

Beantwortung einer Einwohner-Anfrage nach § 39 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	11.09.2012, TOP 1.1

Beantwortung der Einwohnerfrage des Herrn Krost zur Sitzung der Bezirksvertretung Kalk am 11.09.2012, TOP 1.1, betr. Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg

Herr Krost macht folgende Vorbemerkung und stellt folgende Anfragen (*kursiv gesetzt*):

I. „Vorbemerkung zur Einwohnerfrage:

... . Dies (die Planung einer „fragwürdigen“ RHBS) geschieht ohne Widerstände aus Politik und Verwaltung, obwohl der RTH Christoph 3 mit geringem Aufwand am Krankenhaus Merheim stationiert werden könnte. Der ITH Rheinland könnte am Flughafen Köln/Bonn verbleiben. Luftrechtliche Genehmigungen liegen für beide Standorte vor. Die luftverkehrsrechtlichen Einschränkungen, die einst die Schließung der Christoph 3 Station in Merheim erzwangen, waren nicht in der Station selbst begründet. ... Der Flugbetrieb des 1983 genehmigten Hubschrauberlandeplatzes wurde bei der Bauplanung nicht berücksichtigt.

Es ist möglich, die alte Station zu erneuern und in Verbindung mit dem neuen Dachlandeplatz des KH Merheim zu betreiben. Genau diese Betriebssituation liegt bei folgenden Christoph Betriebsstationen vor:

- Christoph 2 in Frankfurt am Main
- Christoph 9 in Duisburg
- Christoph 13 in Bielefeld
- Christoph 25 in Siegen

Durch den 2012 genehmigten, fertig gebauten, aber noch nicht in Betrieb genommenen Dachlandeplatz des Krankenhauses Merheim sind die Missstände der fehlenden Hindernisfreiheit korrigiert.“

Stellungnahme der Verwaltung zu dieser These:

Herr Krost ist der Auffassung, der Rettungshubschrauber (RTH) Christoph 3 könnte mit geringem Aufwand am Krankenhaus Merheim stationiert werden. Dies trifft nicht zu. Er geht von der falschen Annahme aus, dass die alte am Boden befindliche Betriebsstation am Klinikum Merheim ertüchtigt werden kann. Eine Hubschrauberbetriebsstation am Boden ist auf dem Gelände des Klinikums Merheim aus luftrechtlichen Gründen nicht zulässig.

Sein Vergleich mit der Situation bei den Hubschraubersystemen

- Christoph 2 in Frankfurt am Main
- Christoph 9 in Duisburg
- Christoph 13 in Bielefeld

ist deshalb nicht zutreffend.

Auch seine Annahme, der Intensivtransporthubschrauber (ITH) Rheinland könnte am Flughafen Köln / Bonn weiterbetrieben werden, ist falsch. Der ITH ist dort zurzeit nicht fachgerecht untergebracht. Die Errichtung einer dauerhaften Station mit fachgerechter Unterbringung am Flughafen lehnt die Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH ab.

Begründung:

1. 1998 wurden die internationalen Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt geändert. Seit 1999 wurde auf fachlicher Ebene diskutiert, wie schnell diese Vorschriften bei den vorhandenen Landeplätzen umzusetzen sind.

Eine im Jahr 2002 durchgeführte Begutachtung ergab, dass eine luftrechtliche Genehmigungslage aufgrund der geänderten Richtlinien für die vorhandene (alte) Rettungshubschrauberstation am Boden auf dem Gelände des Krankenhauses Merheim nicht mehr gegeben war. Die Verschärfung der Sicherheitsbestimmungen machte es erforderlich,

„... dass insbesondere die Hindernishöhen in mindestens zwei Abflugsektoren auf einen Steigungswinkel von 4,5 % begrenzt werden müssen (auf 100 m Entfernung vom Rand des Landeplatzes darf ein Hindernis max. 4,5 m hoch sein).“¹

Zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung am 24.07.2002 gab es lediglich zwei Abflugsektoren². Die Hindernisfreiheit hätte laut diesem Gutachten

*„... für den nördlichen Abflugsektor erreicht werden können, wenn die nördlich der Zufahrt zum Klinikum befindliche Mauer und der dort vorhandene Baumbestand in einer Breite von ca. 70 m entfernt wird. Im südlichen Abflugsektor kann diese Hindernisfreiheit wegen der vorhandenen Gebäude der Kliniken und der Wohnsiedlung Neubrück (Konrad-Adenauer-Viertel) **nicht** erreicht werden. Eine Verschwengung des Abflugsektors in Richtung Südost verbietet sich auch wegen der vorhandenen Wohnbebauung (siehe auch § 6 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz).“³*

