

**Beschlussvorlage**zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Weiterplanung und Bau einer Rettungshubschrauberbetriebsstation für Köln****Beschlussorgan**

Rat

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Gesundheitsausschuss	15.11.2011
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	08.12.2011
Liegenschaftsausschuss	08.12.2011
Ausschuss Allgemeine Verwaltung und Rechtsfragen / Vergabe / Internationales	12.12.2011
Betriebsausschuss Gebäudewirtschaft	12.12.2011
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	12.12.2011
Gesundheitsausschuss	13.12.2011
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	15.12.2011
Stadtentwicklungsausschuss	15.12.2011
Finanzausschuss	19.12.2011
Rat	20.12.2011

**Beschluss:****Beschlussvorschlag einschließlich Deckungsvorschlag, Alternative**

1. Der Rat nimmt unter Bezug auf seinen Beschluss vom 05.07.2005 (Top 4.1.1 und Top 9.12, Ds-Nr. 0851/005 und Ds-Nr. 0444/005) die folgenden Sachstände zur Kenntnis:
  - 1.1 Keine Standortalternativen mehr  
Mit der Absage der Geschäftsführung des Flughafen Köln/Bonn vom 01.06.2011 zur Unterbringung der beiden Luftrettungs-Hubschraubersysteme auf dem Flughafen Köln-Bonn entfällt die letzte Alternative zum Kalkberg.
  - 1.2 Luftrechtliche Genehmigung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 21.10.2008  
(Amtsblatt der Bezirksregierung Köln 2008, S. 390 ff.)

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.

Die Genehmigung ist vom Verwaltungsgericht Köln am 20.07.2011 durch erstinstanzliches Urteil aus formalen Gründen bestätigt worden. Die Kläger haben fristgerecht einen Antrag auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil gestellt. Das VG Köln hat die Gerichtsakten dem OVG Münster zur Entscheidung übersandt.

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat am 28.10.2010 die sofortige Vollziehbarkeit ihrer Genehmigung angeordnet und damit das vorrangige dringende öffentliche Interesse an der Errichtung der Station für die Luftrettung in Köln und der Region festgestellt.

Die derzeitige Grundstückseigentümerin hat der Stadt Köln - unabhängig von dem geplanten Eigentumsübergang auf die Stadt - bereits am 01.12.2010 die Nutzung der Liegenschaft zur Errichtung und zum Betrieb der Hubschrauberstation angeboten.

### 1.3 Baurecht

Die Grundstückseigentümerin hat aufgrund der Vorgabe der Stadt Köln einen städtebaulichen Wettbewerb in Form einer Architektenmehrfachbeauftragung für die Hubschrauberbetriebsstation durchgeführt. Dazu wurde eine Jury gebildet, der u.a. Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses angehörten. Die Firma OX2 (Aachen) wurde als Sieger gekürt. Der Siegerentwurf des Architektenbüros OX2 ordnet und gestaltet die Station auf der Buchforst abgewandten Süd-West-Seite des Kalkberges so, dass sie zusammen mit der Kuppe des Kalkberges eine Lärmschutzwirkung für Buchforst bildet.

Die Grundstückseigentümerin hat auf dieser Grundlage den Bauantrag für die Hubschrauberbetriebsstation gestellt. Die Baugenehmigung liegt erteilungsreif beim Bauaufsichtsamt der Stadt Köln vor.

### 1.4 Wechsel vom Investoren- zum Eigenregiemodell

Die Verwaltung hat, u.a. aufgrund des Urteils des Europäischen Gerichtshofs vom 29.10.2009 zum Bau der Messehallen, von dem am 05.07.2005 noch vorgesehenen Investorenmodell Abstand genommen.

Da kein Mietvertrag mit dem Investor zustande gekommen ist, hat die Verwaltung Mittel zur Begleichung der Schadensersatzleistungen in Höhe von 558.500 € an den privaten Investor für dessen Aufwendungen für Planung und Genehmigung in den Haushalt eingestellt (Hauptausschuss 23.08.2010, Top 12.1 nicht öffentlicher Teil). Eine weitere Forderung des Investors wird geprüft.

Entsprechend der mündlichen Zusage der Verwaltung im Hauptausschuss am 23.08.2010, keine weiteren externen Planungsaufträge zu vergeben, konnten die vorhandenen Defizite durch verwaltungsinterne Eigenleistung bisher nur teilweise ausgeglichen werden. Deshalb sind in Einzelbereichen - z.B. zu der Erschließungsstraße - noch Planungsaufträge erforderlich.

## 1.5 Lärmschutzmaßnahmen

Die Verwaltung hat alle Prüfaufträge aus dem Ratsbeschluss vom 05.07.2005 (Niederschrift Seite 54 – 59) abgearbeitet (Anlage 1).

Zur Steigerung der Lebensqualität sind gemäß dem o.g. Ratsbeschluss (Niederschrift Seite 57 oben) im ohnehin bereits sehr stark belasteten Stadtteil Buchforst zusätzliche die Lärmbelastung verringernde Maßnahmen geplant, beschlossen oder stehen vor der Umsetzung:

- Veränderte Gestaltung der Waldecker Straße im Jahre 2012 mit nur noch zwei Fahrspuren und einem Kreisverkehr an der Zufahrt zur Stadtautobahn; mit der Verbesserung der Aufenthaltsqualität werden auch positive Auswirkungen für die örtliche Geschäftswelt erwartet (Rat 14.07.2011, Top 10.18, Vorlagen-Nr. 1364/2011)
- Lärmoptimierter Asphalt für die Stadtautobahn B 55 a vom Autobahnkreuz Köln-Ost bis zur Rampe der Zoobrücke (Verkehrsausschuss 28.06.2011, Top 4.5, Vorlagen-Nr. 0368/2011) ab 2014/15

2. Vor diesem Hintergrund bestätigt der Rat seine Entscheidung für den Standort „Kalkberg“ vom 05.07.2005.
3. In Abänderung seines Beschlusses vom 05.07.2005 beauftragt der Rat die Verwaltung, anstelle der Anmietung (Investorenmodell) nun in eigener Regie die noch notwendigen Planungen, Ausschreibungen, die Erschließung und den Bau der gemeinsamen Hubschrauberstation für den Rettungshubschrauber Christoph 3 (RTH) und den Intensivtransporthubschrauber Christoph Rheinland (ITH) auf dem „Kalkberg“ zur Sicherstellung des Luftrettungsdienstes in Köln und der Region durchzuführen.
4. Der Rat akzeptiert, dass durch den Systemwechsel zum Eigenregiemodell zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind. Hierzu gehören die Vergabe von Planungsaufträgen an Externe sowie die Kalkulation eines zusätzlichen Risikozuschlages.
5. Der Rat beauftragt die Verwaltung, das Grundstück „Kalkberg“ zu erwerben (siehe nicht-öffentliche Beschlussvorlage Nr. 4301/2011).
6. Der Rat beauftragt die Verwaltung, das in der luftrechtlichen Genehmigung vom 21.10.2008 aufgetragene Lärmschutzprogramm für Gebäude mit besonders lärmsensiblen Einrichtungen im Abstand von bis zu 1.000 Meter in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde zu planen, umzusetzen oder den Eigentümern passive Lärmschutzmaßnahmen zu ermöglichen. In diesem Radius befinden sich in städtischer oder privater Trägerschaft 13 Kindergärten, 9 Schulen und 1 Seniorenheim (Anlage 2).
7. Zum Ausgleich der besonderen Belastung des Stadtteils Buchforst wird die Verwaltung beauftragt, in Kooperation mit der RheinEnergie AG ein Konzept für die Gestaltung und Illumination der 4 Bahnunterführungen in der Karlsruher Straße, Kalk-Mülheimer-Straße, Waldecker Straße und Heidelberger Straße (letztere im Rahmen des Programms „Mülheim 2020“) sowie für die Straßenunterführung der Kalk-Mülheimer-Straße unter der B 55a zu entwickeln. Dieses Beleuchtungs- und Gestaltungskonzept soll als Eingangstor für den Stadtteil Buchforst insbesondere die Barrie-

rewirkung der Unterführungen vermindern.

