

Anlage:

Bürgeranfrage Gernot Krost vom 24.03.2013 zur „Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg“

Frage 1: Sind Feuerwehr und die verantwortliche Verwaltung überhaupt personell und fachlich in der Lage eine solches „Großprojekt“ planerisch zu bewältigen?

Antwort 1: Ja

Frage 2. Können die Verantwortlichen Kostensteigerungen des Standortes Kalkberg wie bei der Hauptfeuerwache „Scheibenstraße“ 100%-ig ausschließen?

Antwort 2: Beim augenblicklichen Stand liegen die Planungen im Kostenrahmen

Frage 3: Wieso wurde in 2011 der bereits durch eine Ratssitzung in 2005 beschlossene Bau nochmals dem Rat vorgelegt? Die Matrix zur Bewertung möglicher Standorte enthielt zum damaligen Zeitpunkt die Spalte „Realisierung (Dauer der Errichtung ab 01.07.05)“. Die Ratsentscheidung wurde also auf evident falschen Informationen getroffen. Ab einer Realisierungsdauer von > 2 Jahren wurde dieses Kriterium bei anderen Standorten als „KO“ bewertet. Als die Matrix 2011 als Eingangsdokument für die Ratsentscheidung vorgelegt wurde, waren bereits 6(!) Jahre seit der Bewertung vergangen. Wieso wurde die Matrix nicht aktualisiert? Konnte und wollte die Verwaltung die Standortentscheidung Kalkberg nicht mehr revidieren?

Antwort 3: Wesentlicher Bestandteil der Beschlussvorlage für die Ratssitzung vom 20.12.2011 war der „Wechsel vom Investoren- zum Eigenregiemodell“ sowie die Bewilligung der damit einhergehenden Finanzmittel. Eine Standortentscheidung zum Kalkberg war nach der endgültigen Absage des Flughafen Köln/Bonn für eine dauerhafte Unterbringung und der darüber hinaus bereits erteilten luftrechtlichen Genehmigung für den Kalkberg nicht mehr relevant.

Die Matrix der Beschlussvorlage vom 20.12.2011 wurde gegenüber der Ursprungsmatrix mit 23 Standorten um 19 weitere auf 42 Standorte erweitert. Damit wurden alle Vorschläge, die in der Zeit seit dem luftrechtlichen Genehmigungsverfahren eingebracht wurden, entsprechend der vorhandenen Kriterien geprüft. Ein alternativer und realisierbarer Standort hat sich dadurch nicht ergeben.

Die ergänzte Matrix sowie weitere Dokumente zur Standortentscheidung (u.a. eine Stellungnahme an die Bezirksregierung Köln zu dem offenen Brief von Herrn Boris Sieverts an die Regierungspräsidentin Gisela Walsken) finden sich im Internetauftritt der Stadt Köln unter folgendem Link:

<http://www.stadt-koeln.de/3/feuerwehr/standort-rettungshubschrauber/>

Frage 4: Die Stellungnahmen der Stadt bzw. des Herrn Guido Kahlen enden häufig mit einem Satz wie dem folgenden: „Über eine Bewertung aus Ihrem Hause wäre ich sehr dankbar, zumal jede Verzögerung beim Ankauf, der Planung sowie der Ausführung zu Kostensteigerungen führen könnte.“

Wie hoch sind die monatlichen Kosten, die durch weitere Verzögerungen entstehen? Wie hoch sind die entsprechenden Kosten seit dem in der Matrix (vgl. vorheriger Absatz) angegebenen Realisierungsdatum (01.07.2005 + 1 –2 Jahre)?

In welcher Höhe wären Kosten nicht angefallen, wenn die Stadt nicht alternativlos geplant hätte?

(Aufgrund der sicherlich allumfassenden Prüfung der möglichen alternativen Standorte: bitte mit evidenten Quellen.)

