiteren Klageverlauf im Hauptsacheverfahren kann so die Frage der Rechtmäßigkeit im Eilverfahren bis ca. Mitte 2011 geklärt werden. Ziel ist, den Betrieb der Rettungshubschrauber unabhängig vom „Hauptsache-Verfahren“ in 2012 aufzunehmen.

VI. Weitere Maßnahmen zur Lärmreduzierung in Köln-Buchforst

Die Stadt Köln bemüht sich, auf die Lärmquellen in Buchforst reduzierend Einfluss zu nehmen. Dazu dienen die folgenden städtischen Projekte und Überlegungen für Prüfungen von Maßnahmen zur Geräuschkürzung in diesem Stadtteil.

- Es wird eine Verkehrsberuhigung der Waldecker Straße durchgeführt, die auf zwei Fahrspuren verengt wird. Das reduziert den Verkehrslärm um 1 dB(A). Die Finanzierung ist im Haushalt 2010/2011 gesichert. Der endgültige Umbau ist für 2012 vorgesehen.
- Reduktion der Geschwindigkeit für LKW auf 70 km/h stadteinwärts auf der B55a zwischen Frankfurter Straße und Auffahrt zur Zoobrücke.

- Die Stadt Köln wirkt im Rahmen der anstehenden Ausschreibung der Betreiberschaft darauf hin, dass der ITH Christoph Rheinland mit einem moderneren und leiseren Hubschraubertyp eingesetzt wird.

VII. Zusammenfassung der derzeitigen Situation der beiden Hubschrauber

1. Die Umsetzung internationaler luftrechtlicher Vorschriften (JAR-OPS-3) haben den Betrieb der bisherigen Hubschrauberbetriebsstation des RTH Christoph 3 am Krankenhaus Köln-Merheim unmöglich gemacht und zwingen die Stadt Köln eine neue Station für den Tagesbetrieb zu errichten (siehe I.).
2. Die am 29. Dezember 2005 in Kraft getretenen „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“ sahen für Hubschrauberbetriebsstationen, die diesen Anforderungen nicht genügten, eine Übergangsfrist von 1 Jahr vor (siehe I.1).
3. Aufgrund der Übernahme der Kernträgerschaft ist die Stadt Köln seit 2003 auch für den Intensivtransporthubschrauber Christoph Rheinland verantwortlich, der am Flughafen Köln-Bonn derzeit ebenfalls nicht fachgerecht untergebracht ist. Auch für diesen muss eine fachgerechte Betriebsstation errichtet werden (siehe I.4.).
4. Aus Gründen der Nutzung von Synergien und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wird geplant, eine einzige sogenannte Doppelstation zu errichten (siehe I.4.).
5. Die Auswirkungen der neuen luftrechtlichen Vorschriften betreffen alle Landeplätze an Krankenhäusern, die über keinen vorschriftengerechten Landeplatz verfügen. Damit tritt eine Infrastrukturverschlechterung für die Kölner Krankenhäuser ein, deren Auswirkungen durch ein Landeplatzkonzept minimiert werden können. Dieses Landeplatzkonzept benötigt einen zentralen Landeplatz im Stadtgebiet (siehe I.2. und I.3).
6. Aufgrund des Verstreichens der einjährigen Übergangsfrist und weil ein Abschluss des Genehmigungsverfahrens nicht absehbar war, ist der RTH Christoph 3 an den Flughafen Köln-Bonn verlagert und die bisherige Betriebsstation am Krankenhaus Köln-Merheim geschlossen worden. Gleichzeitig konnte damit auch noch der Investitionskostenzuschuss gesichert werden. (siehe IV.2.).
7. Das Rettungshubschraubersystem ist Bestandteil der notärztlichen Spitzenabdeckung im Stadtgebiet. Eine exzentrische Verlagerung außerhalb der Einsatzschwerpunkte (50% der Einsätze des RTH finden im Stadtgebiet Köln statt) an den Flughafen führte zu einer Schwächung der Spitzenabdeckung. Dies macht sich speziell im Kölner Norden bemerkbar, in dem bei besonders schweren Fällen und gleichzeitigem Einsatz des lokal zuständigen Notarzteinsatzfahrzeugs das 12 Minuten Sicherheitsniveau nicht mehr gehalten werden kann. (siehe I.3)
8. Die Ankündigung des Flughafens, dass die derzeitige Stationierung der beiden Hubschrauber an ihrem jetzigen Standort auf dem Flughafen nicht gesichert ist, zwingt die Stadt Köln zum Handeln (siehe IV.5.1.). Bei der in Aussicht gestellten Alternative am Hangar 6 ist das unbehinderte Ausschleusen der Hubschrauber nach derzeitigem Stand nicht gesichert. Des Weiteren bleiben die Problemfelder „Landeplatzkonzept für die Krankenhäuser“ und „notärztliche Spitzenabdeckung“ in Köln

(siehe I.2. und I.3.), sowie die weiteren Auswirkungen auf die Trägergemeinschaft (siehe I.3) damit ungelöst. Allerdings muss das aktuell am 29.10.2010 übermittelte Angebot der Geschäftsführung des Flughafen KölnBonn noch abschließend geprüft werden.

9. Die Fortführung der Klage ist unklar. Damit besteht z. Zt. keine Rechts- und Planungssicherheit.
10. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung der Luftrechtlichen Genehmigung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 27.10.2010 (Anlage 2) ist zur Sicherstellung des boden- und luftgestützten Rettungsdienstes notwendig und bestätigt das vorrangige öffentliche Interesse (siehe V.3.).

VIII. Weiteres Verfahren

Weiteres Verfahren zur Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 05.07.2005:

Die Verwaltung:

1. prüft das schriftliche Angebot der Geschäftsführung der Flughafen KölnBonn GmbH vom 29.10.2010 für eine „Außenfläche am Hangar 6 inklusive Flugbetriebsgebäude, Vorfeldfläche für zwei Rettungshubschrauber und 1 Stück Betankungsanlage“
2. klärt die bislang unbeantworteten Fragen, ob die potentiellen Rechtsnachfolger/innen der verstorbenen Klägerin
 - 2.1. den Rechtsstreit im sog. „Hauptsacheverfahren“ vor dem Verwaltungsgericht (VG) Köln fortsetzen und
 - 2.2. ob sie die Anordnung der sofortigen Vollziehung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 27.10.2010 gerichtlich in einem Eilverfahren vor dem VG Köln überprüfen lassen werden oder
 - 2.3. ob es Chancen für eine Beendigung des Rechtsstreits gibt
3. prüft und aktualisiert die genauen Kosten der weiteren Planung, des Baus und des Betriebes der Hubschrauberbetriebsstation in Eigenregie
4. verhandelt mit der derzeitigen Eigentümerin GSE den Ankauf des Grundstücks auf dem Kalkberg für eine Veränderung des Ratsbeschlusses vom 05.07.2005 vom Investorenmodell zur Eigenerrichtung auf eigenem Grundstück

gez. Roters