Der Gutachter stellte zusammenfassend fest:

„Daher muss der Landeplatz vom bisherigen Standort in Richtung Westen verlegt werden und bei Verbleib innerhalb der Liegenschaft des Klinikums Merheim eine deutliche Überhöhung über Grund aufweisen.“⁴

Damit durfte der RTH allenfalls noch vorübergehend am Klinikum an der alten RTH-Station am Boden betrieben werden. Eine vorschriftenkonforme Rettungshubschrauberstation konnte in Merheim nur noch auf einem erhöhten Dachlandeplatz realisiert werden.

2. Aufgrund des Ergebnisses der luftrechtlichen Begutachtung prüfte die Geschäftsführung der Kliniken Köln gGmbH verschiedene Standorte für eine RTH-Station am Klinikum. Der Gedanke, die Station auf einem geplanten Parkhaus zu errichten, wurde verworfen. Ein Grund war, dass die notwendige Dimensionierung des Parkhauses für die Errichtung einer vorschriftenkonformen Rettungshubschrauberstation auf dem Dach eine Größenordnung erreichte, die wirtschaftlich uninteressant war. Ein weiterer wesentlicher Grund damals war, dass das Parkhaus an der Südseite des Klinikums die Entwicklungsmöglichkeiten der Kliniken unmöglich gemacht hätte. Diese Sicht hat sich heute als zutreffend herausgestellt, da

¹ Gunter Carloff: „Eignungsgutachten zur Errichtung eines erhöhten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) auf dem Neubau eines Parkhauses des Klinikums Köln-Merheim in Köln-Merheim / Sankt Augustin 24.07.2002, Seite 5/32

² ebd. Seite 14/32

³ ebd. Seite 5/32

⁴ ebd. Seite 6/32

zwischenzeitlich genau an dieser Stelle ein Erweiterungsbau der Klinik errichtet worden ist (siehe auch Abbildung 1).

Der Rat hat in seiner Sitzung am 05.07.2005 beschlossen, eine Doppelstation für beide Kölner Luftrettungssysteme auf dem Kalkberg zu errichten und zu betreiben. Die Idee einer Doppelstation resultiert aus der Tatsache, dass der Intensivtransporthubschrauber am Flughafen Köln-Bonn weder fachgerecht noch dauerhaft gesichert untergebracht war. Auch für dieses Hubschraubersystem musste ein neuer Standort gesucht werden.

Durch eine gemeinsame Station lassen sich Investitions- und Betriebskosten reduzieren.

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 05.07.2005 war für die Kliniken Köln gGmbH nur noch ein Dachlandeplatz erforderlich. Dieser befindet sich auf einem Erweiterungsbau der Klinik auf der 7. Etage. Dieser Erweiterungsbau steht an der Stelle an der ursprünglich das Parkhaus geplant war (siehe Abbildung 1). Dieser Dachlandeplatz wird für jährlich ca. 120 Patientenzuführungen benötigt.

