

Erläuterung der Kriterien:

In der Ziffer 4 des Ratsbeschlusses vom 15.12.2015 wurden die Kriterien zur Bewertung vorgegeben: Verfügbarkeit, Lagegunst, Genehmigungsfähigkeit, Lärmschutz, Baugrundtragfähigkeit, zeitliche Realisierbarkeit und Kosten. Einem Hinweis der Genehmigungsbehörde folgend, werden in dieser synoptischen Darstellung auch die bisher verwendeten Kriterien mitaufgenommen, um eine bessere Vergleichbarkeit der Standorte zu erzielen.

Die nachfolgende Reihenfolge der Kriterien entspricht dem Ratsbeschluss vom 15.12.2015 und stellt keine Wertigkeit dar:

1. **Verfügbarkeit:** entspricht vollständig dem Kriterium „**Verfügbarkeit des Grundstückes**“
2. **Lagegunst:** ist ein Sammelkriterium und setzt sich aus den Kriterien „**Zentralität**“, „**Distanz zu Feuerwachen**“, „**Distanz zu Krankenhäusern**“ und „**Einsatztaktik**“ zusammen
3. **Genehmigungsfähigkeit:** entspricht vollständig dem Kriterium „**Flugsicherheit**“ (= ist der Standort luftrechtlich genehmigungsfähig)
4. **Lärmschutz:** entspricht vollständig dem Kriterium „**Lärm**“
5. **Baugrundtragfähigkeit:** ist ein neues Kriterium
6. **zeitliche Realisierbarkeit:** entspricht dem Kriterium „**Realisierung**“
7. **Kosten:** ist ein neues Kriterium

Zu 1. Verfügbarkeit:

Hier wird abgeschätzt, ob das Gelände zeitnah zur Verfügung steht, im Besitz der Stadt Köln und sofort bebaubar ist.

- + + = Eine sehr positive Bewertung erfolgt, wenn alle drei Kriterien erfüllt sind.
- + = Eine Bewertung mit einer positiven Tendenz erfolgt, wenn das Gelände im Besitz der Stadt Köln ist, aber eine sofortige Bebauung zunächst nicht möglich ist.
- = Eine Bewertung mit negativer Tendenz erfolgt, wenn das Gelände nur eingeschränkt zur Verfügung steht.
- - = Eine sehr negative Bewertung erfolgt, wenn das Gelände nicht bzw. nicht für beide Hubschraubersysteme zur Verfügung steht.

Zu 2. Lagegunst:

Die Lagegunst ist ein **Sammelkriterium** und setzt sich aus den Kriterien „Zentralität“, „Distanz zu Feuerwachen“, „Distanz zu Krankenhäusern“ und „Einsatztaktik“ zusammen.

Mit Kriterium „*Distanz zu Krankenhäusern*“ wird der Tatsache Rechnung getragen, dass zahlreiche nicht genehmigte Landemöglichkeiten an Krankenhäusern von der Luftaufsicht aufgrund der neuen luftrechtlichen Vorschriften geschlossen wurden

oder nicht mehr genutzt werden dürfen. Da jedoch alle Kölner Krankenhäuser Patientinnen und Patienten auf dem Luftweg erhalten können oder verlegen müssen, ist es notwendig angesichts der neuen Rechtslage jedes Krankenhaus an einen genehmigten Landeplatz anzuschließen.

Die „*Distanz zu Feuerwachen*“ hat hinsichtlich der „Versorgung“ der Luftrettungsstation durch Feuerwachen eine nicht unerhebliche Bedeutung.

Die „*Zentralität*“ ist ein standortplanerisches Kriterium, welches die flächendeckende zeitgerechte Versorgung des Kölner Stadtgebietes abbildet. Insbesondere da die Einsatzverteilung der Rettungshubschrauber bei Notfällen und Unfällen sich in den Randbezirken häufen. Damit ist eine gleichmäßige und schnellstmögliche Erreichbarkeit gerade der Einsatzschwerpunkte der Hubschrauber möglich. Eine exzentrische Lage führt demgegenüber zu einer ungleichmäßigen zeitlichen Eintreffzeit.