8. Die Gesamtkosten zur Errichtung der Rettungshubschrauberstation am Kalkberg belaufen sich nach der derzeitigen Kostenschätzung bzw. Kostenberechnung auf 11.342.500 €.

Die investiven Kosten von 10.917.500 € enthalten die Kosten für die restliche Planungen, Ausschreibungen, den Hochbau und Tiefbau, die Erschließung sowie die Kosten für die Ersteinrichtung.

Zur Finanzierung der investiven Kosten beschließt der Rat über die bereits im Haushalt veranschlagten Mittel von 9.459.200 € hinaus die zusätzliche Veranschlagung von 1.458.300 € im Teilfinanzplan 0212, Brand- und Bevölkerungsschutz, Rettungsdienst bei Zeile 8 Auszahlungen für Baumaßnahmen, bzw. Finanzstelle 3703-0212-8-1000, Neubau RTH-Station, Haushaltsjahr 2012, im Rahmen des Veränderungsnachweises. Dieser Betrag enthält, bezogen auf die Baukosten, einen Risikozuschlag von 20%.

Für Schallschutzmaßnahmen werden im Rahmen des Veränderungsnachweises zum Hpl. 2012 einmalig Mittel i.H.v. 400.000 € im Teilergebnisplan 0212 zusätzlich bereit gestellt (siehe 4.3). Die benötigten Mittel für die Öffentlichkeitsarbeit von 25.000 € stehen im Teilergebnisplan 0212 zur Verfügung.

Der Rat erkennt die Notwendigkeit für die Beschaffung der Ersteinrichtung der Rettungshubschrauberbetriebsstation in Höhe von 140.000 € an.

Nach Abzug der bereits freigegebenen Mittel von 558.500 € für Schadenersatzleistungen an den Investor (siehe Punkt 1.4) und vorab notwendiger Beschaffungen i.H.v. 13.300 € beschließt der Rat die erste Freigabe der zur Finanzierung der Maßnahmen notwendigen bereits veranschlagten Mittel in Höhe von 8.887.400 €, Haushaltsjahr 2011 bei Finanzstelle 3703-0212-8-1000, Neubau RTH-Station i.H.v. 7.526.400 € und bei Finanzstelle 6601-1201-8-8104, Erschließung Kalkberg i.H.v. 1.361.000 €.

Die Finanzierung der Kosten für den Ankauf des Grundstückes beschließt der Rat mit der Vorlage im nicht-öffentlichen Teil (Vorlagen-Nr. 4301/2011).

Die Vertreter der Kostenträger (Krankenkassen) haben bei einem Erörterungsgespräch im Vorgriff auf das Beteiligungsverfahren gemäß § 14 (2) Rettungsgesetz NRW die Übernahme der bisher im Verfahren ermittelten Kosten für die Errichtung der Betriebsstation in Aussicht gestellt.

(Anlage 3 – Auszug aus dem Rettungsgesetz NRW)

Sowohl der Rettungs- als auch der Intensivtransporthubschrauber werden mit Inbetriebnahme der Station auf dem Kalkberg auf Satzungen umgestellt, um die 100%ige Refinanzierung zu sichern.

9. Die Verwaltung wird beauftragt, die im November 2011 begonnene Bürgerinformation fortzusetzen.
10. Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass die Geschäftsführung des FKB dem derzeitigen Interimsbetrieb auf dem Flughafen Köln/Bonn bis zum Umzug der Hubschrauber auf den Kalkberg zustimmt.

Alternative:

Da es nach der Prüfung von mehr als 30 Alternativen in Köln keinen weiteren Standort gibt, der mittel- und langfristig die gesetzlichen und betrieblichen Anforderungen einer Hub-schrauberbetriebsstation im Luftrettungssystem für Köln und die Region erfüllt, kann **keine realisierbare Alternative** vorgeschlagen werden.



bergs zur Errichtung einer Rettungshubschrauberstation sicher stellen kann (Kauf / Miete). Wegen der grundsätzlichen Bedeutung dieser Vorlage wird die sonst übliche Beratungsfolge (Liegenschaftsausschuss, Rat) um die Gremien Gesundheitsausschuss und Finanzausschuss ergänzt; so ist diesen Ausschüssen eine Gesamtbeurteilung möglich.

## 0 Zusammenfassung

Der Rat hat am 05.07.2005 der Standortplanung für die Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg zugestimmt.

Die Hubschrauberbetriebsstation sollte von einem privaten Investor nach den Vorgaben der Verwaltung errichtet und finanziert sowie nach Fertigstellung durch die Stadt Köln angemietet werden.

Die vergaberechtlich einwandfreie Gestaltung derartiger Investorenmodelle (PPP) birgt erhebliche Risiken. Aus diesen Gründen schlägt die Verwaltung nun vor, die Standortentscheidung des Rates rechtssicher durch eine Eigenerrichtung der Hubschrauberbetriebsstation auf dem anzukaufenden Grundstück des Kalkberges umzusetzen.

Planungsgrundlage ist weiterhin der Entwurf des Architekturbüros OX2 aus Aachen, welches 2006 als Gewinner der Architektenmehrfachbeauftragung hervorgegangen ist. Durch den Wechsel vom Investorenmodell zur Realisierung in Eigenregie sind teilweise jedoch ergänzende Neu- bzw. Überplanungen erforderlich.

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat am 21.10.2008 die luftrechtliche Genehmigung der Hubschrauberbetriebsstation erteilt und am 28.10.2010 die sofortige Vollziehung angeordnet. Das Verwaltungsgericht Köln hat am 20.07.2011 die (einzige) Klage gegen die Genehmigung zurückgewiesen. Die Kläger haben beim Verwaltungsgericht Köln fristgerecht die Zulassung der Berufung durch das Oberverwaltungsgericht Münster beantragt.

Zur Steigerung der Lebensqualität im Stadtteil Buchforst sind zahlreiche den Lärm verringernde Maßnahmen geplant, beschlossen oder stehen vor der Umsetzung (z.B. Umgestaltung der Waldecker Straße oder lärmoptimierter Asphalt für die Stadtautobahn).

In den letzten Jahren wurde die Standortentscheidung „Kalkberg“ von der Verwaltung mehrfach überprüft und bestätigt. Mit der Absage der Geschäftsführung des Flughafen Köln/Bonn vom 01.06.2011 scheidet der Flughafen als letzte Alternative für eine dauerhafte Stationierung der beiden Hubschrauber endgültig aus.

## 1 Historie und Sachstand der gemeinsamen Rettungshubschrauberstation in Köln

Mit dem Ratsbeschluss vom 05.07.2005 (Ds-Nr. 0444/005), in dem der Planung für eine gemeinsame Hubschrauberbetriebsstation (HBS) auf dem Kalkberg zugestimmt wurde, erhielt die Verwaltung den Auftrag, die für die Realisierung dieser HBS erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen in Zusammenarbeit mit der zuständigen Luftaufsicht (Bezirksregierung Düsseldorf) zu schaffen und die Errichtung und Finanzierung über einen privaten Investor sicherzustellen sowie Mietverhandlungen mit dem Eigentümer des Kalkbergs aufzunehmen.

Im Vorfeld waren zunächst 23 Standorte für die gemeinsame Hubschrauberbetriebsstation geprüft worden. Nach der allen Standorten zugrunde gelegten Bewertungsmatrix zur

Ratsentscheidung am 05.07.2005 (Anlage 4) ging der Kalkberg mit deutlichem Abstand als Standort mit der höchsten Eignungspunktzahl hervor.

