

Bewertung der Standortalternativen

Alternative 1: „Geestemünder Straße“



Die Fläche gehört zur ehemaligen ESSO-Raffinerie und wird derzeit als Golfplatz genutzt. Die kreisrunde Anlage der drei Teiche kennzeichnet die technologische Vergangenheit dieser Fläche als sogenannte "Tankpfannen" eines Tanklagers der ESSO mit entsprechender unterirdischer Leitungsinfrastruktur. Die Fläche wird beim Umweltamt der Stadt Köln als Altlast "AS 50420" geführt.

Aktuell gehört die Fläche teilweise zum Industriepark Köln-Nord; Zone Süd für Produktion, Logistik und Zulieferer.

Verfügbarkeit (+)

Fläche ist im Besitz der Stadt Köln. Bei Erwerb dieser im B-Plan als GI-Gebiet ausgewiesenen Fläche wurde sie bereits vom Sportverein Blau-Weiß-Rot von 1922 e.V. (Betriebssportverein der Exxon) als Golf-Übungsgelände genutzt. Mit dem Verein wurde ein beurkundeter Anwaltsvergleich geschlossen. Dieser Vergleich hat zum Inhalt, dass der Verein zur Umsetzung des B-Planes die Fläche innerhalb von 4 Wochen nach Erhalt der schriftlichen Aufforderung räumen muss. Zur Prüfung, inwieweit die Fläche tatsächlich zur Verfügung steht, sind weitere Untersuchungen notwendig. Die Fläche ist als Biotop mit Wasserflächen gestaltet.

Lagegunst (-)

Die exzentrische Lage in der Stadt Köln führt dazu, dass sich weder ein Nutzen für das Krankenhausversorgungskonzept gibt, noch eine gleichmäßige Erreichbarkeit der Einsatzschwerpunkte gegeben ist.

Genehmigungsfähigkeit (+)

Für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit sind zahlreiche Fachgutachten notwendig. Da diese Gutachten nicht vorliegen, kann die Genehmigungsfähigkeit nur abgeschätzt werden. Demnach erscheint eine Genehmigungsfähigkeit möglich. Gegebenenfalls ist aufgrund der Tieflage des Standortes eine signifikante Erhöhung der empirischen Landoberfläche notwendig, damit die geforderte Hindernisfreiheit zu erreichen ist. Im Zusammenhang mit der notwendigen Hindernisfreiheit muss, im sich östlich anschließenden Gewerbegebiet „Industriepark Nord“, eine Höhenbegrenzung der etwaigen zukünftigen Bebauung gewährleistet sein. Auf 3.000 m Horizontalstrecke - ab dem Flugplatzbezugspunkt - muss die Fläche unterhalb eines Winkels von 4,5% hindernisfreigehalten werden. Das bedeutet in 100 Meter Entfernung darf ein Hindernis maximal 4,5 Meter Höhe, in 200 Meter Entfernung maximal 9,0 Meter Höhe usw. aufweisen.

Lärmschutz (+ +)

Innerhalb eines Radius von 300 Metern ist Wohnbebauung nicht betroffen. Betroffen sind aktuell die Sportanlage im Nordwesten sowie die Gewerbegebietsflächen im Süden.

Baugrundtragfähigkeit (- -)

Es handelt sich um eine Altlast, die beim Umweltamt der Stadt Köln unter der Nummer AS50420 geführt wird. Im Untergrund befindet sich Leitungsinfrastruktur aus der Vornutzung als Tanklager. Inwieweit hierdurch die Baugrundtragfähigkeit beeinträchtigt ist, kann nur durch ein Fachgutachten bewertet werden. Die Tieflage des Standortes bedingt bei Hochwasserlagen eine Beeinträchtigung in Form von aufsteigendem Grundwasser (Qualmwasser). Diese Fakten zeigen, dass eine ausreichende Baugrundtragfähigkeit nicht gegeben ist.

zeitliche Realisierbarkeit (-)

Hinsichtlich der zeitlichen Realisierbarkeit ist von einem mehrjährigen Genehmigungsverfahren auszugehen.