Die „Einsatztaktik“ bildet die mögliche Zahl und Richtung von An- und Abflugsektoren ab, je größer die Zahl und desto „freier“ die Richtungswahl ist, desto günstiger ist die Lage des Standortes.

+ + = Eine sehr positive Bewertung erfolgt, wenn alle Unterkriterien positiv erfüllt werden.

+ = Eine Bewertung mit einer positiven Tendenz erfolgt, wenn ein Standort trotz Schwächen unter einsatztaktischen Aspekten akzeptiert werden kann.

- = Eine Bewertung mit negativer Tendenz erfolgt, bei erkennbaren Defiziten in mindestens einem Kriterium.

-- = Eine sehr negative Bewertung erfolgt, wenn der Standort nicht sinnvoll ist.

Zu 3. Genehmigungsfähigkeit:

Die Genehmigungsfähigkeit wird mittels des Kriteriums „Flugsicherheit“ bewertet. Die Verwaltung kann ohne ein luftrechtliches Eignungsgutachtens keine valide Aussage über die Genehmigungsfähigkeit eines Standortes treffen. Grundsätzlich gilt jedoch, dass solange eine rechtssichere Genehmigung für einen Standort vorliegt, kann es keine (weiteren) Genehmigung(en) für einen oder mehrere andere Standorte geben. Grundlage für die Bewertung sind die nachfolgend beschriebenen Erfahrungen und Erkenntnisse seit 2004.

Mit der Standortplanung für eine neue Hubschrauberbetriebsstation wurde bereits im Jahr 2004 begonnen. Der vorherige Standort am Klinikum Merheim entsprach bereits zu diesem Zeitpunkt nicht mehr den geänderten luftrechtlichen Sicherheitsanforderungen. 2005 erging dazu der Ratsbeschluss für die Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg [0444/2005]. Grundlage für diese Standortentscheidung damals war eine Matrixbewertung von 23 Alternativvorschlägen (bis zum Ratsbeschluss zur „Weiterplanung und Bau einer

Rettungshubschrauberstation für Köln“ am 20.12.2011 wurden weitere 19 Standortalternativen geprüft [4300/2011]), in denen der Kalkberg die meisten Eignungspunkte erzielte und deshalb auch so beschlossen worden ist.

Im Anschluss an den Ratsbeschluss vom 05.07.2005 erfolgten die baulichen Planungen und die Einleitung des luftfahrtrechtlichen Genehmigungsverfahrens über die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Behörde. Im Jahr 2008, nach drei Jahren Verfahrensdauer, wurde die luftfahrtrechtliche Genehmigung für den Betrieb einer Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg erteilt. Bis zum Jahr 2011 war hierzu noch ein Gerichtsverfahren vor dem Verwaltungsgericht Köln anhängig, das jedoch eingestellt wurde (die Klägerin war verstorben) mit dem rechtskräftigen Ergebnis, dass ab diesem Zeitpunkt von der luftfahrtrechtlichen Genehmigung rechtssicher Gebrauch gemacht werden kann.