Antwort 4: Spätestens mit Baubeginn wirken sich alle Verzögerungen auf die Kosten aus, da beispielsweise der Verbleib am jetzigen Interimsstandort Flughafen Köln/Bonn länger finanziert werden muss. Daher liegt es im Bestreben des Bauherren, die Station möglichst schnell zu erstellen und in Betrieb zu nehmen.

Eine genaue Angabe der Kostensteigerung ist nicht möglich.

Mit Beschluss für den Standort Kalkberg in der Ratssitzung am 05.07.2005 erfolgten keine Parallelplanungen für (mehrere) Alternativen mit Ausnahme für den Standort Flughafen Köln/Bonn. Dieser hätte allerdings keine eigenständige luftrechtliche Genehmigung erfordert. Darüber hinaus wäre das Einholen mehrerer luftrechtlicher Genehmigungen gegenüber der Genehmigungsbehörde nicht plausibel darstellbar gewesen und hätte zudem die Kosten – u.a. auch für zusätzliche Gutachten - unnötig in die Höhe getrieben.

Frage 5: Die Portal-Seite der Internet-Präsenz der Stadt Köln ist mit folgender Überschrift versehen: „Rettungshubschrauberstation für Köln“. Die Stadt Köln ist zwar Kernträgerin, jedoch liegt der Beteiligungsanteil der Stadt als Kernträgerin lediglich bei 25%.

Der Rettungsdienstbedarfsplan des Rhein-Sieg-Kreises 2012 führt dazu aus „Ebenso hat sich die Einrichtung des Intensivtransporthubschraubers "Christoph Rheinland" mit Standort am Köln/Bonner Flughafen deutlich positiv bemerkbar gemacht. Aufgrund seiner guten Verfügbarkeit wird er regelmäßig in die Notfallrettung des Rhein-Sieg-Kreises eingebunden.“ Im gleichen Dokument befassen sich die Seiten 47 ff. speziell mit dem zukünftig möglicherweise auf dem Kalkberg stationierten Christoph 3:

„Der RTH "Christoph 3" wird während des Zeitbereiches, in dem Sichtflugbedingungen gegeben sind, im Kreisgebiet eingesetzt. Er dient u. a. dem schonenden Transport von Notfallpatienten über weitere Transportstrecken sowie als Notarztzubringer, sofern der bodengebundene Notarztendienst die angestrebte Hilfsfrist nicht einhalten kann. Dies ist insbesondere in Teilbereichen der Gemeinden Much und Lohmar der Fall.“

Sicherlich wurden bei den Planungen der Verwaltung auch Gemeinden wie Much und Lohmar berücksichtigt. Wie gestaltet sich die Abdeckung der ebenfalls zur Trägergemeinschaft gehörenden Gemeinden zukünftig? Welche weiteren Abdeckungslücken entstehen durch die Verlegung der Hubschrauber nach Nord-Westen? Können Sie Stellungnahmen der betroffenen Verwaltungen / Gemeinden zur Verfügung stellen? Wie wurden die 75% der Nicht-Kernträger in die Standortentscheidung eingebunden?

Antwort 5: Zu Rettungsdienstbedarfsplanung anderer Städte und Kreise kann die Stadt Köln keine Aussagen treffen. Anzumerken ist allerdings, dass der Rettungshubschrauber Christoph 3 zur Spitzenbedarfsabdeckung eingesetzt wird und nicht planmäßig in den bodengebundenen Rettungsdienst eingerechnet werden kann.