Die Stadt hat bei der Bezirksregierung Düsseldorf die luftrechtliche Genehmigung beantragt. Alle hierfür erforderlichen Gutachten hat die Eigentümerin des Kalkberges in Auftrag gegeben. Die Stadtverwaltung hat mit der Grundstückseigentümerin Mietverhandlungen geführt; ein Mietvertrag ist aber wegen fehlender Informationen durch die Eigentümerin über die endgültige Kostenbelastung nicht zustande gekommen. Die Grundstückseigentümerin hat die Baugenehmigung beantragt.

Die Kosten für die Hochbaumaßnahme wurden im Rahmen des Investorenmodells mit einer Anmietung von 25 Jahren durch die Stadt Köln vom Investor für die Mietkostenberechnung ursprünglich auf 2,5 Mio. € geschätzt. Unter Berücksichtigung der ausstehenden Planungen, der erforderlichen Ausschreibungen, den Hochbau- und Tiefbaumaßnahmen, der Erschließung, der Einrichtung sowie der Kosten für das begleitende Lärmschutzprogramm gemäß der luftrechtlichen Genehmigung ergeben sich aktuell Gesamtkosten in Höhe von 11.342.500 € bei eigener Errichtung durch die Stadt Köln.

Aus verschiedenen Gründen (z.B. Risiko eines langen Rechtsstreites über die luftrechtliche Genehmigung) wurden in den letzten Jahren immer wieder alte und neue Standortalternativen zum Kalkberg geprüft. Zuletzt kam nur noch der Flughafen Köln/Bonn, wo derzeit auch beide Hubschraubersysteme übergangsweise stationiert sind, als ernsthafte Alternative zum Kalkberg für den endgültigen Standort einer Hubschrauberbetriebsstation in Frage (Bewertung siehe Punkt 2.3).

Der Gesundheitsausschuss wurde in seiner Sitzung am 16.11.2010 umfassend über die Entwicklung seit Ratsbeschluss 2005 sowie den Sachstand informiert (Vorlagen-Nr. 3996/2010). Weitere Informationen folgten in den Sitzungen am 22.02., 29.03., 17.05., 05.07. und am 04.10.2011. Die Bezirksvertretungen Kalk (02.12.2010, 21.06. und 29.09.2011), Mülheim (06.12.2010 und 26.09.2011) und Innenstadt (09.12.2010) wurden ebenfalls über die Hubschrauberbetriebsstation informiert. Die Verwaltung hat unter anderem mitgeteilt, dass anstelle des ursprünglich für den Standort Kalkberg geplanten, nach aktuellem EU-Recht jedoch vergaberechtlich bedenklichen Investorenmodells nunmehr geprüft werde, die Hubschrauberbetriebsstation in Eigenregie zu errichten.

## 2 Vergleich der Standorte Kalkberg und Flughafen Köln/Bonn

### 2.1. Kalkberg

#### 2.1.1 Luftrechtliche Genehmigung

Am 21.10.2008 hat die zuständige Luftaufsichtsbehörde, die Bezirksregierung Düsseldorf, die luftrechtliche Genehmigung für die Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg erteilt. Diese Genehmigung wurde von einer Einzelperson beklagt. Die Klägerin ist verstorben, die Erben haben die Klage fortgeführt. Das Verwaltungsgericht Köln hat am 20.07.2011 die Klage aus formalen Gründen abgewiesen und keine Berufung zugelassen. Die Klägerseite hat fristgerecht einen Antrag auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil beantragt und begründet. Das VG Köln hat die Gerichtsakten zur Entscheidung an das Oberverwaltungsgericht in Münster weitergeleitet.

Auf Antrag der Stadt Köln hat die Bezirksregierung Düsseldorf am 28.10.2010 die so-

fortige Vollziehung der luftrechtlichen Genehmigung angeordnet. Von der Genehmigung kann jederzeit Gebrauch gemacht werden.

### 2.1.2 Altlastensituation am Kalkberg

Der Kalkberg ist beim Umwelt- und Verbraucherschutzamt als Altlast unter der Altlastennummer 80206 erfasst.

Zur Sanierung des Kalkberges wurde 1999 mit der Eigentümerin ein Sanierungsvertrag geschlossen. Ziel des Vertrages war die Verminderung von Schadstoffausträgen aus dem Kalkberg in das Grundwasser. Hierzu wurde das Plateau des Kalkberges neu modelliert und mit einer wasser-schwerdurchlässigen Deckschicht versehen. Das auf dem Plateau anfallende Niederschlagswasser wird über Rinnen einer neu errichteten Versickerungsanlage zugeführt. Die Maßnahmen wurden unter gutachterlicher Begleitung bis 2004 durchgeführt.

Der Sanierungsvertrag sieht die Erstellung eines Konzeptes zur langfristigen Eigenkontrolle des Sanierungsbereiches vor. In diesem Zusammenhang wurden Anfang 2011 zusätzliche Grundwassermessstellen errichtet.

Bei der ersten Beprobung dieser Messstellen wurden erhöhte Werte für Cyanide ermittelt. Diese Überschreitungen waren dem Umwelt- und Verbraucherschutzamt neu, zumal alle seit den 80er-Jahren durchgeführten Untersuchungen keine relevanten Hinweise für diese Parameter ergaben.

Die nunmehr vorliegenden Daten reichen aus, um erkennen zu können, dass im Abstrom des Kalkberges Grundwasserbeeinträchtigungen durch Cyanide und Chloride vorhanden sind. Die Herstellung der Abdeckungsschicht auf dem Kalkberg zur Verringerung des Sickerwassereintrages hat beim Schadstoff Chlorid bereits zu einer Verbesserung im Grundwasser geführt.

Für Cyanide wird eine Geringfügigkeitsschwelle von 50 µg/l angegeben. Im Abstrom des Kalkberges wurden jedoch zeitweise über 300 µg/l gemessen. Eine Überschreitung des Geringfügigkeitsschwellenwertes bedeutet zwar nicht das Vorliegen einer akuten Gefahr, es sind jedoch gemäß § 13 (1) Bundes-Bodenschutzgesetz weitere Sachverhaltsermittlungen durchzuführen.

Um entscheiden zu können, worin genau die Ursache der Belastungen liegt, sind weitere umfangreiche Untersuchungen erforderlich. Diese Untersuchungen werden nach Schätzungen des Umwelt- und Verbraucherschutzamtes ca. 2 bis 5 Jahre dauern.

Die Ergebnisse der letzten drei Monitoringreihen aus Februar 2011, Mai 2011 und Juli 2011, lassen die begründete Vermutung zu, dass entweder der Kalkberg nur untergeordnet an der Gesamtemission beteiligt ist oder die Schadstoffe nur bei außergewöhnlich hohen Grundwasserständen emittieren.

Der Bau der Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg wird die Altlastensituation verbessern, weil hierdurch eine weitere Abdichtung des Kalkberges erfolgt, was ein Auswaschen von Schadstoffen aus dem Berg in das Grundwasser weiter erschwert.

Durch ingenieurgeologische Gutachten wurde nachgewiesen, dass die abgelagerten Abfälle die geplante Maßnahme nur in geringem Maße beeinflussen und dem Betrieb einer Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg nicht entgegen stehen. Eine Ab-

tragung des Kalkberges ist ausgeschlossen. Die Eignung des Kalkberges für die Errichtung und den Betrieb der Hubschrauberbetriebsstation ist deshalb dauerhaft gesichert.

### 2.1.3 Auswirkungen des Altlastenproblems

Bis auf Weiteres bestehen allerdings Unsicherheiten hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen, da eine abschließende Bewertung des Grundwasserschadens kurzfristig nicht möglich ist. In den nächsten 2 bis 5 Jahren werden für die Ursachen- und Sachverhaltsermittlung Kosten in Höhe von ca. 300.000 € anfallen. Derzeit geht das Umwelt- und Verbraucherschutzamt davon aus, dass unabhängig von den vorgenannten Ursachenuntersuchungen zusätzlich in den nächsten 20 Jahren Grundwasseruntersuchungen als Nachsorgemaßnahme erforderlich sind. Die Kosten für die Nachsorge werden auf insgesamt bis zu ca. 50.000 € (rd. 2.500 € pro Jahr) geschätzt.