Für eine Hubschrauberbetriebsstation ist eine luftrechtliche Genehmigung durch die Luftfahrtaufsichtsbehörde zwingend erforderlich. Für die Erteilung ist außerhalb eines Verkehrsflughafens die Bezirksregierung Düsseldorf die zuständige Genehmigungsbehörde. Gemäß dem Auftrag, sowohl aus der Ratssitzung am 15.12.2015 als auch der Sondersitzung am 18.03.2016 sollten die genehmigungsrechtlichen Fragen und Erfordernisse mit der Bezirksregierung Düsseldorf erörtert werden. Die Erörterung fand am 17.05.2016 statt. Zur Vorbereitung wurden Kurzinformationen über die vom Rat benannten Standortalternativen vorgelegt. In der Besprechung vom 17.05.2016 wurde bereits mit der Bezirksregierung Düsseldorf die Frage erörtert, „ob die Gründe, die damals zur Standortentscheidung Kalkberg geführt haben, jetzt nicht mehr zutreffen“. Sie verweist in diesem Zusammenhang auf die fachlichen und sachlichen Begründungen für den Standort Kalkberg, wie auf die Abwägung der damaligen Alternativstandorte, die umfassend in der luftrechtlichen Genehmigung vom 21.10.2008 dargestellt sind. Aus Sicht der Bezirksregierung Düsseldorf gibt es bis zum heutigen Tag auch keine neuen Aspekte, die zu einer anderen Eignungsbewertung führen würden. Die Kostenentwicklung am Kalkberg war und ist dabei weder Planungs- noch Genehmigungsgröße. Auf der Basis der vorliegenden Sachverhalte ist nach Aussagen der Bezirksregierung Düsseldorf eine Beantragung von luftrechtlichen Genehmigungen für mehrere Standorte ausgeschlossen, da jedes Genehmigungsverfahren auch Eingriffe in die Rechte von Bürgern beinhaltet und diese im Rahmen der Prüfungen auch gehört werden müssen. Insofern müssen Standortüberlegungen und -entscheidungen zuerst für einen Standort verbindlich getroffen und begründet werden und erst danach kann ein Genehmigungsverfahren für den ausgewählten Standort eingeleitet werden. Dies würde bedeuten, dass zunächst begründet werden müssten, warum die bestandsgeschützte Genehmigung am Kalkberg aufzugeben ist. Danach müsste die Entscheidung für einen Alternativstandort getroffen und begründet werden. Erst danach könne ein Neuantrag auf eine luftrechtliche Genehmigung gestellt werden.

Soweit ein Alternativstandort gewählt werden würde, ist nach allen Erfahrungen für das dann erforderliche luftrechtliche Genehmigungsverfahren mit vielen Jahren zu

rechnen. Eine rechtsichere luftrechtliche Genehmigung hat für den Standort Kalkberg retrospektiv sieben Jahre benötigt. Aus dem Gespräch mit dem Verkehrsministerium NRW am 06.11.2017 wurde auch deutlich, dass sich nicht nur Antrags- und Genehmigungsverfahren für Flug- und Landeplätze, sondern auch Renovierungs- oder Änderungsnotwendigkeiten immer komplexeren Anforderungen und Hürden gegenübersehen, die die Chancen auf Umsetz- bzw. Realisierbarkeit beständig sinken lassen. Aus diesen Gründen benötigen zwischenzeitlich auch Flugplätze und –häfen mit einer luftrechtlichen Genehmigung, bei denen durch die Errichtung einer Hubschrauberbetriebsstation eine wesentliche Änderung eintreten würde, ein neues Genehmigungsverfahren. Bei Verkehrsflughäfen wäre u.U. sogar ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich. Im Ergebnis ist bei jedem Alternativstandort ein luftrechtliches Genehmigungsverfahren erforderlich, dem letztlich nur minimale Erfolgchance eingeräumt werden können.

- + + = Eine sehr positive Bewertung erfolgt, bei einer vorhandenen bestandsgeschützten luftrechtlichen Genehmigung für die Hubschrauberbetriebsstation.
- + = Eine Bewertung mit einer positiven Tendenz erfolgt, wenn nicht zu erwarten ist, dass das Gelände grundsätzlich luftrechtlich geeignet ist.
- = Eine Bewertung mit negativer Tendenz erfolgt, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass keine luftrechtliche Eignung besteht.
- = Eine sehr negative Bewertung erfolgt, wenn Erkenntnisse vorliegen, die eine Genehmigung nicht zu erwarten lassen.

