

Anlage 21: Standortalternativen - Aktualisierte Betrachtung der Entscheidungsmatrix mit neuen Standortvorschlägen; Lärmschutz; Kompensationsmaßnahmen und Sonstiges

Im Folgenden werden die Ergebnisse der noch offenen Prüfaufträge sowie die Eingangsinformationen aus der Bürgerinformationsveranstaltung am 28.11.2011 und dem Gespräch mit den Vertretern der Buchforster Bürger (Frau Arndt, die Herren Rottländer, Buhlmann, Hinterberg und Goldbach) am 02.12.2011 zusammengefasst dargestellt.

1 Standortalternativen - Aktualisierte Betrachtung der Entscheidungsmatrix mit neuen Standortvorschlägen

1.1. Kalkberg (Buchforst)

Wohngebiet im Bürgerpark Kalk – Nähe zur Rettungshubschrauberstation und Bebauungsplan



Die Wohnbebauung im Bürgerpark Kalk liegt außerhalb der für die Entscheidungsmatrix relevanten Entfernung von 300 m. Der Abstand der Straßenverläufe dieses Gebietes, die dem „Lande-H“ auf dem Kalkberg am nächsten liegen, sind Marie-Curie-Straße und Wipperführer Straße. Deren Abstand beträgt etwa 560 m. Die reine Wohnbebauung in der Corintostraße

oder der Corkstraße ist noch weiter entfernt.

Im Bebauungsplan Nr. 70459/05 „Kunftstraße“ (rechtskräftig seit 19.04.2007, erneut bekanntgemacht 12.11.2008) wurde die Rettungshubschrauberstation berücksichtigt, da dieser direkt südlich an den geplanten Standort der Rettungshubschrauberstation auf dem Kalkberg angrenzt.

Im Bebauungsplan Nr. 69450/08 „Ehemaliges CFK-Gelände“ (rechtskräftig seit 31.07.2003) wurde die Station nicht berücksichtigt, da Sie zum Zeitpunkt der Planung noch nicht vorgesehen war.

In der ersten Änderung des Bebauungsplans Nr. 69450/08/01 „Ehemaliges CFK-Gelände – 1. Änderung“ im vereinfachten Verfahren (rechtskräftig seit 26.07.2006) wurden nur Details der Erschließung, der Immissionssituation auf die mittlerweile aufgegebene Nutzung der nördlich der Wipperfürther Straße (jetzt Marie-Curie-Straße) gelegenen Firma „Reibold + Strick“, gestalterische Fragen und geringfügige Gebäudestellungen geändert. Eine Neubewertung der gesamten Lärmsituation erfolgte nicht.

1.2. Heeresamt Brühler Straße (Raderthal)

Nach den Recherchen der Verwaltung ist die einzige Liegenschaft der Bundeswehr, bei der eine Schließung intensiv diskutiert wird, die Konrad-Adenauer-Kaserne (Heeresamt) an der Brühler Straße. An dieser Kaserne sind immer wieder Hubschrauber der Bundeswehr gelandet. Bei allen anderen Standorten ist unklar, was die Bundeswehr damit plant.

Am Standort Heeresamt gibt es jedoch keinen genehmigten Landeplatz gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz. Für Einzellandungen von Hubschraubern der Bundeswehr ist eine derartige Genehmigung nicht erforderlich. Rettungshubschrauber werden unabhängig vom Betreiber der gewerblichen Luftfahrt zugerechnet, für die die internationalen Bestimmungen nach JAR-OPS3 gelten. Das bedeutet, dass Landeplätze für Rettungshubschrauber eine luftrechtliche Genehmigung nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes benötigen und die neuen Vorgaben für Hubschrauberlandeplätze beachtet werden müssen (u.a. Hindernisfreiheit über zwei Sektoren von 4,5%). Nach einer ersten Prüfung durch die zuständige Luftaufsichtsbehörde in Düsseldorf ist der Standort an der Brühlerstrasse nicht hindernisfrei. Dort befinden sich in den möglichen An- und Abflugsektoren zwei Hochhäuser mit 14 bzw. 18 Geschossen. Im Ergebnis ist dort eine Hubschrauberbetriebsstation nicht genehmigungsfähig.

Dieser Alternativstandort ist bereits in die Präsentation unter „Raderthal – Heeresamt“ aufgenommen worden.