Kosten (- -)

Eine gesicherte Kostenschätzung ist nicht möglich. Jedoch ist es aufgrund des unsicheren Bauuntergrundes plausibel, dass mit hohen Kosten zu rechnen ist.

Alternative 2: „Bernhard Günther Straße“



Die Fläche liegt im Bereich des Industrieparks Köln-Nord zwischen der Zone Nord (Recycling- und Entsorgungswirtschaft) und Zone West (Branchencluster Chemie). Die Fläche wird nach Norden hin durch die BAB1 begrenzt und gilt laut Flächennutzungsplan der Stadt Köln als Grünfläche, die auch Eigentümerin des Grundstückes ist. Im Bereich parallel zur BAB 1 liegen 5 Leitungen von Gasversorgern und Chemieunternehmen. Die Leitungen sind grundbuchlich gesichert. Es bestehen Bau-, Nutzungs-, Einwirkungs- und Bepflanzungsbeschränkungen auf den Leitungstrassen. Es besteht eine Dienstbarkeit zugunsten der Deutschen EXXON.

Darüber hinaus gehört die Fläche zum Planfeststellungsgebiet "Ausbau der A1 einschließlich Neubau der Rheinbrücke Leverkusen"

Verfügbarkeit (-)

Fläche ist im Eigentum der Stadt Köln. Zur Prüfung, inwieweit die Fläche tatsächlich zur Verfügung steht, sind weitere Untersuchungen notwendig.

Lagegunst (-)

Die exzentrische Lage in der Stadt Köln führt dazu, dass sich weder ein Nutzen für das Krankenhausversorgungskonzept gibt, noch eine gleichmäßige Erreichbarkeit der Einsatzschwerpunkte gegeben ist.

Genehmigungsfähigkeit (-)

Die Genehmigungsfähigkeit ist in Abhängigkeit mit einer Nutzungspriorisierung zu Gunsten einer Hubschrauberbetriebsstation (gegenüber z.B. der Ausbaufäche der Autobahn A1) eher unwahrscheinlich.

ANLAGE 2

Lärmschutz (+ +)

Innerhalb eines Radius von 300 Metern ist Wohnbebauung nicht betroffen. Betroffen sind aktuell die Gewerbegebietsflächen im Osten und Süden.

Baugrundtragfähigkeit (-)

Im Untergrund verlaufen 5 Gas- bzw. Chemiefernleitungen. Eine Bebaubarkeit muss durch ein Fachgutachten geprüft werden.

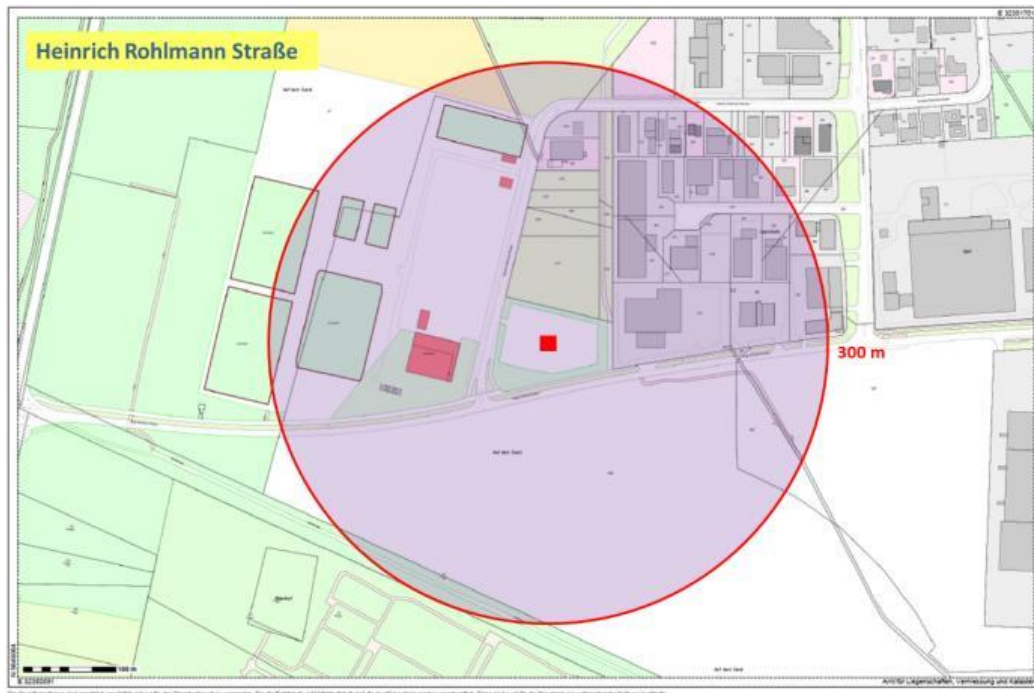
zeitliche Realisierbarkeit (-)