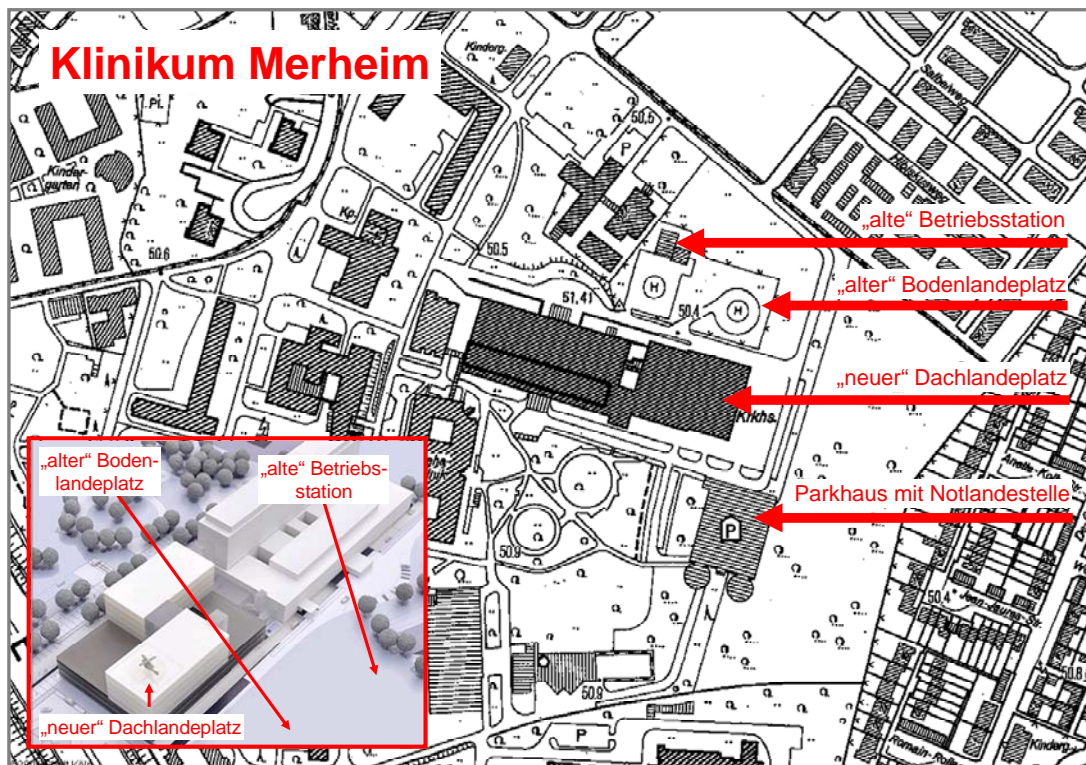


Abbildung 1: Karte und Modellfoto zur Hubschrauberlandeplatzsituation am Krankenhaus Merheim

Ein Ausbau zu einer Hubschrauberbetriebsstation ist ausgeschlossen. Unabhängig davon, ob eine Ertüchtigung des Gebäudes möglich ist und sich wirtschaftlich darstellen lässt, sieht der zweite städtebauliche Vertrag von 2007 eine definitive Verlegung des Hubschraubers mit Betriebsstation aus Merheim vor. Dieser städtebauliche Vertrag wurde vor dem Hintergrund geschlossen, dass einerseits der Rat der Stadt Köln die Rettungshubschrauberstation am Kalkberg am 05.07.2005 beschlossen hatte und andererseits die Investoren für das neue Wohngebiet in heute etwa 80 m Entfernung Planungssicherheit einforderten. Der neue Dachlandeplatz liegt in etwa 150 m Entfernung zur neuen Wohnbebauung und in 180 m Entfernung zur Wohnbebauung in Neubrück (siehe auch Abbildung 2).

Das inzwischen südlich vom Klinikgebäude, also an anderer Stelle als ursprünglich geplant, errichtete Parkhaus hat nach Angaben der Klinik auf dem obersten Parkdeck eine Notlandestelle.