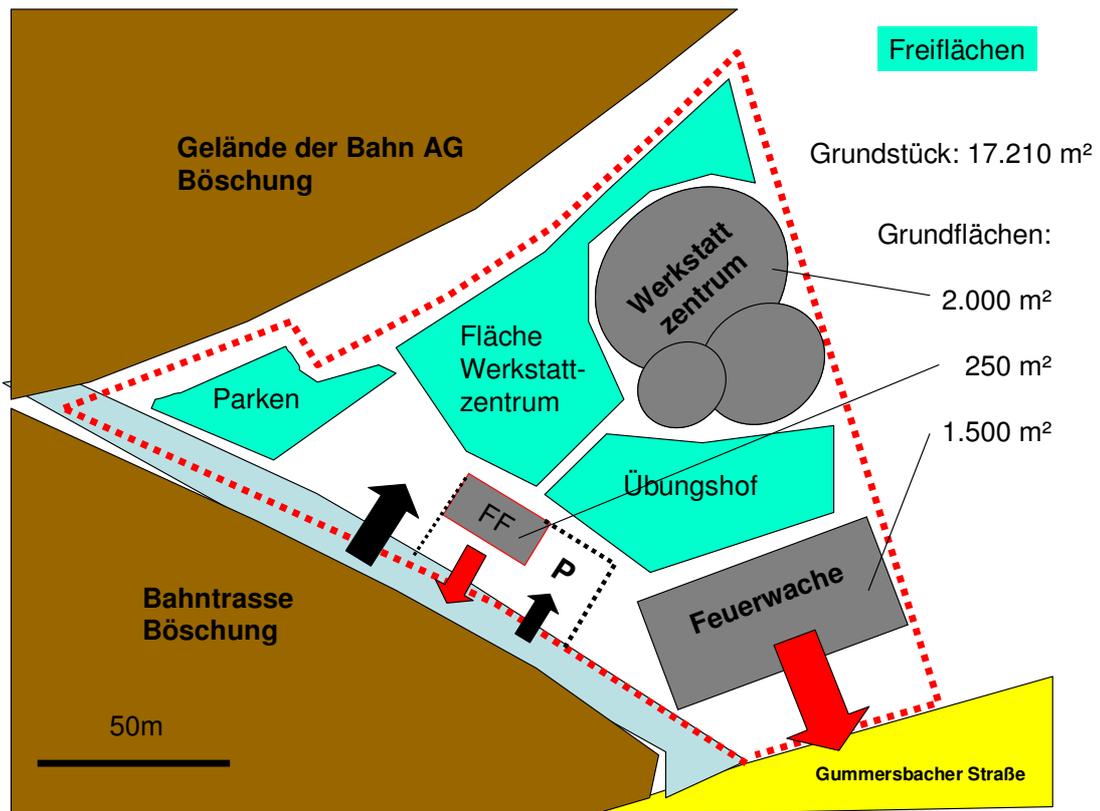
1.3. Eggerbachstraße (Dellbrück)

Der Standort liegt im Landschaftsschutzgebiet L 25 "Freiräume und Grünverbindungen zwischen Brück, Dellbrück, Merheim und Holweide" Das Landschaftsschutzgebiet 25 umfasst den Freiraum östlich der Autobahn A 3 bis zur Stadtgrenze, im Süden begrenzt durch die Ortsränder von Merheim und Brück sowie im Norden durch die Ortsränder von Holweide und Dellbrück. Große Teilflächen des Schutzgebiets sind im Biotopkataster erfasst. Der

Standort Eggerbach Straße liegt somit im selben Landschaftsschutzgebiet wie der Standort Mielenforst, welcher bereits 2007 auf Anweisung des damalig zuständigen Dezernates zusätzlich geprüft wurde und am 12.12.2007 von 57 (Umweltamt) vor dem Hintergrund des Landschaftsschutzes als nicht realisierbar erklärt wurde.

Dieser Alternativstandort ist bereits in die Präsentation unter „Dellbrück – Mielenforst“ aufgenommen worden.

1.4. Landeplatz an der geplanten Feuerwache 10 an der Gummersbacher Straße (Kalk) bei einem externen Standort der Rettungshubschrauberstation



Ein Bodenlandeplatz im Bereich der geplanten Feuerwache 10 an der Gummersbacher Straße ist mit sehr hoher Sicherheit aufgrund der nicht vorhandenen Hindernisfreiheit auszuschließen. Durch die umgebenden Hindernisse der Bestandsbebauung wird die notwendige Mindesthöhe für einen unbehinderten Dachlandeplatz auf mindestens 20 Meter geschätzt. Die bisherigen Planungen gehen von einer maximalen Gebäudehöhe von ca. 15 Meter aus.

Darüber bleiben die Nachteile, die sich aus einer nicht zentral gelegenen Betriebsstation ergeben (Abdeckungsdefizite im linksrheinischen Kölner Norden, Sicherstellung der Luftrettung in Köln und Umgebung) ungelöst, sofern auf der neuen Feuerwache nur ein Landeplatz ermöglicht wird.

Dieser Alternativstandort ist neu in die Präsentation unter „Deutz – FW10, Gummersbacher Straße“ aufgenommen worden.

1.5. Heinrich-Rohlmann-Straße (alt) bzw.
Mathias-Brüggen-Straße / „Caritas-Gelände“ (Ossendorf)

Der Standort Heinrich-Rohlmann-Straße aus dem Jahr 2005 ist heute nicht mehr realisierbar, da sich der Baukörper des Gewerbegebiets Ossendorf – innerhalb der letzten sieben Jahre - bis auf wenige Meter an den Standort angenähert hat und somit keine ausreichende Hindernisfreiheit mehr gegeben ist.