Das Umwelt- und Verbraucherschutzamt erwartet nicht, dass künftig eine Sanierung des Grundwasserschadens als verhältnismäßig bewertet und damit erforderlich wird. Sollte jedoch der als unwahrscheinlich betrachtete Sanierungsfall eintreten, lägen die Kosten über dem Grundstückswert.

Selbst im ungünstigsten Fall kann der Dienstbetrieb der Luftrettung ungehindert fortgeführt werden. Eine Totalsanierung, das heißt Abtrag des Kalkberges, ist definitiv ausgeschlossen.

Die Folgekosten aus dem Sanierungsvertrag zwischen der Stadt Köln und der Grundstückseigentümerin sind grundsätzlich von der Grundstückseigentümerin zu tragen (siehe §§ 4 (2), 9 (2), 13 und 15 (2) Bundes-Bodenschutzgesetz) und sind daher **nicht** in den Gesamtkosten in Höhe von 11,34 Mio. € enthalten.

Weitere Erläuterungen enthält die Beschlussvorlage im nicht-öffentlichen Teil (Vorlagen-Nummer 4301/2011).

### 2.1.4 Gefährdungseinschätzung betreffend Kampfmittel

Der Bereich des heutigen Kalkberges lag während des 2. Weltkrieges im Bombenabwurfgebiet der alliierten Angriffe. Damals war der Kalkberg ein Ringwall, der erst nach dem Krieg bis in das Jahr 1970 aufgefüllt wurde. Eventuell noch vorhandene „Blindgänger“ würden demnach heute in großer Tiefe liegen.

Der zuständige Kampfmittelräumdienst der Bezirksregierung Düsseldorf hat 2005 eine Gefährdungsabschätzung vorgenommen. Mit Schreiben vom 06.06.2005 hat die Bezirksregierung mitgeteilt, dass die Wahrscheinlichkeit, bei Tiefbaumaßnahmen auf Blindgänger des 2. Weltkrieges zu treffen, beim Kalkberg genau so hoch sei, wie bei allen anderen Bombenabwurfgebieten Kölns. Aufgrund der intensiven nachkriegszeitlichen Umgestaltung des Kalkberges sei ein Auftreten jedoch sehr unwahrscheinlich, wenn auch nicht vollständig auszuschließen. Mit den geplanten Bauarbeiten kann aus Sicht des Kampfmittelräumdienstes begonnen werden.

### 2.1.5 Anmietung bzw. Erwerb des Kalkberges

Entsprechend der nun vorliegenden Risikobewertung wurde das zuletzt formulierte Kaufangebot seitens der Stadt zunächst nicht weiter verhandelt. Geprüft wurden verschiedene Optionen mit dem Ziel, das Altlastenrisiko bis zur endgültigen Klärung des

Altlastenstatus bei der derzeitigen Eigentümerin zu belassen. Nach dem Ergebnis der Prüfung und Abwägung ist der Ankauf des Kalkbergs aus wirtschaftlicher Sicht die günstigste Lösung. Siehe hierzu die Beschlussvorlage im nicht-öffentlichen Teil (Vorlagen-Nummer 4301/2011).

#### 2.1.6 Geplante Baumaßnahmen in Eigenleistung der Stadt Köln

Planungsgrundlage ist der Entwurf des Architekturbüros OX2 aus Aachen, welches 2006 als Gewinner der Architektenmehrfachbeauftragung hervorgegangen ist (Anlage 5 mit mehreren Ansichten und einem Lageplan). Mit der Abkehr vom Investorenmodell ist die Stadt Köln gegenüber dem Investor auch ohne vertragliche Beziehung zu Schadensersatzleistungen verpflichtet. Im Gegenzug hat die Stadt Köln die bisherigen Planungsunterlagen erhalten. Die erworbenen Planungsunterlagen erfüllen nur bedingt die Qualitätskriterien für städtische Baumaßnahmen. Aufgrund der mündlichen Zusage der Verwaltung im Hauptausschuss am 10.08.2010, keine weiteren externen Fachplanungen zu vergeben, konnten die vorhandenen Lücken nicht geschlossen werden. Die dadurch erforderlichen Ergänzungsplanungen bei der Fortführung der Baumaßnahmen in Eigenregie führen zwangsläufig zu mehr Kosten, deren exakte Höhe derzeit nicht abschätzbar ist. Deshalb wird bei der Planung der Gesamtkosten ein Risikozuschlag eingerechnet.

##### 2.1.6.1 Gebäude

Der Siegerentwurf des Architektenwettbewerbes beinhaltet bezüglich der Gebäudeausstattung durchgängig hochwertige Materialien, Ausstattungen und Konstruktionen. Mit der Weiterplanung der Hubschrauberbetriebsstation findet eine Reduzierung auf funktionelle Standards statt, soweit urheberrechtliche Ansprüche dem nicht entgegenstehen.

##### Baukörperbeschreibung

Der Entwurf des Architektenbüros OX2 ordnet und gestaltet die Station auf der von Buchforst abgewandten Süd-West-Seite des Kalkberges so, dass sie zusammen mit der Kuppe des Kalkberges eine Lärmschutzwirkung für Buchforst hat.

Der geplante Baukörper der Hubschrauberbetriebsstation als solches stellt einen zusammenhängenden Komplex aus Dienst- und Sozialräumen einerseits und den beiden Hangars inklusive Lagerräumen andererseits dar. Etwa ein Drittel des umbauten Raumes entfällt auf die Dienst- und Sozialräume, der Rest auf die des Hangars und der Lagerräume.

Die äußere Form des Baukörpers wird durch eine abgewinkelte Linie in der Front- und Rückseite gekennzeichnet. Diese Gestaltung ermöglicht den optimalen Verlauf der Transportschlitten aus dem jeweiligen Hangar. Die Gebäudehöhe ist unabhängig von der jeweiligen Nutzung identisch und lässt den Baukörper als eine Einheit erscheinen. Der Trakt der Dienst- und Sozialräume wird zum einen durch einen offenen Innenhof gegliedert, zum anderen enthält er im Erdgeschoß Abstellplätze für PKW.

##### Dienst- und Sozialräume

Die Dienst- und Sozialräume dienen als Aufenthaltsort während der Einsatzvor- und -nachbereitung, der Bereitschafts- sowie der Ruhezeit. Für die Besatzungen sind Räume für die Nahrungszubereitung und -aufnahme vorgesehen. Der Aufenthaltsraum soll dabei so gestaltet sein, dass er mit geringem Aufwand für andere Zwecke, z.B. Schulungen, umgestaltet werden kann.

Insgesamt werden zwei Besatzungen mit jeweils mindestens drei Personen in der Hubschrauberbetriebsstation arbeiten. Zeitweilig sind eine Wachvorsteherin / ein Wachvorsteher und / oder eine Luftbeobachterin / ein Luftbeobachter vor Ort. Für den Dienstbetrieb sind zwei Einsatz-/Wachräume und ein Wachvorsteherraum erforderlich. Für die dienstfreien bzw. Pausenzeiten sind ein Aufenthaltsraum mit Küche und sieben Ruheräume erforderlich.

Hinzu kommen ausreichend getrennte Sanitärräume für Damen und Herren.

### Doppelhangar

Der Doppelhangar dient dem Unterstellen der Hubschrauber, der Durchführung von kleineren Wartungs- und Reparaturarbeiten sowie den Desinfizierungs- und Reinigungsarbeiten an den Hubschraubern. Die schienengebundene Landeplattform ist integriert. Der Hangar ist frostsicher und beheizbar. Die Raumtemperatur muss mindestens 18°C betragen; diese darf nicht mittels Luftherzern erzielt werden. Eine räumliche Trennung der beiden Hubschrauber ist erforderlich. Diese ist mobil, um bei Bedarf den Hangar durchgängig zu nutzen, gewährleistet jedoch ebenfalls, dass ein Zugang zu den Hubschraubern nur den zuständigen Besatzungen möglich ist. Im Bereich des Doppelhangars sind diverse Lagerräume, ein Desinfektionsraum, ein Lagerraum für Sauerstoffflaschen sowie Putz- und Haustechnikräume vorgesehen.