Hinsichtlich der zeitlichen Realisierbarkeit ist von einem mehrjährigen Genehmigungsverfahren auszugehen.

Kosten (-)

Eine gesicherte Kostenschätzung ist nicht möglich.

Alternative 3: „Heinrich Rohlmann Straße“



Es handelt sich um den Parkplatz der Bezirkssportanlage Bocklemünd. An diesen Parkplatz grenzt im Norden und Osten ein Gewerbegebiet mit Betriebs- und Produktionsgebäuden, die aufgrund ihrer Höhe augenscheinlich keine ausreichende Hindernisfreiheit gewährleisten. Daher sind die Bewertungen der Flugsicherheit und der Einsatztaktik anders zu bewerten als noch im Jahr 2005.

Laut dem Flächennutzungsplan der Stadt Köln ist die Fläche als Grünfläche ausgewiesen.

Verfügbarkeit (+)

Fläche ist im Eigentum der Stadt Köln und wird derzeit als Parkplatz für die Bezirkssportanlage Bocklemünd genutzt. Zur Prüfung, inwieweit die Fläche tatsächlich zur Verfügung steht, sind weitere Untersuchungen notwendig.

Lagegunst (-)

Die exzentrische Lage in der Stadt Köln führt dazu, dass sich kein Nutzen für das Krankenhausversorgungskonzept ergibt.

Genehmigungsfähigkeit (-)

Aufgrund der, in den letzten 12 Jahren, nahe an den Standort herangerückten Bebauung ist eine Genehmigungsfähigkeit als Hubschrauberbetriebsstation aufgrund der fehlenden Hindernisfreiheit nicht wahrscheinlich.

Lärmschutz (+)

ANLAGE 2

Innerhalb eines Radius von 300 Metern ist Wohnbebauung nicht betroffen. Betroffen sind aktuell die Bezirkssportanlage Bocklemünd sowie die Gewerbegebietsflächen im Osten und Norden. Die lokale lärmtechnische Auswirkung wäre zu prüfen.

Baugrundtragfähigkeit (+ +)

Fläche erscheint augenscheinlich tragfähig.

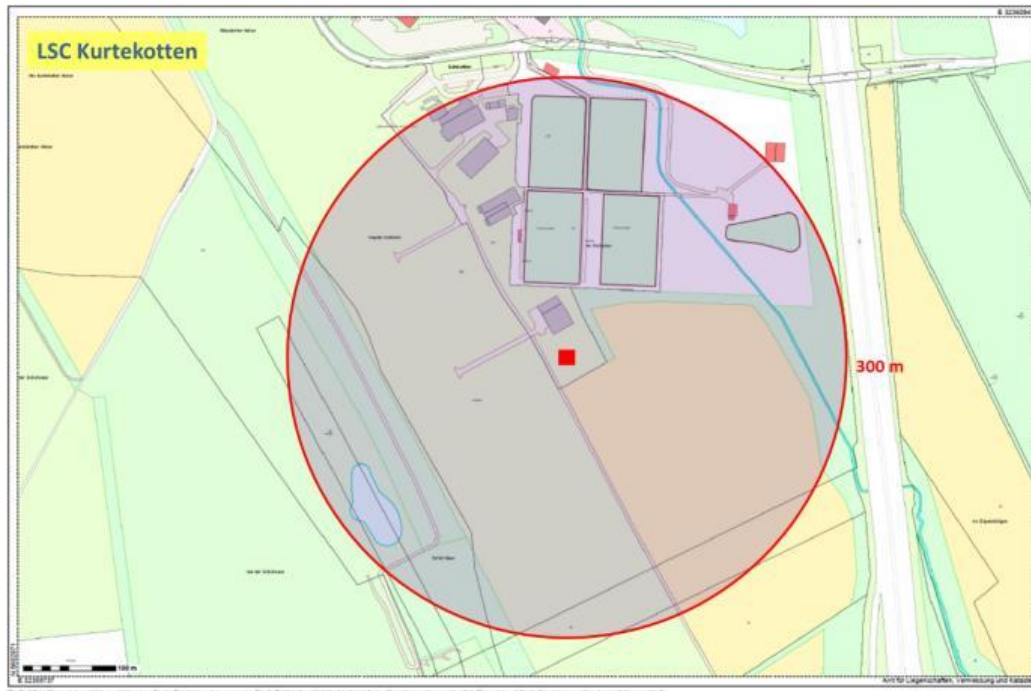
zeitliche Realisierbarkeit (-)