Das oben genannte „Caritas-Grundstück“ an der Mathias-Brüggen-Straße ist im Bereich nördlich des Mühlweges und westlich der Mathias-Brüggen-Straße verortet. Aufgrund der östlich und nördlich anschließenden Bebauung des Gewerbegebietes ist entgegen der Hauptwindrichtung (SSE) keine ausreichende Hindernisfreiheit für einen Bodenlandeplatz gegeben. Mögliche An- und Abflugsektoren würden direkt über den Bereich des Westfriedhofes führen.

Die Eignung entsprechend der Bewertungsmatrix:

Lärm:	3 Punkte
Zentralität:	2 Punkte
Distanz FW:	0,5 Punkte
Distanz KH:	0,5 Punkte
Verfügbarkeit:	2 Punkte
Flugsicherheit:	KO
Einsatztaktik:	1 Punkt
Realisierung:	KO
Summe	9 Punkte

Der alte Alternativstandort ist bereits in die Präsentation unter „Ossendorf – ehem. Parkplatz Heinrich-Rohmann-Straße“ aufgenommen worden.

Der neue Alternativstandort „Caritas“ ist neu in die Präsentation unter „Ossendorf – Caritas“ aufgenommen worden.

1.6. Bernhardt-Günther-Straße / Ezzo-Gelände (Niehl)

Der Grundstücksbereich an der Bernhardt-Günther-Straße, gelegen im Industriepark Köln Nord, befindet sich weiterhin in städtischem Eigentum. Da diese Fläche im rechtskräftigen Bebauungsplan als **Öffentliche Grünfläche** ausgewiesen ist, konnte hier zu keiner Zeit ein Verkauf an einen Dritten und somit auch kein Rückerwerb des derartig ausgewiesenen städtischen Grundbesitzes stattfinden.

Eine Nutzung zum Zweck der Schaffung einer Hubschrauberbetriebsstation scheidet aus diesem Grund ebenfalls aus.

Der Alternativstandort ist bereits in die Präsentation unter „Niehl - ESSO-Gelände, Bernhardt-Günther-Straße“ aufgenommen worden.

1.7. Geestemünder Straße (Niehl)

Aus landschaftsökologischen Gründen sind auf absehbare Zeit keine Baumaßnahmen realisierbar, da sich in den ehemaligen Tanktassen Feuchtbiotope entwickelt haben, in denen schützenswerte Kreuzkröten angesiedelt sind. Das gesamte Gelände wird derzeit aus Sicht des Artenschutzes überprüft und bewertet. Zurzeit ist nicht einzuschätzen, wie dieses Thema entschieden wird und wann ggfs. eine andere Nutzung umzusetzen wäre.

Perspektivisch soll der Standort Geestemünder Straße entsprechend der Ausweisung im geltenden Bebauungsplan einer industriellen Nutzung zugeführt werden. Durch die beabsichtigte Industriebebauung wäre die notwendige Hindernisfreiheit für einen Hubschrauberlandeplatz in Frage gestellt. Bereits jetzt müssten weitflächig Forst- bzw. Sekundärwaldflächen für die Herstellung der Hindernisfreiheit gerodet werden.

Vor diesem Hintergrund (Artenschutz, zeitliche Ungewissheit, Hindernisfreiheit, Lage im Außenbereich und fehlende luftrechtliche Genehmigung) ist der Standort auch nach erneuter Prüfung für die Errichtung einer Hubschrauberbetriebsstation nicht geeignet.

Der Alternativstandort ist bereits in die Präsentation unter „Niehl - ESSO-Gelände, Geestemünder Straße“ aufgenommen worden.

1.8. Horbeller Straße (Marsdorf) - Standortalternative aus dem Mediationsverfahren

Der Standortvorschlag Horbeller Straße in Junkersdorf liegt im Bereich des Landschaftsschutzgebietes Nr. 17 sowie im Bereich einer Schutzbepflanzung.

Darüber hinaus ist im 180°-Sektor - linksdrehend von NNE bis SSW - durch Bestandsbebauung keine Hindernisfreiheit gegeben, so dass ein Bodenlandeplatz aufgrund der vorherrschenden sekundären Hauptwindrichtung (West) hier nicht realisierbar ist.

Der Alternativstandort ist bereits in die Präsentation unter „Marsdorf“ aufgenommen worden.

1.9. Biogasanlage am Randkanal Nord (Roggendorf/Thenhoven)
Standortalternative aus dem Mediationsverfahren

Der Standortvorschlag Roggendorf liegt unmittelbar an der Grenze zum Rheinkreis Neuss, somit würde er zu vergleichbaren Versorgungsdefiziten führen wie der derzeitige Übergangstandort Flughafen Köln/Bonn.