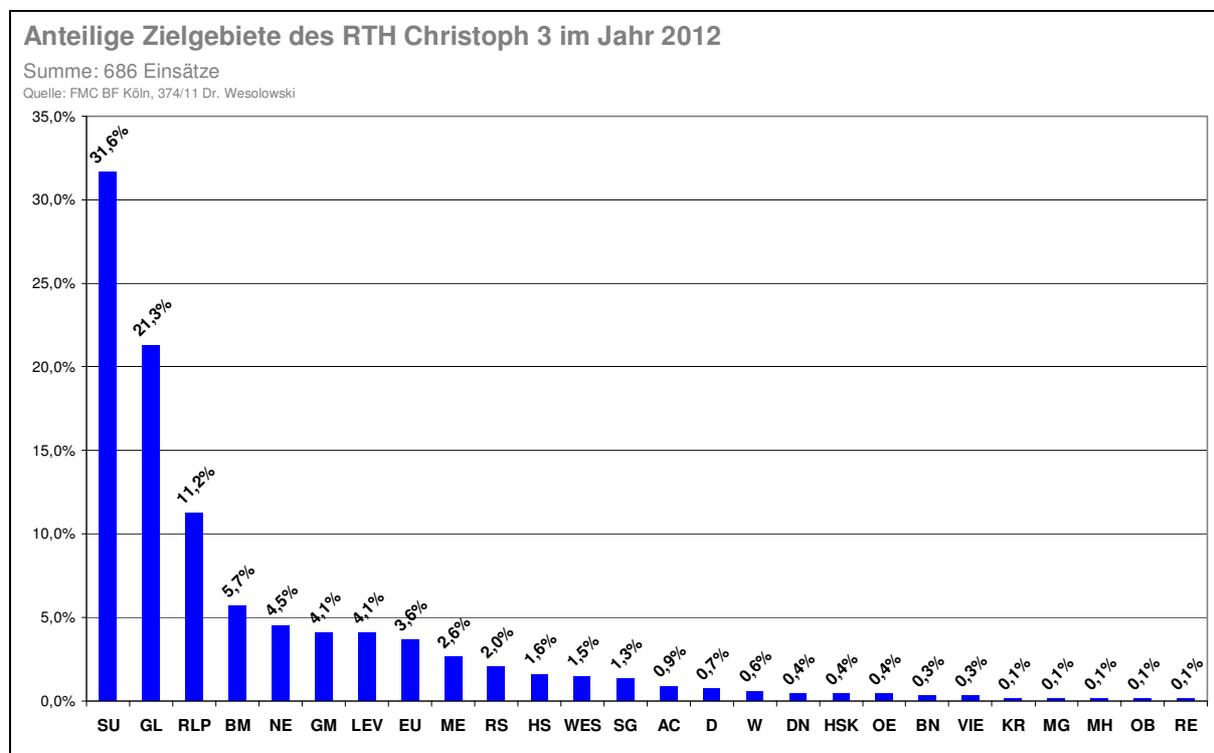
Gemäß Erlasslage des (damaligen) Ministeriums für *Arbeit, Gesundheit und Soziales* (heute Ministerium für *Gesundheit, Emanzipation, Pflege und Alter*) „Regelung zum Einsatz von Luftfahrzeugen im Rettungsdienst“ vom 25.10.2006 beträgt der Einsatzradius eines RTH grundsätzlich bis zu 50 km. Dieser Radius wird auch vom Kalkberg sowohl nach Much als auch nach Lohmar deutlich unterschritten. Es entstehen keine Abdeckungslücken im Versorgungsbereich des RTH Christoph 3 durch die Verlegung vom Flughafen Köln/Bonn zum Kalkberg, da in den Randbereichen Überschneidungen zu den benachbarten Rettungshubschraubern bestehen.

Am 24.08.2011 wurden die Trägergemeinschaften für die beiden Hubschraubersysteme RTH Christoph 3 und ITH Christoph Rheinland und die Bezirksregierung Köln als Aufsichtsbehörde für die Trägergemeinschaften des Luftrettungsdienstes umfassend über die weitere Entwicklung (und damit die Planung der Rettungshubschrauberstation auf dem Kalkberg) informiert.

Frage 6. Wie verteilen sich die Einsätze außerhalb des Kölner Stadtgebietes?