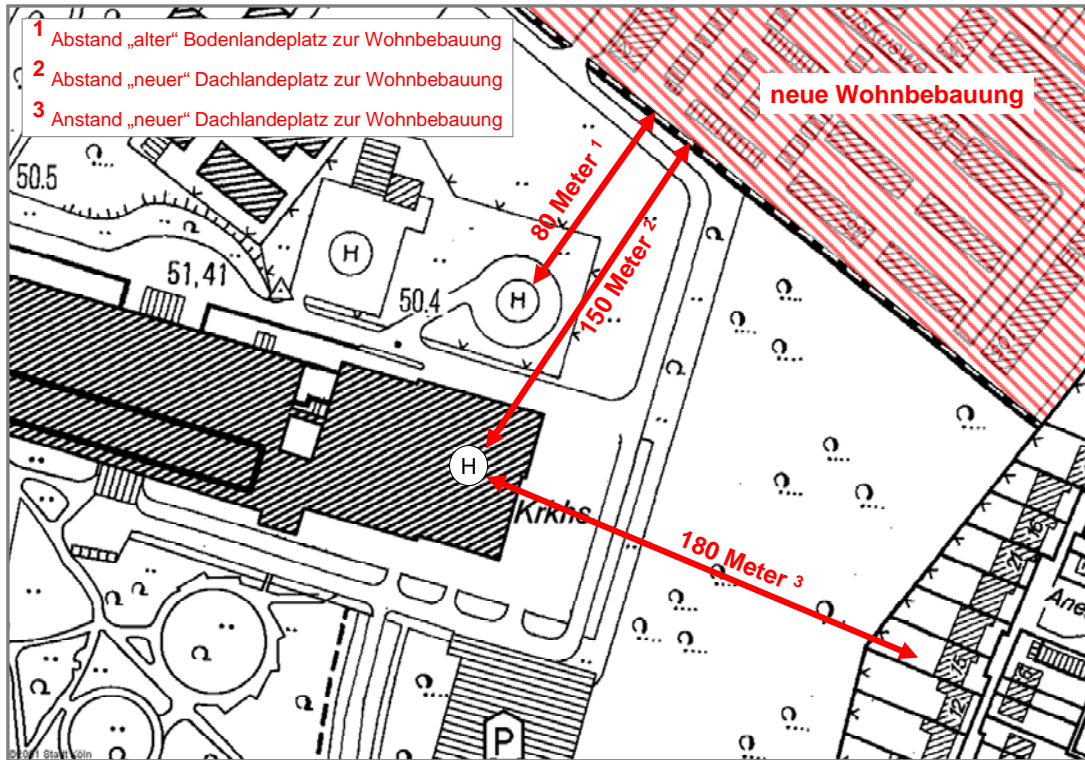


Abbildung 2: Abstand Klinikum Merheim zur Wohnbebauung

Im Ergebnis bestand also bereits weder 2002 noch jetzt eine luftverkehrsrechtlich zugelassene, genehmigte oder genehmigungsfähige Hubschrauberbetriebsstation für den RTH Christoph 3 am Krankenhaus Merheim. Die alte Bodenbetriebsstation kann deshalb nicht wieder in Betrieb genommen werden. Sie entsprach zum damaligen Zeitpunkt und entspricht auch heute nicht den luftrechtlichen Erfordernissen.

Zum 01.04.2008 wurde die Hubschrauberbetriebsstation für den RTH übergangsweise an den Verkehrsflughafen Köln/Bonn verlegt. Damit war und ist noch ein weitgehend vorschriftenkonformer Betrieb für eine Interimszeit möglich.

3. Bezüglich des beispielhaft genannten Rettungshubschraubers Christoph 2 in Frankfurt/Main ist anzumerken, dass dort die gesamte Betriebsstation von Anfang an auf dem Dach der Klinik geplant war.

Die genannten Betriebsstationen Christoph 9 in Duisburg, Christoph 13 in Bielefeld und Christoph 25 in Siegen befinden sich hingegen am Boden in der Nähe der jeweiligen Klinik. Im Gegensatz zur „alten“ Hubschrauberbetriebsstation am Krankenhaus Merheim sind diese am Boden gelegenen Stationen jedoch mit den neuen luftrechtlichen Vorschriften konform.

Das Jung-Stilling-Krankenhaus in Siegen und die BG Unfallklinik in Duisburg haben zu einem späteren Zeitpunkt einen zusätzlichen Dachlandeplatz auf dem Klinikgebäude zum Antransport von Patienten errichtet. Damit entfällt der Patiententransport mit dem Rettungswagen von der Bodenstation zur Klinik, der bisher wegen der großen Distanz erforderlich war. Bei der Neu-Errichtung sowohl am Klinikum Siegen als auch am Klinikum Duisburg hat man aufgrund der immensen Kosten und des technischen Aufwandes auf eine Übersiedelung der Hubschrauberbetriebsstation auf das Dach verzichtet.

Der Christoph 13 (Bielefeld) ist ebenfalls in einer Bodenstation untergebracht. Auch hier ist die Distanz zur Klinik so groß, dass die Patienten mittels Rettungswagen dorthin transportiert werden müssen.

II. Anfragen:

1. „Was würde dem Betrieb des RTH am Krankenhaus Merheim widersprechen?“

Antwort der Verwaltung:

Aufgrund der Änderungen des internationalen Luftrechts in 1998 (per Erlass vom 18.02.1999 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Deutschland umgesetzt) kann eine Hubschrauberbetriebsstation nur genehmigt werden, wenn in mindestens zwei Abflugsektoren eine Hindernisfreiheit mit einem Steigwinkel von 4,5% gegeben ist. Die Einhaltung dieser Vorschriften (z.B. die notwendige Hindernisfreiheit) ist an der alten, am Boden gelegenen Betriebsstation, nicht gegeben. Detaillierter bin ich zu dieser Frage bereits in meinen Ausführungen zu I.1. und I.2. eingegangen.