Eignung nach Bewertungsmatrix 2005:

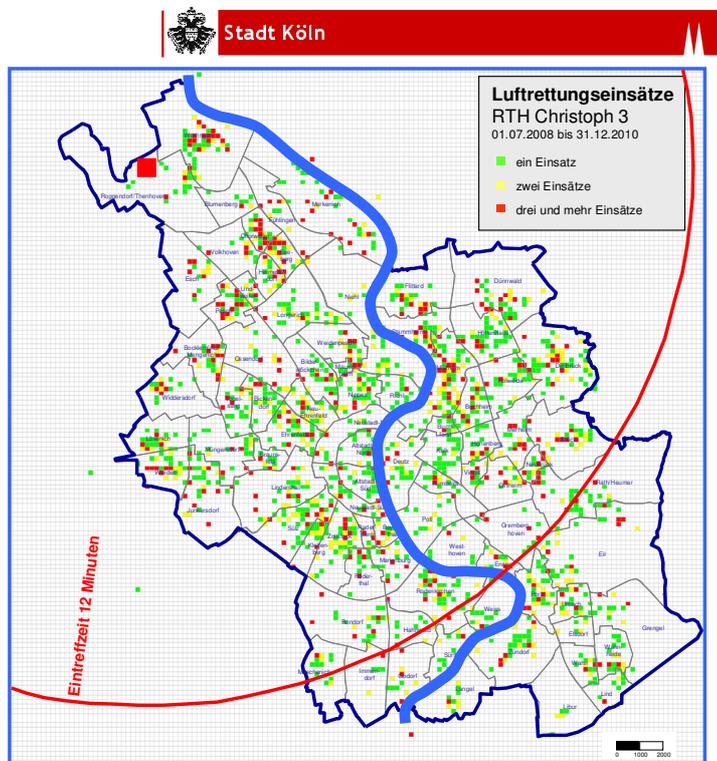
Lärm:	3 Punkte
Zentralität:	1 Punkt
Distanz FW:	0 Punkte
Distanz KH:	0 Punkte
Verfügbarkeit:	1 Punkt
Flugsicherheit:	1 Punkt
Einsatztaktik:	2 Punkt
Realisierung:	LSG
Summe	8 Punkte

Der Oberbürgermeister

Räumliche Verteilung der
Luftrettungseinsätze in Köln

Versorgungsdefizite ab:

Standort Roggendorf



Luftrettung: Einsätze

Der Alternativstandort ist bereits in die Präsentation unter „Roggendorf – An der

K 18“ aufgenommen worden.

1.10. Fühlingen / Merkenich

Standortalternative aus dem Mediationsverfahren

Der Standortvorschlag Fühlingen / Merkenich liegt im peripheren linksrheinischen Norden, somit würde er zu Versorgungsdefiziten der notärztlichen Versorgung im rechtsrheinischen Kölner Stadtgebiet führen. Darüber hinaus liegt dieser Standortvorschlag im Landschaftsschutzgebiet Nr. 6.

Der Alternativstandort ist bereits in die Präsentation unter „Fühlingen – An der L 43“ aufgenommen worden.

1.11. TÜV-Gelände, Rolshover Straße (Poll)

Der angesprochene Standort wurde der Verwaltung im Jahr 2004 angeboten. Seine Lage ist in der Präsentation genau dargestellt. Neben der grundsätzlichen Einschränkung durch die Bestandsbebauung (keine Hindernisfreiheit) ist dieser Standort aufgrund einer im Südwesten verlaufende Hochspannungsleitung unmöglich.

Der Alternativstandort ist bereits in die Präsentation unter „TÜV-Gelände. Rolshover Straße“ aufgenommen worden.

1.12. Poller Holzweg (Poll)

Der angedachte Standort Poll liegt im Bereich eines Renaturierungsgebietes (siehe Landschaftsplan der Stadt Köln). Eine Nutzung als Bodenlandeplatz kann somit aus landschaftsökologischen Gründen ausgeschlossen werden. Darüber hinaus würde der Hubschrauberbetrieb durch den Abstrom der Rotoren eine erhebliche Staubemission in die umliegende offene Landschaft bewirken. Dies wäre sowohl für die umliegende Bevölkerung als auch für den Hubschrauberbetrieb schädlich.

Weitere negative Aspekte sind flugverkehrstechnisch begründet. So ist keine ausreichende Hindernisfreiheit durch die Bestandsbebauung gegeben, dies gilt für den 190°-Sektor, linksweisend von ENE bis SSW (u.a. hochliegende BAB A559, Gewerbegebiet Poll-Vingster Straße, Fernmeldeturm). Auch der alte Baumbestand des Gremberger Wäldchens (Landschaftsschutzgebiet) beeinträchtigt die Hindernisfreiheit östlich des angedachten Standortes.

Dieser Alternativstandort ist neu in die Präsentation unter „Poll – Poller Holzweg“ aufgenommen worden.

1.13. Aktualisierte Betrachtung der Entscheidungsmatrix (Stand 12/2011)

Die Entscheidungsmatrix zur Standortauswahl, die zur Ratsentscheidung am 05.07.2005 Bestandteil der Beschlussvorlage war, wurde durch die Verwaltung einer erneuten Prüfung unterzogen. Dabei wurden einerseits neue Standorte, die z.B. in der Bürgerinformationsveranstaltung genannt wurden, zusätzlich betrachtet und eingefügt. Andererseits erfolgte eine aktualisierte Betrachtung

der Punktevergabe in den einzelnen Kriterien. Im Ergebnis enthält diese Matrix mit Stand Dezember 2011 41 geprüfte Standorte. Änderungen zum Stand 2005 sind dabei unterstrichen. Beim Kriterium „Realisierung“ wurde für Standorte, die sich im Landschaftsschutzgebiet befinden, dies als zusätzliches KO-Kriterium aufgenommen.