Hinsichtlich der zeitlichen Realisierbarkeit ist von einem mehrjährigen Genehmigungsverfahren auszugehen.

Kosten (-)

Eine gesicherte Kostenschätzung ist nicht möglich.

Alternative 4: „LSC Kurtekotten“



Der Luftsportklub Leverkusen liegt im Kölner Stadtteil Flittard und ist öffentlich zugänglich nur über das Stadtgebiet Leverkusen. Das Gelände gehört zum Landschaftsschutzgebiet LSB26.

Die derzeitige luftrechtliche Genehmigung des Flugplatzes Kurtekotten schließt den Betrieb von Hubschraubern (bis 5,2 t) ein – diese ist aber nach Auffassung der zuständigen Luftaufsicht (Bezirksregierung Düsseldorf) nicht ausreichend, so dass es eines vollkommen neuen Genehmigungsverfahrens bedarf – dieses könnte auch zu einer Einschränkung bzw. Aufhebung der derzeitigen Genehmigung führen.

Die Genehmigungsfähigkeit kann zur Zeit nicht bewertet werden.

Verfügbarkeit (+)

Die Fläche ist im Eigentum der Bayer AG, die diesen an den LSC Kurtekotten verpachtet hat. Die Bayer AG wäre bereit, die Anlage auch für eine Hubschrauberbetriebsstation an die Stadt Köln zu verpachten.

Lagegunst (- -)

Die extrem exzentrische Lage in der Stadt Köln führt dazu, dass sich kein Nutzen für das Krankenhausversorgungskonzept ergibt und im Einsatzfall die Eintreffzeiten für die südlichen Stadtteile länger sind als im Norden.

Genehmigungsfähigkeit (+)

Nach Aussage des LSC Leverkusen liegt für den Flugplatz eine Genehmigung auch für Hubschrauber vor. Nach Angaben der Bezirksregierung Düsseldorf würde eine Hubschrauberbetriebsstation eine erhebliche Nutzungsänderung bedeuten, was ein

ANLAGE 2

völlig neues Genehmigungsverfahren nach sich ziehen würde, dessen Ende offen bleibt.

Lärmschutz (-)

Innerhalb eines Radius von 300 Metern ist Wohnbebauung nicht betroffen, allerdings befinden sich verschiedene lärmsensible Einrichtungen (3 Kindergärten wurden zwischenzeitlich in der Umgebung errichtet). Hier sind weitere Untersuchungen notwendig. Ausserdem gibt es bereits Anfragen von Leverkusener Bürgerinnen und Bürgern, die dort keinen Hubschrauberlandeplatz wünschen.

Baugrundtragfähigkeit (+ +)

Fläche erscheint augenscheinlich tragfähig.