Antwort 6: Repräsentativ für die räumliche Verteilung der Einsätze des RTH Christoph 3 außerhalb des Kölner Stadtgebietes (externe Einsätze) ist das Jahr 2012 in der unten abgebil-

deten Grafik dargestellt. Demnach liegt der Einsatzort für mehr als die Hälfte aller externen Einsätze im Rhein-Sieg-Kreis (31,6%) und im Rheinisch-Bergischen-Kreis (21,3%). 11,3% der externen Einsatzorte liegen in Rheinland Pfalz. Weitere signifikante Einsatzanteile weisen der Rhein-Erft-Kreis mit 5,7%, der Rheinkreis Neuss mit 4,5% sowie der Oberbergische Kreis und die Stadt Leverkusen mit jeweils 4,1% auf. Die übrigen Kreise und kreisfreien Städte weisen einen Einsatzanteil von unter 4% auf.



Frage 7: Entspricht es den Tatsachen, dass die Stadt den Kalkberg in den 1990'er Jahren aufgrund seiner Zusammensetzung nicht kaufen wollte, bzw. nicht gekauft hat?

Antwort 7: Es gab bis zur Planung des Kalkberges als Standort für die künftige Rettungshubschrauberstation keine Absichten der Stadt Köln, den Kalkberg zu kaufen.

Frage 8: Entspricht es den Tatsachen, dass die Stadt Köln mindestens einmal das Angebot eines Kreises zur Übernahme der Kernträgerschaft abgelehnt hat? Wie wurde bzw. wird die Ablehnung begründet? „[...] Anita Cromme, Rechtsanwältin und Sprecherin des KBB in Mülheim, erklärte dazu: „Die Vorgehensweise der Stadt Köln ist absolut unverständlich. Obwohl der Rhein-Sieg-Kreis schon mehrmals sein Interesse an der Übernahme der Kernträgerschaft für den RTH bekundet hat, versucht Köln den Standort Kalkberg auf Biegen und Brechen durchzusetzen. Der Kernträger der Trärgemeinschaft des RTH ist derzeit Köln. Sollte der Übergang der Kernträgerschaft auf den Rhein-Sieg-Kreis erfolgen, könnte ein Hubschrauberlandeplatz auf dessen Kreisgebiet gebaut werden.“ Walter Cazin, Sprecher des KBB Kalk, erklärte ergänzend: „Außerdem ist der Rettungshubschrauber am Flughafen bestens aufgehoben. In das Provisorium wurde schon viel Geld investiert. Wir sind dafür, dieses Provisorium zu einer Dauerlösung auszubauen. In einem so dicht besiedelten Gebiet wie Buchforst und Buchheim hat eine Hubschrauberlandeplatz nichts zu suchen!“

Antwort 8: Die Regelung für die Kernträgerschaft erfolgt durch das zuständige Ministerium per Erlass (siehe Antwort zu Frage 5) und nicht in Absprache zwischen interessierten oder benachbarten Kommunen und Kreisen. Das Ministerium hat als Kernträgerin die Stadt Köln und als Standort das Kölner Stadtgebiet festgelegt.

Im Jahr 2008 hatte der Rhein-Sieg-Kreis angeregt, den Rettungshubschrauber Christoph 3 auf dem Kreisgebiet am Flughafen Hangelar zu stationieren. Eine Anfrage und eine Ortbegehung durch die Stadt Köln am 23.10.2008 ergab, dass dort weder Platz für das Fluggerät noch für den Bau einer Station vorhanden war. Die Standortprüfung war somit abgeschlossen, das Ergebnis wurde den politischen Gremien mitgeteilt. Die Prüfung des Wechsels der Kernträgerschaft wurde somit hinfällig.

Frage 9: Entspricht es den Tatsachen, dass die GAG Immobilien AG einen „Zuschuss“ in Höhe von 1 Mio. Euro für eine Verlegung des Hubschraubers Christoph 3 zu zahlen bereit war und auch zahlte? Wenn die Zuschüsse in o.g. Form angekündigt waren und/oder geleistet wurden, wie kann die Verwaltung belegen, dass die weiteren Entscheidungen zum HSLP Kalkberg Unabhängig und unbefangen getroffen wurden? Welche Politiker in Stadtrat und den Bezirksvertretungen unterhielten seit Beginn der Planungen Beziehungen zur GAG Immobilien AG und/oder waren dort als Mitarbeiter, Vorstände, Aufsichtsräte oder in anderen Positionen involviert und haben an Abstimmungen für/gegen den HSLP Kalkberg teilgenommen?