Diese Entscheidungsmatrix (Stand 12/2011) ist als Anlage 21.1 beigefügt.

2 Lärmbelastung bzw. Lärmschutzmaßnahmen

2.1. Lärmmessungen während der Überfliegung mit Landungen und Starts am 25.11.2011

Während der Überfliegungen der vier Sektoren mit den Landungen und Starts auf dem Kalkberg am 25.11.2011 wurden begleitende Lärmmessungen auf der Freifläche der Kindertagesstätte Kalk-Mülheimer Straße 162 – 164 durchgeführt. Die Messergebnisse des Büros ADU cologne liegen vor und sind im Folgenden kurz zusammengefasst:

Die Methodik und der Umfang sind plausibel und die Ergebnisdarstellung ausreichend. Zusammenfassend ist festzustellen, dass am betrachteten Messstandort von den vier durchgeführten Flugbewegungen drei nicht signifikant deutlich waren, sondern vom bestehenden Umgebungslärm überlagert wurden.

Lediglich bei der letzten Flugbewegung über Korridor C (und damit unmittelbar über dem Messstandort) war der Hubschrauber für ca. 45 sec am Messort pegelbestimmend. Der Mittelungspegel lag hierbei bei 60 dB(A) - 45 sec lang -, der Maximalpegel bei ca. 70 dB(A). Bei 11 Flügen dieser Art im Tageszeitraum würde sich rechnerisch ein Mittelungspegel von 40 dB(A) aus Hubschrauberlärm ergeben.

Der Objektivität halber folgt eine Gegenüberstellung mit den Lärmgrenzwerten für Hubschrauberflüge im luftaufsichtsrechtlichen Genehmigungsverfahren für den Kalkberg:

(Eine Addition der vorhandenen Lärmquellen ist bzw. war im Genehmigungsverfahren rechtlich nicht zulässig – Kumulationsverbot).

Gem. Vorgaben des Bundesumweltministerium (neueste Forschungsergebnisse der Lärmmedizin) galt bzw. gilt:

Mittelungspegel/aus Hubschrauberflug	max. 62dB(A)
Spitzenpegel/aus Hubschrauberflug	max. 25 x 90 dB(A)

Von diesen Immissionswerten ist der Betrieb am Standort in Buchforst - unabhängig von subjektiv durchaus nachvollziehbaren entgegen gesetzten Bewertungen - objektiv deutlich entfernt.

2.2. Lärmschutzmaßnahmen

Die Bürgerschaft im Stadtteil Buchforst will den Straßenlärm als Hauptquelle

von der Verwaltung noch einmal besonders betrachten und prüfen lassen. Daher soll für die von der Bürgerschaft vorgeschlagenen Maßnahmen, die dem zusätzlichen Schutz vor Autolärm dienen (z.B. Lärmschutzwände entlang der B55a und an den Tunnelausfahrten; zusätzlicher Kreisverkehr entlang der Waldecker Straße, nächtliches Tempolimit auf der B55a) eine Wirkungsprognose im Rahmen einer Machbarkeitsstudie erarbeitet werden. Im weiteren Verlauf würden dann, je nach Ergebnis der Untersuchung und der Finanzierbarkeit, ggf. weitere Mittel für die Haushalte 2013/15 mit einem neuen Ratsbeschluss einzustellen sein. Im Folgenden werden die Einzelvorschläge mit weiteren Erläuterungen dargestellt:

2.2.1 Lärmschutzwände an der Stadtautobahn B55 a

Vorbehaltlich einer eingehenden Prüfung der konkreten örtlichen Gegebenheiten wären Lärmschutzwände zu beiden Seiten der Tunnelröhre der B55a möglich.

Neben der herkömmlichen senkrechten Bauweise wäre technisch auch eine konische Ausbildung der Wände machbar. Durch diese Ausführung rückt der "Brechpunkt" des Schalls (bei senkrechtem Bau oben an der Wand) weiter zur Lärmquelle hin. Aufgrund des Ausbreitungsverhaltens des Schalls (unter 45 Grad) ist dieser Brechpunkt entscheidend für die „Ablenkung“ der Schallausbreitung.

Faustregel: Je näher dieser Brechpunkt an der Lärmquelle liegt, desto größer ist die Lärminderung.

Stadtgestalterische Aspekte wären jedoch zu berücksichtigen.

Durch eine Lärmschutzwand in einer Höhe von 3,50m könnte eine Lärminderung von ca. 12 dB(A) in den unteren Geschossen einer unmittelbar angrenzenden Bebauung erzielt werden; mit zunehmender Geschosshöhe dürfte die Wirkung bis auf ca. 8 dB(A) abnehmen.

Zum Vergleich:

Der vorgesehene Auftrag des lärm mindernden Asphalts ergibt eine Lärmreduzierung von 8 dB(A) bei PKW und 4 dB(A) bei LKW bei 80 km/h.