### Energetische Optimierung des Gebäudes

Die im Rahmen einer Architektenmehrfachbeauftragung prämierte Gebäudeplanung wurde durch einen Fachplaner energetisch bewertet und optimiert, so dass die derzeit gültige Energieeinsparverordnung EnEV 2009 eingehalten und beim Hangar sogar der Passivhausstandard erreicht werden kann. Die ausgewiesenen Mehrkosten zur energetischen Optimierung des Gebäudes (Sozialtrakt und Hangar) belaufen sich auf ca. 150.000 €.

## 2.1.6.2 Erschließung und Freiflächen

### Zufahrtsstraße

Die 350 m lange Zufahrt zur Hubschrauberbetriebsstation sowie zu den Abstellplätzen der Hubschrauber wird aufgrund der Richtlinien des derzeitigen Hubschrauberbetreibers (ADAC) und der geänderten Tankstellenplanung für Fahrzeuge bis zu 40 t zulässigem Gesamtgewicht ausgelegt. Dabei wird die ursprüngliche Lage der Zufahrtsstraße, beginnend nördlich an der Istanbulstraße und westlich des Kreisverkehrs an der Kalk-Mülheimer-Straße, beibehalten. Die maximale Steigung der Zufahrtstraße beträgt 10%.

### Flugbetriebsfläche

Als Endanflug- und Abflugfläche dient eine mindestens 18 mal 18 Meter große markierte Betonplatte. Diese Fläche erfordert einen Kraftstoff- und Ölabscheider. Regen- und Tauwasser fließen selbstständig ab. Die Betonplatte wird kreisförmig von einer Sicherheitsfläche mit einem Durchmesser von mindestens 35 Metern umgeben. Die Sicherheitsfläche ist mit Großfahrzeugen erreichbar und befahrbar.

### Abstellplätze

Die Lage der Abstellplätze der Hubschrauber ist im luftrechtlichen Eignungsgutachten definiert. Zwischen den Abstellplätzen der Hubschrauber und dem jeweiligen Hangar werden schienengebundene Transportsysteme für die jeweiligen Landeplattformen eingerichtet. Beide Abstellplätze müssen mit Großfahrzeugen, z.B. Servicefahrzeuge, Rettungswagen oder Kranwagen, befahrbar sein. Die beiden Abstellplät-

ze und der dazwischen liegende Bereich der Tankanlage sind mit einem Kraftstoff- und Ölabscheider versehen.

#### Landeplattform

Die Größe der selbstfahrenden Landeplattform beträgt 5,0 m mal 7,5 m, Höhe: max. 0,5 m über Schienenoberkante. Die Tragfähigkeit beträgt mindestens 7 t, die Führung erfolgt in beheizbaren Schienen. Die Plattform ist auch im Notbetrieb einsatzbereit (Notstromversorgung). Die hindernisfreie Zone im Bereich des Abstellplatzes beträgt vom Mittelpunkt der Plattform nach allen Seiten ca. 20 m.

#### 2.1.6.3 Tankanlage

Die Hubschrauberbetriebsstation umfasst eine Kerosintankstelle mit einem unterirdischen Tank und einer zwischen den beiden Abstellplätzen positionierten Entnahmestelle. Beide Hubschrauber können somit auf ihren jeweiligen Abstellplätzen betankt werden.

Aus Herstellungs- und Wartungskostengründen wurde die ehemalige Tankstellenplanung dahingehend verändert, dass auf eine Einspeisung des Flugbenzins durch Tankfahrzeuge an einer Übergabestation am Fuße des Kalkberges verzichtet wird. Stattdessen erfolgt die Befüllung des unterirdischen Tanks durch Tankfahrzeuge direkt an der Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg. Hierzu ist es erforderlich, die Erschließungsstraße für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 t auszulegen.

#### 2.1.6.4 Städtebauliche Aspekte

Aufgrund der exponierten Lage des Kalkbergs wurde – wie bereits mehrfach ausgeführt - eine Architektenmehrfachbeauftragung durchgeführt. Dazu wurde eine Jury gebildet, der u.a. Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses angehörten. Die Firma OX2 (Aachen) ging daraus mit 12 von 13 Stimmen als Siegerin hervor.

Die architektonischen Besonderheiten des Siegermodells führen dazu, dass der Baukörper einen überproportionalen Anteil an Gemeinflächen umfasst. Eine maßgebliche Reduzierung dieser Flächen ist wegen des Urheberrechtsschutzes der Architekten nicht möglich.

#### 2.1.6.5 Baugenehmigung

Die Baugenehmigung für die Hochbauten der Hubschrauberbetriebsstation einschließlich der Zuwegung auf dem Baugrundstück liegt erteilungsreif beim Bauaufsichtsamt der Stadt Köln vor.

### 2.2. Flughafen Köln/Bonn

#### 2.2.1 IST-Standort am Flughafen Köln/Bonn

Sowohl der Rettungshubschrauber Christoph 3 (RTH) als auch der Intensivtransporthubschrauber Christoph Rheinland (ITH) sind augenblicklich am Flughafen Köln/Bonn (FKB) an getrennten Standorten stationiert.

Die Unterkunft der RTH-Besatzung einschließlich der Tagesposition des Hubschrau-

bers befindet sich am GAT 3. Der ITH hingegen steht auf einer Start- und Landeposition vor dem Hangar 1, auf dessen Rückseite sich auch der Unterkunftscontainer befindet. Sowohl der RTH als auch der ITH werden nachts in diesem Hangar abgestellt. (Anlage 6)

Diese Stationierung ist für beide Maschinen nur übergangsweise möglich. Dies ergibt sich zum einen aus Einschränkungen und Auflagen im Dienstbetrieb, die von allen Beteiligten (Berufsfeuerwehr, Hilfsorganisationen, Bundespolizei, ADAC, Notärzte) bestätigt werden. Zum anderen duldet die Geschäftsführung des FKB diese Situation ebenfalls nur als Interimslösung.

### 2.2.2 Übergangsstandort am Flughafen Köln/Bonn

Die Flughafenverwaltung bietet für die Interimszeit bis zur Unterbringung an einem endgültigen Standort außerhalb des FKB Unterstützung an. Es ist beabsichtigt, dazu mit der Flughafengeschäftsführung den befristeten Vertrag bis zum Umzug fortzuführen bzw. abzuschließen.

### 2.2.3 Endgültiger Standort am Flughafen Köln/Bonn?

Auf Anfrage der Stadt Köln teilte die Geschäftsführung des Flughafen Köln/Bonn im Schreiben vom 01.06.2011 mit, dass sie die genehmigungsrechtliche Situation hinsichtlich des Projektes „Rettungshubschrauber auf dem Betriebsgelände des Flughafens Köln/Bonn“ mit der zuständigen Abteilung des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW erörtert habe. Demnach würde die mit der Umsetzung des Projektes einhergehende Versiegelung die Durchführung eines zeitaufwendigen Planfeststellungsverfahrens unumgänglich machen. Die Geschäftsführung des Flughafen Köln/Bonn möchte deshalb die Errichtung einer Hubschrauberbetriebsstation auf dem Flughafengelände nicht weiter verfolgen.

Damit ist der Flughafen Köln/Bonn keine Alternative für eine langfristige Stationierung der beiden Hubschraubersysteme.