Zu 4. Lärmschutz:

Das Kriterium Lärmschutz wird von der Verwaltung analog der Bewertung von 2005 bewertet. Grundlage war seinerzeit, dass an einer zukünftigen Station die Lärm mehrbelastung durch den Hubschrauber nicht über der bisherigen, am Standort Merheim, liegen sollte. Damit an einem neuen Standort die Bevölkerung keiner stärkeren Belastung als am Klinikum Merheim ausgesetzt ist, wurde der Radius von 300 Metern um den Landeplatzbezugspunkt als Bezugsgröße gewählt, da ab dieser Höhe der Hubschrauber seine Reiseflughöhe erreicht hat. Für jeden geprüften Standort erfolgt die Berechnung der Fläche mit Wohnbebauung innerhalb des Radius von 300 Metern. Bei höher gelegenen Standorten wird diese Höhe in weniger als 300 m erreicht.

- + + = Eine sehr positive Bewertung kann ein Standort nur dann erhalten, wenn keine Wohnbebauung im direkten Umfeld liegt.
- + = Eine Bewertung mit einer positiven Tendenz erfolgt, wenn der Anteil an der Wohnbebauung bei <10% liegen.
- = Eine Bewertung mit negativer Tendenz erfolgt, wenn die Wohnbebauung von >10% und/oder bei Vorhandensein lärmsensibler Einrichtungen.

ANLAGE 1

-- = Eine sehr negative Bewertung erfolgt, bei einem hohen Wohnbebauungsanteil (z.B.>30%) oder wenn es dazu Hinweise von der Genehmigungsbehörde gibt.

Zu 5. Baugrundtragfähigkeit:

Diese kann nur abgeschätzt werden, genauere Aussagen dazu können nur mit entsprechenden Fachgutachten gemacht werden.

+ + = Eine sehr positive Bewertung erfolgt, wenn ein Standort bei einem bekanntermaßen unbelasteten bzw. bereits sanierten/stabilisierten Untergrund.

+ = Eine Bewertung mit einer positiven Tendenz erfolgt, wenn eine Bebauung grundsätzlich möglich erscheint; Dennoch muss der Untergrund näher erkundet werden.

- = Eine Bewertung mit negativer Tendenz erfolgt, wenn Bebauungshindernisse vorhanden oder zu erwarten sind.

-- = Eine sehr negative Bewertung erfolgt, wenn es bereits jetzt bekannte/konkrete Gründe gibt, die einer Bebauung entgegenstehen.

Zu 6. Zeitliche Realisierbarkeit:

Je schneller die Station – wo auch immer – fertiggestellt wird, desto kürzer fallen die hohen Betriebskosten am Flughafen Köln/Bonn an. Gleichzeitig würde die instabile und problematische Interimsstationierung am Flughafen damit beendet.

+ + = Eine sehr positive Bewertung erfolgt, wenn eine luftrechtliche Genehmigung für eine Hubschrauberbetriebsstation, sowie die dafür erforderliche Baugenehmigung vorhanden ist.

+ = Eine Bewertung mit einer positiven Tendenz erfolgt, wenn die Realisierung einschließlich der dafür erforderlichen Genehmigungen innerhalb der nächsten 10 Jahre Grundsätzlich möglich erscheint.

- = Eine Bewertung mit negativer Tendenz erfolgt, wenn nicht erwartet werden kann, dass die Realisierung innerhalb von 10 Jahren möglich ist.

-- = Eine sehr negative Bewertung erfolgt, wenn entweder die Realisierung als nicht möglich erscheint, oder wenn die Realisierungszeit von mehr als 10 Jahren erwartet wird.

Zu 7. Kosten:

Grundsätzlich ist bei einem Standort die Gesamtheit der Herrichtungskosten einer Hubschrauberbetriebsstation (inkl. Grundstück etc.) zu betrachten. Für die Hubschrauberbetriebsstation am Kalkberg liegen nachgewiesene Kosten vor, für alle Alternativstandorte können keine belastbaren Kosten angegeben werden.