Zur Wirkung einer Lärmschutzwand in Kombination mit Flüsterasphalt lässt sich Folgendes feststellen:

Falls beispielhaft eine Lärmschutzwand 8 dB(A) und gleichzeitig ein Flüsterasphalt 2 dB(A) Dämmwirkung erbringen würden, können bei gleichzeitiger Umsetzung dieser Maßnahmen Lärmreduzierungen bis zu max. 10 dB(A) erreicht werden. Primär abhängig ist der exakte Minderungseffekt von:

- der Höhe der Lärmschutzwand
- der Höhe des betrachteten Gebäudes und
- dem Abstand von der Lärmquelle.

Auch wenn die Summenbildung additiv zu verstehen ist, kann der Minderungseffekt am jeweilig betrachteten Gebäude aufgrund des Vorgenannten durchaus unterschiedlich hoch sein.

2.2.2 Deckelung bzw. Einhausung der Stadtautobahn B55a

Eine Deckelung (Einhausung) der B55a wäre grundsätzlich möglich. In Anlehnung an die Kosten für die Überdeckelung der BAB A1 in Köln-Weiden (runtergerechnet auf die 4 Fahrspuren der Stadtautobahn) wäre mit Kosten von 9 Mio. € / 100 m Einhausung (incl. Erneuerung von Binder- und Deckschicht der Fahrbahnen) zu rechnen. Das heißt, alleine für das Teilstück zwischen Waldecker Straße und Kalk-Mülheimer Straße (ca. 305 m) müssten grob gerechnet Kosten in Höhe von ca. 27 Mio. € berücksichtigt werden.

2.2.3 Lärmphänomene an den Tunnelausfahrten der Stadtautobahn B55 a

Bei den Ausfahrten aus Tunnelröhren können besondere Lärmphänomene, die sogenannten „Trompeteneffekte“, entstehen.

Die hierdurch verursachte Lärmbelastung könnte durch eine Auskleidung der Tunnelmünder mit hoch absorbierenden Materialien vermindert werden.

Die Stadt Köln ist Baulastträger für die Tunnelröhren des Tunnels Grenzstraße und darüber hinaus für die Stadtautobahn in Richtung Zoobrücke.

Grundsätzlich werden nur solche Maßnahmen (Sanierungen oder gesetzlich vorgeschriebenen Baumaßnahmen) vom Land bezuschusst, die für einen anderen zuständigen Baulastträger gesetzlich verpflichtend sind. Freiwillige Maßnahmen oder Sanierungsaufwände werden im Regelfall nicht vom Land bezuschusst.

Bei dem Großprojekt Stadtautobahn-Tunnel (2014/2015) ist daher zu unterscheiden zwischen gesetzlich vorgeschriebenen Nachrüstmaßnahmen entsprechend der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT 2006) und allgemeinen Sanierungsarbeiten. Während die Nachrüstarbeiten vom Land bezuschusst werden, müssen die Sanierungskosten komplett von der Stadt Köln finanziert werden.

Analog kann diese Verfahrensweise auf alle angedachten Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Einhausung, Beseitigung des Trompeteneffekts) übertragen werden:

Das Land könnte ggfs. Lärmschutzwände, Einhausung oder Auskleidung der Tunnelmünder bezuschussen, wenn sie zwingend vorgeschrieben wären. Im Umkehrschluss muss die Stadt Köln alle anderen Maßnahmen aus eigenen Mitteln bestreiten.

Die Verwaltung hat zuletzt vor ca. 1 Jahr die Trompetenwirkung der Tunnelröhre überprüft (gemessen) und dabei keine Überschreitung von Grenzwerten festgestellt. Demzufolge wäre diese Maßnahme als "freiwillig" einzustufen. Sie ist bisher nicht in den Planungen für das Großprojekt

2014/2015 enthalten.

Bei 80 Metern Fahrbahnlänge und Kosten von ca. 125 €/m² wäre für eine Tunnelauskleidung über die ganze Tunnelbreite der Ausfahrt in Richtung Buchforst ein Fläche von ca. 500 m² zu berücksichtigen. Dies ergäbe Kosten in Höhe von ca. 63.000 €.

2.2.4 Nächtliches Tempolimit auf der Stadtautobahn B55 a

Vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und insbesondere das Erfordernis nach § 45 Abs. 9 StVO festzustellen. Die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind gegeneinander abzuwägen. In diese Abwägung sind auch die unterschiedlichen Funktionen der Straßen z.B. Autobahnen, Kraftfahrstraßen und Bundesstraßen als integrale Bestandteile des Bundesfernstraßennetzes zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der angesprochenen Geschwindigkeitsreduzierung nachts in der Zeit zwischen 22:00 h und 06:00 h auf der Bundesstraße 55a (Kraftfahrstraße) im Bereich westlich des Tunnels bis zur Zoobrücke auf 50 km/h oder 60 km/h zur Lärmreduzierung ist Folgendes zu berücksichtigen:

Die Kraftfahrstraße, die sich außerhalb geschlossener Ortschaften befindet, nimmt eine überörtliche Verkehrsbedeutung im Straßennetz der Stadt Köln ein. Sie stellt eine bedeutende Verbindung vom Autobahnkreuz Köln-Ost zur Autobahn 57 im Linksrheinischen her und ist außerdem die Zu- und Abfahrtsstrecke zur Kölner Messe, Lanxessarena und zur Kölner Innenstadt. Die hohe Verkehrsbedeutung spiegelt sich in der Verkehrsbelastung der Straße wieder. An einem Werktag nutzen ca. 92.000 Kraftfahrzeuge den genannten Abschnitt. Außerdem wird dieser Straßenabschnitt aus der anstehenden Erweiterung der Umweltzone herausgenommen. Zurzeit besteht ab der Anschlussstelle Kalk-West in Fahrtrichtung Innenstadt für den Bereich der Zoobrücke für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 30 to ein Durchfahrtsverbot. Zusätzlich wurde für Fahrzeuge über 7,5 to bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h festgelegt. Für den übrigen Bereich gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, die durch ortsfeste Radarmessanlagen überwacht wird.

Jede Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund von Lärmemissionen erfordert eine sorgfältige verkehrstechnische Überprüfung. Dabei sind nicht nur das Unfallgeschehen, die Lage der Straße und ihre Einbindung in die Straßennetzhierarchie zu bewerten sondern auch deren Funktion und die Auswirkung der Maßnahme auf deren Leistungsfähigkeit. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Mittel der Lärmbekämpfung müssen dort ausscheiden, wo sie die Verhältnisse nur um den Preis neuer Unzulänglichkeiten an anderer Stelle verbessern könnten, die im Ergebnis zu einer verschlechterten Gesamtbilanz führen, etwa weil sie die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigen oder im Hinblick auf eintretende Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben. Hierbei ist zu beachten, dass straßenverkehrsrechtliche

Lärmschutzmaßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden sollen. Sie sollen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung eingebunden werden, das die zuständigen Stellen erarbeiten. Eine Geschwindigkeitsreduzierung erfordert eine genaue rechtssichere Überprüfung. Angesichts der anstehenden Diskussion sind derartige Untersuchungen eingeleitet worden.

Aus Sicht der Lärmreduzierung hätte eine Geschwindigkeitsreduzierung bei dem vorhandenen (normalen) Straßenbelag folgende Wirkung:

80 km/h auf 60 km/h	3 dB(A)	PKW
	2 dB(A)	LKW
80 km/h auf 50 km/h	3,5 dB(A)	PKW
	3 dB(A)	LKW

Zum Vergleich:

Der vorgesehenen Auftrag des lärmindernden Asphalts ergibt eine Lärmreduzierung bei

80 km/h von 8 dB(A) bei PKW und 4 dB(A) bei LKW,

70 km/h von 7 dB(A) bei PKW und 3 dB(A) bei LKW,

50 km/h von 6 dB(A) bei PKW und 2 dB(A) bei LKW.

2.2.5 LKW-Durchfahrten in Buchforst als Folge der temporären Sperrung der Zoobrücke für LKWs

Die Waldecker Straße dient überwiegend der Entlastung der reinen Wohngebiete. Sie hat eine hohe Verkehrsbedeutung aufgrund ihrer Verbindungsfunktion zwischen der Frankfurter Straße bzw. dem Pfälzischen Ring und der Anschlussstelle Buchforst mit einer Verkehrsbelastung von ca. 10.000 - 11.000 Fahrzeugen/24 h (je nach Streckenabschnitt). Eine Sperrung der Durchfahrt für den Lkw-Verkehr würde dieser Funktion widersprechen.

Aufgrund der Vielzahl an Höhenbeschränkungen bieten sich zudem kaum Alternativrouten für den Schwerlastverkehr an. Ein grundsätzliches Durchfahrtsverbot für Lkw kann daher nicht in Betracht gezogen werden. Ein Verkehrsverbot für Lkw würde die Lärmbelastung auch lediglich auf andere Straßen verlagern. Ein Teil des zusätzlichen Lkw-Verkehrs wird auf die Baumaßnahmen im Gelände der am Rendsburger Platz anliegenden Schule zurückzuführen sein.

Die Stadt Köln hat die Öffentlichkeit über die auf der Zoobrücke geltenden Einschränkungen und die Umfahrungsmöglichkeiten durch Presseveranstaltungen, Veröffentlichungen im Internet und Zeitung informiert. Die Kölnmesse unterrichtet ihre Zulieferer eigenständig über die Anfahrtsrouten. Die Andienung zur Messe für Lkw mit über 30 Tonnen

zulässigem Gesamtgewicht ist über Strecken ausgeschildert, auf welchen möglichst wenige Anwohner beeinträchtigt werden. Darüber hinaus weisen mehrere Großtafeln und Kleinbeschilderungen auf die Tonnenbegrenzung hin. Auf der Mülheimer Brücke in Fahrtrichtung Clevischer Ring wurden zusätzliche Hinweistafeln installiert, die den Lkw-Verkehr in Richtung Mülheimer Zubringer leiten. Eine zwingende Verpflichtung zur Beachtung dieser Hinweisbeschilderung besteht nicht. Eine allgemeine Überwachung durch die Polizei scheidet daher aus.