## 2.3. Bewertung

Der Kalkberg hat das luftrechtliche Genehmigungsverfahren erfolgreich bestanden. Er weist aufgrund seiner zentralen Lage deutliche Vorteile gegenüber anderen Standorten, wie z.B. dem FKB, auf. Seine Vorteile im Detail:

- Vorgabengerechte Eintreffzeiten des Notarztes auch in den nördlichen Kölner Stadtteilen und in den nördlich von Köln gelegenen Städten und Gemeinden der Trägergemeinschaft des Christoph 3. Ein zeitgerechtes Eintreffen des Notarztes innerhalb von 12 Minuten ist für den Kölner Norden vom FKB aus nicht gewährleistet.
- Der zentral gelegene Kalkberg ermöglicht die Umsetzung des „Landeplatzkonzeptes zur Anbindung der Kölner Krankenhäuser“ an die Luftrettungssysteme (RTH und ITH). Die Patienten können dann schnellstmöglich zu den Kölner Krankenhäusern, die über keinen eigenen Landeplatz verfügen, gebracht werden bzw. von dort zeitnah in ein Zentrum verlegt werden. Die HBS auf dem Kalkberg bindet das Kinderkrankenhaus Amsterdamer Straße, das Evangelische Krankenhaus Kalk, das Eduardus Krankenhaus und das St. Marien Hospital an. (Anlage 7)

- Die zuständige Luftaufsichtsbehörde, die Bezirksregierung Düsseldorf, hat mit Erlass vom 20.04.2011 Landungen im Innenhof des Kinderkrankenhauses Amsterdamer Straße wegen Nichteinhaltung der verschärften Sicherheitsbestimmungen untersagt. Augenblicklich wird zwischen der Genehmigungsbehörde und dem Betreiber sowie der Verwaltung eine Übergangslösung in der benachbarten Grünanlage erarbeitet.

Auch Landestellen an anderen Kölner Krankenhäusern droht die Untersagung, da die dortigen Landemöglichkeiten nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen. Um einer Unter-/ bzw. Nichtversorgung hinsichtlich der Anbindung der Krankenhäuser an die Luftrettungssysteme vorzubeugen und weitere Investitionen für neue vorschriftenkonforme Landeplätze an den Krankenhäusern zu vermeiden gilt es, schnellstmöglich eine Lösung in Form eines zentralen Landeplatzes zu finden. Über die Station am Kalkberg werden das Kinderkrankenhaus Amsterdamer Straße (Riehl), das St. Marien-Hospital (Altstadt-Nord), das Eduardus-Krankenhaus (Deutz) sowie das Evangelische Krankenhaus Kalk an die Luftrettung angeschlossen.

- Vom Kalkberg aus reduziert sich die Überflugstrecke über das Gesamtstadtgebiet im Vergleich zur peripheren Lage des Flughafens um etwa 36 %. (Anlage 8)
- Die hohen flughafenspezifischen Kosten (Landegebühren, Infrastrukturgebühren, Gebühren für die Deutsche Flugsicherung, sonstige Aufwendungen) entfallen.
- Da die künstliche Erhebung Kalkberg sich um mehr als 36 m über die Umgebung erhebt, ist der geplante Landeplatz einem Dachlandeplatz vergleichbar – mit allen flugtechnischen Vorteilen. Aufgrund der flächenmäßigen Ausdehnung von ca. 66.000 m<sup>2</sup> schirmt der Kalkberg zudem den entstehenden Schall nachhaltig ab. Beide Aspekte stellen – mitten in der Stadt – einen deutlichen Vorteil gegenüber einem ebenerdigen Landeplatz dar. Dort müsste eine Hindernisfreiheit für einen Anstieg von 4,5 % vorhanden sein oder geschaffen werden. Dies bedeutet für den Flugbetrieb, dass entlang der Start- und Landesektoren auf einer Strecke von insgesamt 3.000 m Länge nur Erhebungen bis zu 4,5 m Höhe pro 100 m Länge zulässig sind (bis 9 m bei 200 m; bis 13,5 m bei 300 m; bis 18 m bei 400 m usw.). (Anlage 9)

#### 2.4. Trärgemeinschaften

Am 24.08.2011 wurden die Trärgemeinschaften für die beiden Hubschraubersysteme RTH Christoph 3 und ITH Christoph Rheinland und die Bezirksregierung Köln als Aufsichtsbehörde für die Trärgemeinschaften des Luftrettungsdienstes umfassend über die weitere Entwicklung informiert.

### 3 Lösungsvorschlag Kalkberg

Der Rat bestätigt seine Standortentscheidung vom 05.07.2005. Die Hubschrauberbetriebsstation wird durch die Stadt Köln in Eigenregie errichtet.

## 4 Weiteres Verfahren

### 4.1. Geplanter zeitlicher Ablauf nach Ratsbeschluss

#### 4.1.1 Kalkberg

Bei normalem bis positivem Verlauf der Umsetzungsplanung und Bauausführung ab Ratsbeschluss am 20.12.2011 wird die Fertigstellung der Baumaßnahmen bis Ende 2014 angestrebt. Diese Zeitplanung ist begründet durch den Verzicht auf die früher erwogene Beauftragung eines Generalunternehmers und beinhaltet eine losweise Vergabe von Gewerken (Architektenbeauftragung, Technischer Gebäudeausbau, Tragwerksplanung etc.).

#### 4.1.2 Interimslösung am FKB

Das Interimsangebot des FKB sichert den Betrieb der Luftrettung während des Übergangszeitraumes bis zur Indienstnahme der Rettungshubschrauberstation auf dem Kalkberg ab.

### 4.2. Ausschreibung ITH-Betrieb

Der Fluggerätebetreiber für den ITH Christoph Rheinland muss noch in 2011 neu ausgeschrieben werden. Die Verwaltung nutzt dieses förmliche Vergabeverfahren dazu, den neuen Fluggerätebetreiber zu verpflichten, nur Hubschraubermodelle einzusetzen, die nach dem Stand der Technik die geringsten Lärmemissionen erzeugen. Das Ausschreibungsverfahren wird voraussichtlich 2012 abgeschlossen sein.

Ebenso neu ausgeschrieben werden die HEMS-Assistenten (Rettungsassistenten) für die beiden Hubschraubersysteme. Dies erfolgt jedoch in einem getrennten Verfahren.

### 4.3. Umsetzung der Nebenbestimmung der luftrechtlichen Genehmigung

Die luftrechtliche Genehmigung der Bezirksregierung Düsseldorf sieht in ihrer Nebenbestimmung (Amtsblatt der Bezirksregierung Köln 2008, Seite 394) vor, dass

*„ ... passive Schallschutzmaßnahmen“ (z.B. Schallschutzfenster, Lüfter etc.) „für besonders lärmsensible Einrichtungen (Alten- und Kinderheime, Kindertagesstätten, Schulen und Ähnliche) im Abstand von weniger als 1.000 m zur Hubschrauberbetriebsstation ... in ein Lärmsanierungsprogramm einzubeziehen“ sind.*

*Diese „passive(n) Lärmschutzmaßnahmen sind spätestens innerhalb von sechs Monaten nach Inbetriebnahme umzusetzen bzw. den Eigentümern zu ermöglichen.“*

In diesem Radius befinden sich insgesamt 23 Einrichtungen (Anlage 2).

Die Verwaltung stimmt zurzeit mit der Genehmigungsbehörde die Planung und Umsetzung ab. Ein Teil der Einrichtungen verfügt bereits über den notwendigen Lärmschutz. Die derzeit kalkulierten Kosten belaufen sich auf ca. 400.000 €.

#### 4.4. Lärmentlastung für Buchforst

Neben dem bereits erfolgten Einsatz lärmreduzierter Modelle beim Rettungshubschrauber wird dies künftig auch beim Intensivtransporthubschrauber der Fall sein. Ebenso trägt die Architektur der Hubschrauberbetriebsstation zur Lärmabschirmung für die Wohnbevölkerung bei.

Als zusätzlicher Ausgleich für Buchforst und zur Steigerung der Lebensqualität in Buchforst und im nördlichen Kalk sind weitere Lärm verringende Maßnahmen geplant, beschlossen oder vor der Umsetzung.