Antwort 9: Die Stadt Köln hatte nach der Schließung der Madaus-Fabrik in Köln-Merheim beschlossen, dass auf dem dortigen Gelände Wohnbebauung entstehen sollte, wofür ein Bebauungsplan (Arbeitstitel: Madaustr. Köln Merheim, Nr. 74459/07) aufgestellt und Investoren gesucht wurden. Diese untersuchten 2002 auch mit einem luftrechtlichen Gutachten die Auswirkungen des neuen Luftrechtes von 1999 auf die vorhandene Hubschrauberbetriebsstation. Das Gutachten kam zum Ergebnis, dass der Hubschrauberstandort aufgrund der fehlenden Hindernisfreiheit verlegt werden musste.

Die Geschäftsführung der Kliniken Merheim plante im Zusammenhang mit Baumaßnahmen die Errichtung eines Parkhauses am Klinikgelände, um die Parkraumsituation am Klinikum deutlich zu verbessern. Dabei wurde auch die Errichtung einer Hubschrauberbetriebsstation auf dem Parkhaus diskutiert. Durch die geplante Gebäudehöhe von 20 Metern wäre eine nach den neuen luftrechtlichen Vorschriften genehmigungsfähige neue Situation für den Betrieb des Hubschraubers entstanden. Die Planungen wurden 2003 begonnen, wobei die Investoren die Verlegung mit einem Investitionskostenzuschuss von 1 Million Euro unterstützen wollten. Gleichzeitig wurde für das Madausgelände Investitionssicherheit verlangt, da die dort geplanten Investitionen erheblich waren. Diese Sicherheit wurde in einem städtebaulichen Vertrag 2003 zugesichert, wobei der Investitionskostenzuschuss bis zum 30.6.2007 zugesagt worden ist.

Vor diesem Hintergrund ist erkennbar, dass der Investitionskostenzuschuss unabhängig von dem Standort Kalkberg in Aussicht gestellt (und auch später gezahlt) wurde, da der Ratbeschluss dafür erst am 05.07.2005 erfolgte.

Die politischen Beschlussfolgen für den Kalkberg können sowohl für das Jahr 2005 als auch für 2011 im Ratsinformationssystem der Stadt Köln unter folgendem Link nachvollzogen werden:

<http://www.stadt-koeln.de/1/>

Dieses Angebot beinhaltet sowohl die Ausschüsse und Bezirksvertretungen als auch den Rat der Stadt Köln. Im Bereich der *Tagesordnungen, Protokolle und Niederschriften* werden für die jeweilige Sitzung die anwesenden Mitglieder namentlich aufgeführt sowie das Abstimmungsergebnis.