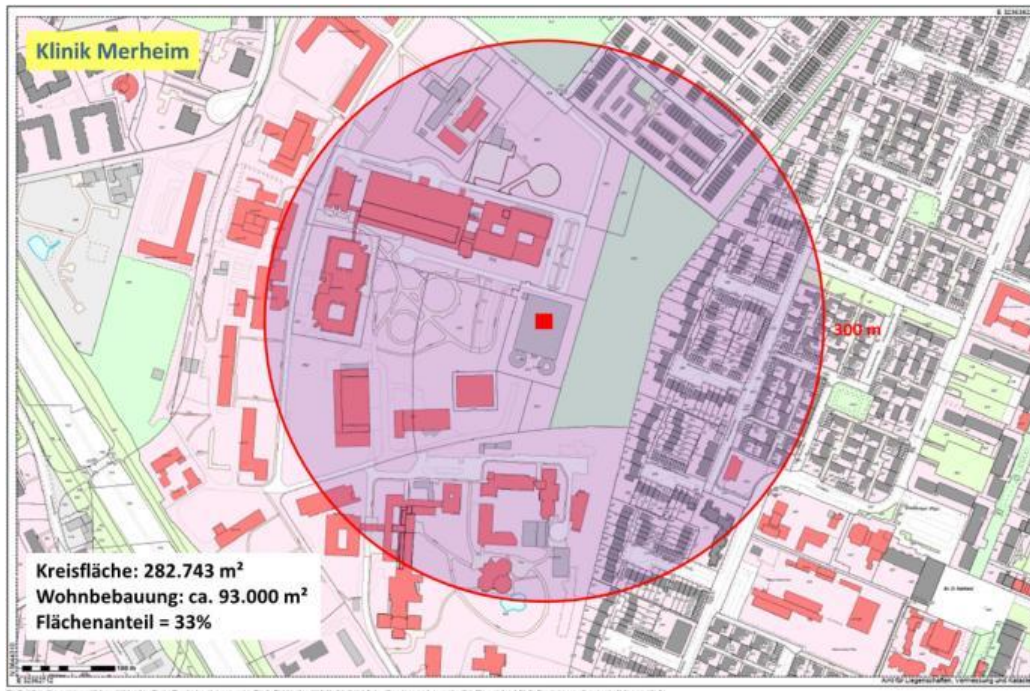
zeitliche Realisierbarkeit (-)

Hinsichtlich der zeitlichen Realisierbarkeit ist von einem mehrjährigen Genehmigungsverfahren auszugehen.

Kosten (-)

Eine gesicherte Kostenschätzung ist nicht möglich.

Alternative 5: „Klinikum Merheim“



Das Klinikum Merheim legt ein Angebot über die Stationierung des Rettungshubschraubers ohne Intensivhubschrauber vor. Der städtebauliche Vertrag aus 2007 sah die dauerhafte Verlagerung des Hubschrauberstandortes vom Standort Merheim vor.

Verfügbarkeit (- -)

Fläche ist Eigentum der Kliniken der Stadt Köln. Es kann nur der Rettungshubschrauber Christoph 3 untergebracht werden. Eine Lösung für den Intensivtransporthubschrauber Christoph Rheinland ist darin nicht enthalten. Zusätzlich gibt es das vertragliche Nutzungshindernis (städtebaulicher Vertrag mit GAG und Rotonda).

Lagegunst (-)

Es gibt keinen weiteren Nutzen für das Krankenhausversorgungskonzept, da dort auch schon ein genehmigter Dachlandeplatz vorhanden ist.

Genehmigungsfähigkeit (-)

Die Bezirksregierung Düsseldorf als Luftaufsichtsbehörde hat Bedenken an der Genehmigungsfähigkeit, bezüglich der nah an das Klinikum heran gerückten Wohnbebauung

Lärmschutz (- -)

Innerhalb eines Radius von 300 Metern ist ein Anteil von 33% an Wohnbebauung betroffen – nach der ursprünglichen Bewertungsmatrix aus dem Jahr 2005 wäre das ein KO-Kriterium.

ANLAGE 2

Baugrundtragfähigkeit (-)

Der Baugrund trägt bereits ein Parkhaus, ob dies auch auskömmlich für eine Dachdoppelstation ist, muss durch weitere Untersuchungen geprüft werden

zeitliche Realisierbarkeit (-)

Hinsichtlich der zeitlichen Realisierbarkeit ist von einem mehrjährigen Genehmigungsverfahren auszugehen.