2. „Die berechneten Gesamtkosten für die RHBS Kalkberg liegen bei 11.342.500 €. Gemäß Expertenmeinung wäre eine Verbesserung der in Merheim vorhandenen Infrastruktur nach heutigem Standard mit Investitionen von ca. 1 Million € zu erreichen.

Wieso wurde diese Variante im Standort-Vergleich (Matrix) nicht berücksichtigt?

Die einzusparenden Steuergelder könnten in der finanziell unterdurchschnittlich aufgestellten Stadt Köln sicher besser genutzt werden.“

Antwort der Verwaltung:

In Merheim konnte die bisherige Rettungshubschrauberstation aufgrund der rechtlichen Änderungen nicht mehr weiterbetrieben werden (siehe dazu die Anmerkungen unter I.1. und I.2. sowie die Antwort II.1.). Bei der Suche nach einem neuen Standort in 2005 war in der Matrix der Standort Merheim berücksichtigt. Allerdings wurde dieser Standort auf einem Parkhaus nicht verwirklicht, da zum einen ein wirtschaftlicher Betrieb unsicher war und zum anderen die Klinik an dieser Stelle wegen der Entwicklungsoptionen kein Parkhaus an dieser Stelle mehr realisieren wollte. Bei dem Ratsbeschluss vom 05.07.2005 wurde auch deshalb der Standort Kalkberg beschlossen. Der Beschluss, an der geplanten Parkhausfläche ein Klinikgebäude zu errichten, kam erst zu einem späteren Zeitpunkt und hat sich hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten der Kliniken als richtig herausgestellt.

Dass die vorhandene Infrastruktur in Merheim mit 1 Mio. € als Rettungshubschrauberstation hinreichend ertüchtigt werden könnte, kann von der Verwaltung nicht bestätigt werden. Vielmehr besteht keine Möglichkeit mehr, die verschärften luftrechtlichen Bedingungen an diesem Ort zu erfüllen.

3. „Wie viele „Taxiflüge“ (Flüge zwischen Landeplatz und Krankenhaus zwecks effektiven Einsatz des medizinischen Personals) wären im Falle des Kalkberges im Vergleich zum Standort Merheim nötig? Sind die Taxiflüge in den zum Kalkberg vorgelegten Flugbewegungen enthalten? Wenn nein, warum nicht?“

Antwort der Verwaltung:

Das medizinische Personal ist - wie bei allen anderen Rettungswachen - an der Station untergebracht und muss deshalb nicht abgeholt werden.

4. „Nächtliche Flugbewegungen vom Kalkberg wurden bisher verneint, und sind auch nicht Gegenstand der Genehmigungen. Sollen zukünftig die nächtlichen Intensivtransporte des ITH Rheinland, wie sie derzeit auf dem Flughafen Köln/Bonn durchgeführt werden, entfallen?“

Antwort der Verwaltung:

Die Betriebszeiten des ITH sind von 07:00 Uhr morgens bis Sonnenuntergang. Das bedeutet

im Winter z.B. nur eine Betriebszeit 08:20 Uhr bis 16:15 Uhr, im Sommer von 07:00 Uhr bis ca. 22:00 Uhr. Nächtliche Verlegungsflüge sind nicht vorgesehen, da für das Bundesland NRW der Nachthubschrauber in Münster-Greven stationiert ist. Aus diesem Grund gibt es auch derzeit keine nächtlichen Intensivtransporte mit dem ITH am Flughafen Köln/Bonn.

5. *„Wie würde sich die Situation des Kinderkrankenhauses Riehl (KH) durch die RHBS Kalkberg verändern? Die Anbindung dieses KH wird in den aktuellen Planungen durch den Kalkberg realisiert.“*

Antwort der Verwaltung:

Am Kinderkrankenhaus Amsterdamer Straße dürfen augenblicklich aus der Luft nur Notfallpatienten angeliefert werden. Reine Verlegungsflüge müssen auf dem Dachlandeplatz des Krankenhauses St. Vinzenz in Nippes angeliefert und mit dem Rettungswagen weiter transportiert werden. Diese Verlegungstransporte werden künftig auf kürzerem Wege, schneller und damit Patienten schonender vom Kalkberg aus bedient.