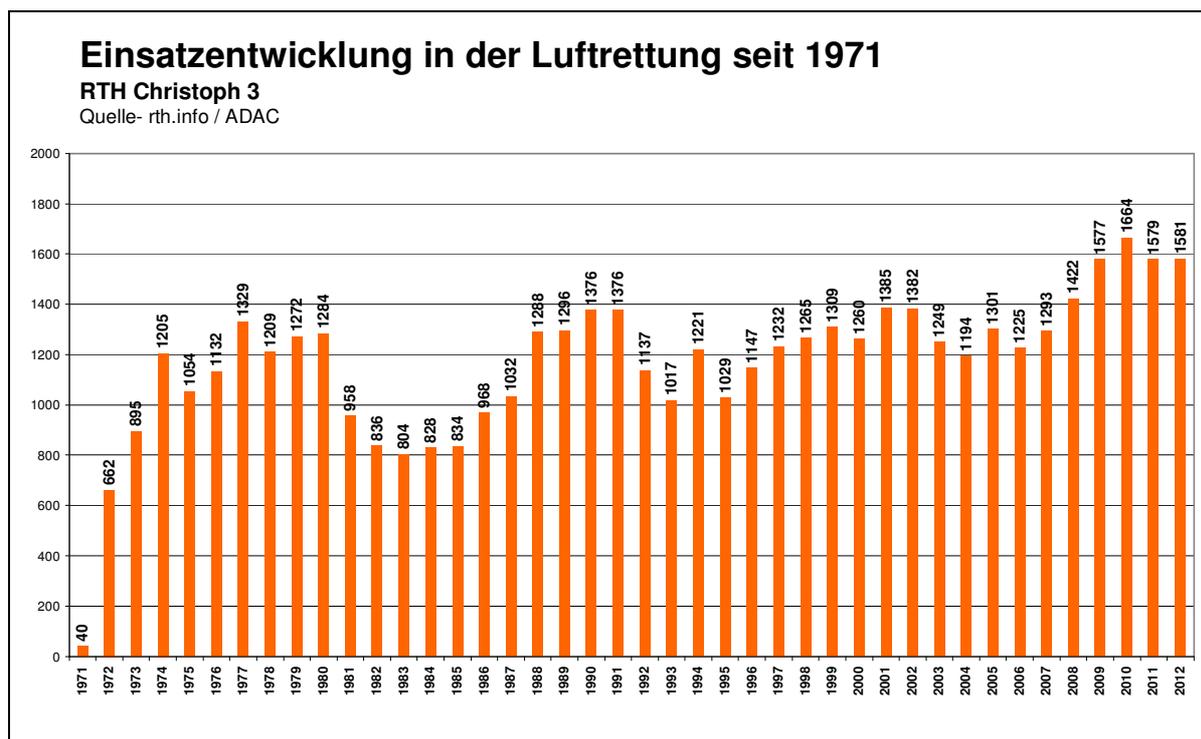
Von den einzelnen Ratsmitgliedern ist eine Erklärung nach Korruptionsbekämpfungsgesetz einsehbar, in der sowohl die Mitgliedschaft in „Aufsichtsräten, Beiräten oder sonstigen Organen von verselbständigten Aufgabenbereichen in öffentlichrechtlicher oder privatrechtlicher Form“ als auch in „Organen sonstiger privatrechtlicher Unternehmen“ ausgewiesen wird. Auf eine Aufzählung aller Beteiligten in den politischen Gremien wird daher aus Gründen der Übersichtlichkeit verzichtet.

Frage 10: Die Stellungnahme des Dezernat I der Stadt Köln (Zeichen: I/37/374/1) vom 25.02.2013 auf eine Anfrage der Bezirksregierung Düsseldorf vom 07.01.2013 führt an, dass es sich bei der Zahl der prognostizierten Flugbewegungen „[...] nicht um einen kontinuierlichen Anstieg [...]“ handelt. In diesem Zusammenhang: wie erklären Sie die Entwicklung der Einsatzzahlen der ADAC Flugrettung GmbH sowie die von mir vorgenommenen Interpolation der Einsatzzahlen?

Antwort 10: Die Unterschiede bei den Einsatzzahlen der Luftrettung von der Feuerwehr Köln und dem ADAC liegen darin begründet, dass beim ADAC jedes Anlassen der Turbinen als Einsatz zählt. Bei der Einsatzstatistik der Feuerwehr zählen nur solche Einsätze, die zu Flugbewegungen geführt haben (also keine Fehleinsätze wie z.B. „Abbestellt noch vor Abheben“). Aus diesem Grund sind die ADAC-Zahlen grundsätzlich höher als die der Feuerwehr.

Ergänzend berücksichtigt die Statistik der Feuerwehr in einer Zusatzangabe auch, dass ein nicht unerheblicher Anteil der Flüge gar nicht von der Station gestartet wird. Diese werden als Anschlussflug eines vorherigen Einsatzes oder auf dem Rückflug zur Station übernommen. Geräuschrelevant für die Anwohner in Buchforst und Kalk sind jedoch nur die Flüge, die ab der Betriebsstation gestartet werden sowie die Landungen dort.