Sicherlich ist eine Kostenschätzung ohne Planung auf der Grundlage einer einfachen Preisabfrage/Abschätzung möglich. Dies würde jedoch auf reinen Annahmen beruhen. Nach der Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung) könnte man

ANLAGE 1

anhand des Baukostenindex und eines Raumbuches eine erste Kostenabschätzung vornehmen die jedoch nur eine grobe Richtung hinsichtlich der Kosten aufzeigt. Eine weitere Kostenschätzung nach Leistungsphase 2 und eine Kostenberechnung nach Leistungsphase 3 sind für eine genauere Aussage notwendig.

+ + = Eine sehr positive Bewertung erfolgt, wenn eine vorhandene Kostenberechnung für eine durchgeplante oder fertiggestellte Hubschrauberbetriebsstation vorliegt und eine möglichst vollständige Refinanzierung zu erwarten ist.

+ = Eine Bewertung mit einer positiven Tendenz erfolgt, wenn Kosten durch weitere Untersuchungen oder in einer fortgeschrittenen Leistungsphase gesichert sind.

- = Eine Bewertung mit negativer Tendenz erfolgt, wenn eine gesicherte Kostenschätzung nicht möglich ist.

-- = Eine sehr negative Bewertung erfolgt, wenn es zusätzliche Fakten gibt, die deutlich höhere Kosten erwarten lassen (z.B. Aufwendungen für zwei Stationen, Dachlandeplatz, zusätzliche sehr kostenträchtige Bodensanierung, etc.).

Zusammenfassung der Bewertungen

In der nachfolgenden Grafik sind die Bewertungen der insgesamt neun Standorte zusammenfassend qualitativ dargestellt. Darin wurde eine qualitative Bewertung der Kriterien vorgenommen und die Standorte gegenübergestellt. Eine ausführliche Begründung für die Bewertung können der Anlage 1 entnommen werden.

Qualitative Bewertung von Standortalternativen für eine Rettungshubschrauberstation in Köln							
Kriterien 2016	Verfügbarkeit	Lagegunst	Genehmigungsfähigkeit	Lärmschutz	Baugrundtragsfähigkeit	zeitliche Realisierbarkeit	Kosten
Kriterien 2005	"Verfügbarkeit des Grundstückes"	"Zentralität", "Distanz zu Feuerwachen", "Distanz zu Krankenhäusern" und "Einsatztaktik"	"Flugsicherheit"	"Lärm"	<u>neues Kriterium</u>	"Realisierung"	<u>neues Kriterium</u>
Vollständig gesicherte Erkenntnisse							
Kalkberg	++	++	++	+	++ <small>nach Haldensanierung</small>	++ <small>nach Haldensanierung</small>	++
Ohne gesicherte Erkenntnisse							
Geestmünder Straße	+	-	+	++	--	-	--
Bernhard Günther Straße	-	-	-	++	-	-	-
Heinrich Rohlmann Straße	+	-	-	+	++	-	-
Flugplatz Kurtekotten	+	--	+	-	++	-	-
Klinikum Merheim	--	-	-	--	-	-	--
Messe - alt	--	++	+	-	-	-	--
Flughafen Köln/Bonn	-	--	-	-	++	-	-
Messe - P22	diese Alternative steht nicht mehr zur Verfügung						
	++	= sehr positiv		-	= negativ		
	+	= positiv		--	= sehr negativ		

Auf Grundlage dieser fachlichen und formellen Bewertung von den bekannten und immer wieder diskutierten, alternativen Standorten ist die Fertigstellung und die Inbetriebnahme der Hubschrauberstation am Kalkberg mit Abstand die sicherste und wirtschaftlichste Lösung. Zudem gibt es keinen anderen Standort, der eine gleichwertige Alternative für die einsatztaktische Zweckmäßigkeit besitzt.