So wird die Stadtautobahn B55a einen lärmoptimierten Belag, den sogenannten „Flüsterasphalt“ erhalten. Hierbei wird aufgrund der Empfehlung der BV Kalk vom 21.06.2011 auch der Abschnitt zwischen der Ausfahrt Buchforst und der Auffahrt zur Zoobrücke (mindestens aber bis zur Kalk-Mülheimer-Straße) einbezogen. (Verkehrsausschuss 28.06.2011, Top 4.5, Vorlagen-Nr. 0368/2011)

Die Waldecker Straße in Buchforst wird 2012 umgestaltet. Der Rückbau auf nur zwei Fahrspuren und ein Kreisverkehr an der Zufahrt zur Stadtautobahn vermindern dann Durchgangsverkehr und Lärm. Zudem werden positive Auswirkungen auf die örtliche Geschäftswelt erwartet. (Rat 14.07.2011, Top 10.18, Vorlagen-Nr. 1364/2011)

#### 4.5. Umfeldmaßnahmen für Buchforst

Die heutige Situation des Stadtteils Buchforst ist durch die ihn einrahmenden Verkehrsachsen geprägt. Der Charakter eines isolierten Stadtteils wird durch die unwirtschaftlichen Unterführungen unterstrichen.

Den Straßenräumen und den Verbindungen durch die Unterführungen fehlt eine klare Lesbarkeit in der Gestaltung. Die dunklen Unterführungen (Beleuchtung nach DIN-Norm) Heidelberger Straße, Kalk-Mülheimer Straße im Norden und Süden (B55a), Karlsruher Straße und Waldecker Straße sind in der Wahrnehmung für den Fußgänger und Radfahrer sozial unsichere Orte. Daher werden sie vor allem in der Nacht nicht benutzt. Somit ist es folgerichtig, für die trennend wirkenden Unterführungen ein Konzept zu entwickeln, das verbindend wirken kann. Bereits das Symposium und Werkstattverfahren zu den „Rechtsrheinischen Perspektiven“ hat herausgearbeitet, dass die Bahnlinien mit den Unterführungen nicht alleine als Barriere zu betrachten sind, sondern durch Neuinterpretation und Veränderung einen anderen Charakter erhalten können.

Durch die verbesserte stadträumliche Gestaltung der Unterführungen kann damit der Stadtteil Buchforst ein qualitätsvolles Umfeld erhalten und die Barrierewirkung gemindert werden. Ein Lichtkonzept für die Illumination der fünf Unterführungen ist hierzu ein Beitrag. Kosten und Finanzierung werden im Rahmen des in Kooperation mit der RheinEnergie AG zu erstellenden Konzeptes dargestellt.  
(Anlage 10)

#### 4.6. Aussichtsplattform auf dem Kalkberg

In der Sitzung der Bezirksvertretung Kalk am 21.06.2011 wurde als Nutzungsalternative für den Kalkberg die dauerhafte Installation einer Aussichtsplattform mit Domblick vorgeschlagen. Dabei nimmt die Anfrage Bezug auf die Veröffentlichung „Rechtsrheinische

Perspektiven" auf den Seiten 166 und 168 (Anlage 11). Dort wird eine solche Plattform als ergänzende Nutzung zur Rettungshubschrauberstation dargestellt. In der Grafik „Drei verschiedene Parktypologien“ auf Seite 170 ist beim Kalkberg neben dem Symbol der Aussichtsplattform (Fernglas) auch das Signet für die Rettungshubschrauberstation abgebildet (Anlage 12).

Bei einer geeigneten Lage (außerhalb der eigentlichen Betriebsstation und der vier An- und Abflugsektoren) hätte die Bezirksregierung Düsseldorf aus luftrechtlicher Sicht keine Bedenken. Aufgrund der topografischen Besonderheit ergäbe sich daher für die Plattform ein Standort an der südöstlichen Ecke des Kalkberges unterhalb der eigentlichen Betriebsstation. Aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht müsste dieser Aussichtspunkt eine eigene gesicherte Zuwegung erhalten, die von der Hubschrauberbetriebsstation vollständig getrennt wäre.

Eine Attraktivierung des "Monte Kalk" für die Bewohnerinnen und Bewohner von Buchforst im Sinne der "Rechtsrheinischen Perspektiven" ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Der „Monte Kalk“ stellt ein wichtiges Freiraumpotential im von Gründefiziten gekennzeichneten Stadtteil Buchforst dar. Konzeptionelle Ansätze für diesen Freiraum könnten beispielsweise in einem landschaftsplanerischen Wettbewerb ermittelt werden. Die Restriktionen aufgrund der Rettungshubschrauberbetriebsstation wären dann Bestandteil der Auslobung. Für die Kosten der Versiegelung und Umzäunung des Besucherbereichs sowie wie für die Folgekosten ist derzeit allerdings keine Finanzierung erkennbar.

## 5 Finanzierung

### 5.1. Kostenberechnung und haushaltmäßige Auswirkungen

Die investiven Gesamtkosten der Maßnahmen setzen sich aus den folgenden Positionen zusammen (Angaben inkl. MwSt.):

		<b>Abschreibungs- dauer</b>	<b>Abschrei- bungsbetrag</b>
Bau- und Erschließungskosten	10.557.500 €	50 Jahre	211.200 €
Einrichtungskosten	<u>140.000 €</u>	10 Jahre	14.000 €
Sonstige (technische) Anlageninfrastruktur (Zaun)	<u>220.000 €</u>	50 Jahre	4.400 €
<b>Gesamtkosten der Maßnahme (investiv)</b>	<b>10.917.500 €</b>		<b>229.600 €</b>

Die Fertigstellung der gemeinsamen Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg wird bis Ende 2014 angestrebt. Demnach ergibt sich für die ersten 10 Jahre der Nutzung ab dem Jahr 2015 ein Abschreibungsaufwand von jährlich 229.600 € und ab dem Jahr 2025 ein Abschreibungsaufwand von jährlich 215.600 €. Entsprechende Mittel sind ab dem Jahr 2015 in den Teilergebnisplänen 0212 und 1201 bei Zeile 14 "Bilanzielle Abschreibungen" zusätzlich zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Verlegung der damaligen Betriebsstation vom Krankenhaus Merheim zum Flughafen Köln/Bonn wurde von der GAG ein Investitionskostenzuschuss in Höhe von 1 Mio. € für den Bau einer neuen Hubschrauberbetriebsstation an die Stadt Köln gezahlt. Dieser Investitionskostenzuschuss wird über den Abschreibungszeitraum der Betriebsstation am Kalkberg (50 Jahre) jährlich mit 20.000 € ertragswirksam aufgelöst.

Für Schallschutzmaßnahmen werden im Rahmen des Veränderungsnachweises zum Hpl. 2012 einmalig Mittel i.H.v. 0,4 Mio. € im Teilergebnisplan 0212 zusätzlich bereit gestellt.

Auf das förmliche Verfahren zur Durchführung des Investitionscontrollings (IVC) kann verzichtet werden. Alle am IVC-Verfahren beteiligten Ämter, das Fachamt 37, 14, 11 [früher 10] sowie 20, sind bereits intensiv involviert.

Mit Verfügung vom 17.08.2011 (RPA-Nr. 141/37/11) hat das Rechnungsprüfungsamt den Bedarf für die Beschaffung der Ersteinrichtung der Hubschrauberbetriebsstation in Höhe von 140.000 € anerkannt.

Das Rechnungsprüfungsamt hat die Baukostenberechnung unter der RPA-Nummer KOB 2011/1700 geprüft, siehe Anlage 13.

### 5.2. Offene Schadensersatzforderung

Wie unter Ziffer 1.4 dargestellt wird eine weitere Schadensersatzforderung des Investors geprüft. Die Verwaltung wird das Ergebnis dem Finanzausschuss gfs. in einer se-

paraten Vorlage zur Entscheidung vorlegen oder zur Kenntnis geben. Die zur Begleichung dieser Forderung unter Umständen benötigten Mittel sind bereits vorsorglich bei der Ermittlung der Gesamtkosten (rd. 11,34 Mio. €) berücksichtigt worden.