Selbst wenn man die ADAC-Zahlen zugrunde legt (siehe Grafik unten) ist erkennbar, dass in dem Zeitraum seit 1971 (Dienstbeginn des RTH Christoph 3) die Einsatzzahlen nicht kontinuierlich steigen, sondern in Wellenbewegungen erfolgen. Dies liegt sicher (in Teilen) auch in der Wechselwirkung zur bodengebundenen Vorhaltung gemäß Rettungsdienstbedarfsplan begründet. Der insgesamt festzustellende leichte Gesamtanstieg spiegelt auch die Zunahme der Gesamteinsätze im Rettungsdienst wieder.



Zu der von Herrn Krost vorgenommenen Interpolation kann keine Aussage getroffen werden. Allerdings bleibt grundsätzlich anzumerken, dass die maximale Zahl der Einsätze nach oben begrenzt ist. Beide Hubschraubersysteme fliegen nur bei Tageslicht, zudem ist der Intensivtransporthubschrauber Christoph Rheinland - bedingt durch die länger dauernden, weil weiter entfernten Verlegungsflüge - je Einsatz zeitlich länger gebunden. Insofern ist, wie von Herrn Krost dargestellt, eine Annäherung der (insgesamt steigenden) Einsatzzahlen des ITH an die des RTH nicht zu erwarten.

Nachfragen zur Bürgeranfrage Gernot Krost für die Sitzung der BV8 am 26.04.2012

Nachfrage 1.1) konkretisierende Frage zur Antwort 1.3) zur Einwohnerfrage vom 26.04.2012: Der Antwort entnehme ich, dass Isochronen das Einsatzgebiet der Rettungsmittel bestimmen. Weiterhin wird angeführt, dass dazu eine qualifizierte Raum-Zeit Analyse die Basis für die Ermittlung der Isochronen bildet. Kann eine standortbezogene Grafik/Tabelle mit den Isochronen der einzelnen Rettungsmittel (RTW, NEF, etc.) inklusive der Luftrettung vorgelegt werden, die den aktuellen Status und den planerisch ermittelten, zukünftigen Status mit der der geplanten RHBS Kalkberg innerhalb und außerhalb des Stadtgebietes Köln wiedergibt?

Antwort zur Nachfrage 1.1:

Die Rettungsdienstbedarfsplanung für bodengebundene Rettungsmittel (Rettungswagen und Notarzteinsetzungsfahrzeuge) erfolgt nach einer anderen Methodik als die Planung der Luftrettungsmittel. Für diese ist per Erlass ein Einsatzradius von 50 km (siehe Antwort zur Frage 5) vorgesehen. Dies ist nicht vergleichbar mit Straßenfahrzeugen, die unterschiedlich schnell über ein Straßennetz (und nicht auf direktem Luftweg) zur Einsatzstelle gelangen. Deren Isochronen sind nicht gleichförmig, sondern in Abhängigkeit von dem Straßennetz ungleichförmig ausgebildet.

Nachfrage 1.2 konkretisierende Frage zur Antwort 1.5) meiner Einwohnerfrage vom 26.04.2012:

Die Antwort führt im letzten Abschnitt an: „Der Spitzenbedarf geht über den Grundbedarf hinaus. Weder in der Dauer oder dem Zeitpunkt noch in seiner örtlichen Lage im Stadtgebiet unterliegt er einer erkennbaren Regelmäßigkeit. Seine Berücksichtigung in den fest besetzten Fahrzeugen des Grundbedarfs ist daher wirtschaftlich nicht darstellbar.“ Städte wie Düsseldorf aber auch der Kreis Siegen-Wittgenstein erstellen regelmäßig Rettungsdienstbedarfspläne und stellen diese ihren Bürgern zur Verfügung. Das Vorgehen orientiert sich an folgenden Punkten:

- *Einhaltung der Hilfsfristen*
- *Berücksichtigung von gleichzeitigen Einsätzen im Rettungsdienstbereich (Duplizitätsfälle)*
- *Berücksichtigung des Wirtschaftlichkeitsgebots auf der Grundlage rettungsdienstlicher Grundsätze und Maßstäbe*

Ein solches Dokument ist für die Stadt Köln in stark vereinfachter, und wenig aussagekräftiger Form ebenfalls verfügbar. Ich bitte daher darum, die relevanten Basisdaten wie Einsatzstatistiken, Wirtschaftlichkeitsrechnungen, etc. jedem Kölner Bürger zugänglich zu machen.