2.2.6 Zusätzlicher Kreisverkehr in der Waldecker Straße bzw. Bertoldistraße

Mit zusätzlichen Kreisverkehren entlang der Waldecker Straße soll die Durchfahrtsgeschwindigkeiten von LKWs durch den Stadtteil Buchforst reduziert werden. Zu den genannten Möglichkeiten gibt es folgenden Sachstand:

Waldecker Straße / Heidelberger Straße

Hier wird die beschlossene Planung zur Waldecker Straße umgesetzt. Die Einrichtung eines Kreisverkehrs ist hier nicht möglich.

Waldecker Straße / Rudolf-Clausius-Straße / Hertzstraße

Der Vorschlag ist für das gewünschte Ziel nicht geeignet. Die Umplanung würde den Umbau verzögern.

Bertoldistraße/Kieler Straße/Graf-Adolf-Straße/Rendsburger Platz

Der Ausbau der Bertoldistraße ist im Erschließungsprogramm vorgesehen. Im Rahmen der Planung wird auch die Möglichkeit der Umsetzung eines Kreisverkehrs geprüft.

2.3. Fluglärminderung aufgrund geänderter Vorschriften seit 2005

Seit 2007 ist das neue Fluglärmgesetz in Kraft. Die Änderungen betreffen das Fluglärmgesetz in der aktualisierten Fassung sowie ergänzende Nebenbestimmungen. Ein wesentlicher Bestandteil ist die hierfür landesseitig vorgenommene Berechnung der neuen Fluglärmschutzzonen. Diese sind gegenüber dem Ursprungsentwurf mit geringsten Veränderungen seit dem 14.12.2011 in Kraft getreten und somit rechtswirksam (Veröffentlichung im Ministerialblatt).

Nach wie vor ist der Bereich Buchforst/Kalk landesseitig in den neuen Schutzzonen nicht als schutzwürdig ausgewiesen.

Das Fluglärmgesetz gilt für bestehende/geplante Verkehrsflughäfen/Militärflughäfen, jedoch nicht für die geplante Rettungshubschrauberstation auf dem Kalkberg, da auf dieser Station ausschließlich Hubschrauberflugbetrieb statt findet.

Als weitere aktive Maßnahme zur Lärminderung erfolgt im Flugbetrieb der künftigen Rettungshubschrauberstation eine umfängliche Kontrolle zur Einhaltung der Flugsektoren. Dies wird durch nachhaltige Schulung und Sensibilisierung der Piloten beabsichtigt. Ein offensiv betriebenes

Beschwerdemanagement soll darüber hinaus den betroffenen Bürgern eine Rückmeldung an die Betreiber ermöglichen.

3 Flankierende Maßnahmen

3.1. Illumination der Unterführungen in Buchforst (Ziffer 4.5 der Beschlussvorlage 4300/2011)

Die Rheinenergie hat die Schätzkosten für die Investition zur Illumination der Unterführungen in Buchforst sowie die Schätzkosten des jährlichen Betriebs- und Energieaufwandes mitgeteilt:

Ziffer	Unterführung	Investive Schätzkosten	Jährliche Betriebs- und Energiekosten
A	Karlsruher Straße	ca. 20.000 €	ca. 2.600 €
B1	Kalk-Mülheimer Straße	ca. 30.000 €	ca. 3.800 €
B2	Kalk-Mülheimer Straße	keine Anstrahlung	
C	Waldecker Straße	ca. 52.000 €	ca. 10.200 €
D	Heidelberger Straße	ca. 50.000 €	ca. 7.300 €
E	Kalk-Mülheimer Straße (B55a)	ca. 30.000 €	ca. 4.100 €
	Summen	ca. 182.000 €	ca. 28.000 €

Genauere Kosten können erst nach einer Probeanstrahlung ermittelt werden. Gemäß Angaben der Rheinenergie ist die Probeanstrahlung für Anfang 2012 geplant (Januar/Februar).

4 Sonstiges

4.1. Rettungshubschrauberstationen im Doppelbetrieb

In Deutschland gibt es derzeit drei Rettungshubschrauberstationen, an denen sowohl ein Rettungs- als auch ein Intensivtransporthubschrauber stationiert sind:

Nürnberg - Christoph 27 (RTH) und Christoph Nürnberg (ITH)

Leipzig - Christoph 61 (RTH) und Christoph Leipzig (ITH)

Senftenberg - Christoph 33 (RTH) und Christoph Brandenburg (ITH)

4.2. Soziale Probleme im Stadtteil Buchforst

Unabhängig von der Realisierung der Rettungshubschrauberstation auf dem Kalkberg werden soziale Probleme im Stadtteil Buchforst beschrieben und für deren Minderung Maßnahmen vorgeschlagen. Darunter fällt z.B. ebenso die Aufrechterhaltung der Jugendarbeit und Seniorenbetreuung wie der mögliche Erhalt der beiden Stadtteilbüros in Buchforst. Diese Vorschläge werden in der Verwaltung geprüft.