### 5.3. Refinanzierung der Luftrettung

Über Gebühren wird eine 100%-ige Refinanzierung der Luftrettung im Teilergebnisplan 0212 bei Zeile 4 „Öffentlich rechtliche Leistungsentgelte“ gesichert. Mit Betriebsbeginn der HBS Ende 2014 am Kalkberg soll die bisherige Entgeltvereinbarung (RTH) und das Konzessionsmodell (ITH) jeweils auf Satzungsrecht mit Gebühren umgestellt werden.

Demnach sind die mit der Errichtung und dem Betrieb der Hubschrauberbetriebsstation im Zusammenhang stehenden Kosten von den Kostenträgern zu tragen, sofern diese keinen sachfremden Charakter haben. Flankierende Maßnahmen, wie z.B. die unter Beschlusspunkt 1.5 genannte Umgestaltung der Waldecker Straße und der lärmoptimierte Asphalt auf der Stadtautobahn B 55a sowie die unter Beschlusspunkt 6 dargestellte Illumination, sind nicht über die Gebühren im Luftrettungsdienst refinanzierbar.

Die Vertreter der Kostenträger (Krankenkassen) haben bei einem Erörterungsgespräch im Vorgriff auf das Beteiligungsverfahren gemäß § 14 (2) Rettungsgesetz NRW (Anlage 3) die Übernahme der bisher im Planungsverfahren ermittelten Kosten in Aussicht gestellt.

## 6 Kommunikationskonzept

### 6.1. Fachbegriff

Der Fachbegriff "Rettungshubschrauber**betriebs**station" wird in der Öffentlichkeitsarbeit aus Gründen der sprachlichen Klarheit und zum besseren Verständnis durch den Begriff "Rettungshubschrauberstation" ersetzt.

### 6.2. Information der Bürgerschaft vor Ort im Zusammenhang mit der Einrichtung der Rettungshubschrauberstation Kalkberg

Im Rahmen des nunmehr beabsichtigten Baus ist eine intensive Medien- und Kommunikationsarbeit vorgesehen.

#### 6.2.1 Zielgruppe

Grundsätzlich sind alle Einwohnerinnen und Einwohner über den Einsatz von Rettungshubschraubern für Köln, deren notwendiger Stellenwert im gesamten Rettungssystem und den Standort der Betriebsstation zu informieren. Insbesondere sind jedoch die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadtteile Kalk und Buchforst über die Einrichtung der Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg zu unterrichten.

#### 6.2.2 Maßnahmen

In diesem Zusammenhang ist unter anderem geplant,

- die Pressearbeit zu intensivieren,
- die Internetpräsenz auszubauen,
- eine Bürgerinformationsveranstaltung am 28.11.2011 um 19:00 Uhr im Erich-Gutenberg Berufskolleg in der Modemannstraße 25 durchzuführen. Ein geeigneter Veranstaltungsort mit einem ausreichend großen Versammlungsraum ist in Buchforst nicht verfügbar.
- vor dieser Bürgerinformationsveranstaltung mit einem vergleichbarem Hubschraubertyp am 25.11.2011 (oder alternativ am 26.11.2011) ab 13:00 Uhr bei entsprechender Wetterlage 2 Starts und Landungen auf dem Kalkberg sowie je 1 Befliegung der 4 Flugkorridore („Flugsektoren“) durchzuführen,
- die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadtteile Kalk und Buchforst über Plakate, Handzettel und Hauswurfsendungen zu informieren,
- eine Ausstellung zu der Thematik bei der Bürgerinformationsveranstaltung am 28.11.2011 sowie als Wanderausstellung hintereinander in allen 9 Bezirksratshäusern (zuerst in Kalk und Mülheim) zu zeigen,
- die Einwohnerinnen und Einwohner Kölns über den Einsatz von Hubschraubern im Rettungsdienst zu informieren und eine Stadtinformationskampagne durchzuführen.

#### 6.2.3 Kosten

Die Kosten für die Durchführung der Bürgerinformationsveranstaltung belaufen sich

dabei auf rund 10.000 €, für die Ausstellung entstehen Kosten von etwa 4.500 € und die Kosten für die Produktion der Faltblätter, Plakate und Handzettel sowie die entsprechende Verteilung machen rund 5.500 € aus. Für die Stadtinformationskampagne sind etwa 5.000 € zu veranschlagen. Mithin fallen Gesamtkosten von rund 25.000 € an, die aus dem laufenden Budget der Berufsfeuerwehr finanziert werden.

Im Einzelnen ergibt sich hier folgende Kostensituation:

- Bürgerinformationsveranstaltung (Saalmiete, Technik, Moderation, etc.)	10.000 €
- Ausstellung (Grafik, Produktion, Trägersystem etc.) auf ca. 10 Informationstafeln	4.500 €
- Faltblätter (Grafische Gestaltung und Druck, 20.000 Exemplare)	1.500 €
- Verteilung der Faltblätter an alle Haushalte	2.500 €
- Aushangplakate für die Einladung zur Bürgerinformationsveranstaltung (Grafische Gestaltung und Druck, 500 Plakate, DIN A 2)	750 €
- Handzettel (Grafische Gestaltung und Druck, 5.000 Exemplare, DIN A 5)	750 €
- Stadtinformationskampagne (Gestaltung, Druck und Aushang)	5.000 €
<b>Summe</b>	<b>25.000 €</b>

### 6.3. Medienarbeit

Zu allen öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen erfolgt eine begleitende Pressearbeit (Pressemeldung, Pressekonferenz, Pressegespräch, Fototermin o.ä.).

Parallel dazu werden die Informationen barrierefrei im städtischen Internetauftritt veröffentlicht.

### 6.4. Beteiligtes Personal, beteiligte Institutionen des Luftrettungsdienstes sowie der örtliche Personalrat der Feuerwehr

Das auf dem Hubschrauber eingesetzte Personal, alle beteiligten Institutionen wie Bundespolizei, zurzeit ADAC, Hilfsorganisationen sowie der örtliche Personalrat werden über diese Beschlussvorlage und über den Fortgang der Planungen für den Kalkberg laufend informiert.

## 7 Weiteres Verfahren

Die Bezirksvertretungen und die Fachausschüsse werden über den Ablauf der Bürgerinformationsveranstaltung durch eine ergänzende Stellungnahme informiert.

Das gilt auch für den Fall, dass das anhängige Verfahren vor dem OVG noch während der Beratungen abgeschlossen werden sollte.

- Anlage 1: Auftragslage aus dem Ratsbeschluss 05.07.2005
- Anlage 2: Liste lärmsensibler Einrichtungen gemäß der luftrechtlichen Genehmigung
- Anlage 3: §14 und §15 Rettungsgesetz NRW
- Anlage 4: Bewertungsmatrix der 23 geprüften Standorte für die Ratsentscheidung am 05.07.2005
- Anlage 5: Entwurf Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg (OX2architekten Aachen)
- Anlage 6: Lageplan Flughafen Köln/Bonn
- Anlage 7: Landeplatzkonzept der Krankenhäuser in Köln
- Anlage 8: Summe der Überflugstrecken in Köln
- Anlage 9: Anforderungen an die Hindernisfreiheit von 4,5 %
- Anlage 10: Bahn- und Straßenunterführungen in Buchforst mit geplanten Verbesserungen
- Anlage 11: „Rechtsrheinische Perspektiven“ – Monte Kalk  
Bernd Streitberger u.a., Auszug Grafik auf Seite 168 (Verfasser Rübsamen 2010)  
mit Genehmigung des Herausgebers
- Anlage 12: „Rechtsrheinische Perspektiven“ - Parktypologien  
Bernd Streitberger u.a., Auszug Grafik auf Seite 170 mit Genehmigung des Herausgebers
- Anlage 13: Stellungnahme des Rechnungsprüfungsamtes vom 28.10.2011