Antwort zur Nachfrage 1.2:

Die Methodik des Rettungsdienstbedarfsplanes der Stadt Köln umfasst den bodengebunden Rettungsdienst und orientiert sich an vergleichbaren Richtlinien wie oben dargestellt. Der aktuelle Rettungsdienstbedarfsplan wurde in der Sitzung des Rates der Stadt Köln am 05.05.2009 beschlossen. Eine Zusammenfassung findet sich im Ratsinformationssystem unter folgendem Link:

<http://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp? kvonr=16518&voselect=2437>

Augenblicklich ist ein neuer Rettungsdienstbedarfsplan in der Vorbereitung. Nach Abschluss des Genehmigungsverfahrens und der politischen Beschlussfolge wird dieser vollständig im Internetauftritt der Stadt Köln veröffentlicht.

Nachfrage 1.4: Wurde die vorgelegte Planung zum Kalkberg und, falls vorhanden, die generelle Kölner Bedarfsplanung jemals einer externen Prüfung unterzogen? (Damit sind Dienstleister wie zum Beispiel die Firma FORPLAN DR. Schmiedel, Bonn gemeint.)

Die Planung für die Rettungshubschrauberstation auf dem Kalkberg wurde durch die Genehmigungsbehörde, die Bezirksregierung Düsseldorf, geprüft. Eine darüber hinaus gehende externe Prüfung wurde von dort nicht veranlasst.

Das Bedarfsplanungsverfahren für die Bodenrettung erfolgte entsprechend den Vorgaben des Rettungsgesetzes Nordrhein-Westfalen. Hier wird in § 12 „Bedarfspläne“ beschrieben:

§12 (3) Der Entwurf des Bedarfplanes ist mit den vollständigen Anlagen den Trägern der Rettungswachen, den Hilfsorganisationen, den sonstigen Anbietern von rettungsdienstlichen Leistungen, den Verbänden der Krankenkassen und dem Landesverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften und der örtlichen Gesundheitskonferenz zur Stellungnahme zuzuleiten. Dabei sind diese aufzufordern, zu allen Inhalten des Entwurfs schriftlich Stellung zu nehmen und Änderungs- und Ergänzungsvorschläge einzureichen.

Und weiter in

§12 (5) Soll den Vorschlägen der Verbände der Krankenkassen und dem Landesverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften nicht gefolgt werden, ist mit diesen eine Erörterung vorzunehmen. Hinsichtlich der kostenbildenden Qualitätsmerkmale des Bedarfplanes ist Einvernehmen anzustreben. Kommt eine Einigung nicht zustande, trifft die Bezirksregierung die notwendigen Festlegungen.

Dieses Beteiligungsverfahren sieht nicht zwingend eine Begutachtung durch „externe Dienstleister“ vor. Dies kann durch die Kostenträger (Verbände der Krankenkassen) veranlasst werden. Im Fall des aktuellen Rettungsdienstbedarfsplanes der Stadt Köln haben die Kostenträger darauf verzichtet. Es wurde darüber hinaus weder eine Erörterung erforderlich, noch musste die Bezirksregierung als Aufsichtsbehörde Festlegungen treffen.

Der vorletzte Rettungsdienstbedarfsplan der Stadt Köln wurde auf Wunsch der Kostenträger einer externen Begutachtung unterzogen. Die durch die Feuerwehr in diesem Bedarfsplan dargestellten Zusetzungen wurden seinerzeit durch die Begutachtung im Wesentlichen bestätigt.