Kosten (- -)

Eine gesicherte Kostenschätzung ist nicht möglich. Da für den Christoph Rheinland ein weiterer Standort (mit allen Problemen und Kosten) gesucht werden muss, ist es plausibel von erheblichen Kosten zu sprechen.

Alternative 6: „Messe – alt“



Hierbei handelt es sich um den vorhandenen, aber bereits seit Jahren von der Luftaufsichtsbehörde gesperrten Landeplatz auf dem Congress-Centrum Ost.

Verfügbarkeit (- -)

Fläche ist Eigentum der Messe Köln. Es liegt eine aktuelle schriftliche Ablehnung der Messesgesellschaft vor.

Lagegunst (+ +)

Sehr zentrale Lage - ergänzt das Krankenhausversorgungskonzept nahezu gleich gut wie der Standort Kalkberg.

Genehmigungsfähigkeit (+)

Aufgrund der ehemals vorhandenen Genehmigung eines Hubschrauberlandeplatzes an dieser Stelle erscheint zumindest eine erneute Genehmigung möglich, soweit zwischenzeitlich keine Hinderungsgründe eingetreten sind. Hier sind weitere Untersuchungen notwendig.

Lärmschutz (-)

Innerhalb eines Radius von 300 Metern ist keine Wohnbebauung betroffen – allerdings sind nahezu 100% der bebauten Fläche von Messe sowie sonstiger Gewerbegebietsflächen betroffen. Hier sind weitere Untersuchungen notwendig.

Baugrundtragfähigkeit (-)

Der Baugrund trägt bereits ein Gebäude. Allerdings müsste geprüft werden, ob das Gebäude statisch so belastbar ist. Die bisherige Genehmigung liess nur leichtere

ANLAGE 2

einmotorige Hubschrauber zu. Insofern ist dieser Punkt tendenziell negativ, da weitere Untersuchungen erforderlich sind.

zeitliche Realisierbarkeit (-)

Hinsichtlich der zeitlichen Realisierbarkeit ist von einem mehrjährigen Genehmigungsverfahren auszugehen.

Kosten (- -)

Eine gesicherte Kostenschätzung ist nicht möglich. Erhebliche Baukosten sind jedoch plausibel, da mit umfangreichen Baumaßnahmen an dem Dachlandeplatz zu rechnen ist. Ausserdem müßte eine zusätzliche Lifanlage eingebaut werden, damit auch liegende Patiententransporte möglich sind (Krankenhausnutzungskonzept).

1.1. Alternative 7. Messe – P22

Das geplante Parkhaus ist zwischenzeitlich errichtet worden, somit steht dieser Standort als Alternative nicht mehr zur Verfügung

Alternative 8: „Flughafen Köln/Bonn“

Es liegen wiederholte schriftliche Ablehnungen von der Flughafenverwaltung vor. Nach einer ersten Einschätzung der Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Luftaufsicht müsste für den Standort Flughafen Köln/Bonn ein völlig neues Plan- und Genehmigungsverfahren unter Einbeziehung des gesamten Flugbetriebes mit allen Gutachten eingeleitet werden. Die damit verbundenen Auswirkungen können nicht abgeschätzt werden. Die derzeitige Unterbringung auf dem Flughafen Köln/Bonn ist nicht fachgerecht und wurde immer nur als befristete Interimslösung gesehen.

Verfügbarkeit (-)

Derzeit als Interimslösung genutzt. Ein nachweislich genehmigungsfähiger Standort ist dort nicht bekannt.

Lagegunst(- -)

Die extrem exzentrische Lage in der Stadt Köln führt dazu, dass sich ein Nutzen nur für das Krankenhaus Porz ergibt. Die Eintreffzeiten für die nördlichen und westlichen Stadteile sind deutlich länger als für die südlichen und östlichen.

Genehmigungsfähigkeit (-)

Die Frage der Genehmigungsfähigkeit auf dem Verkehrsflughafen Köln/Bonn ist trotz der bestehenden Genehmigung als Verkehrsflughafen eher negativ.

Lärmschutz (-)

Grundsätzlich gilt, dass alle Standorte auf dem Flughafen, die ausserhalb der genutzten und genehmigten Wege für Verkehrsflugzeuge auf eine lärmsensibilisierte Bevölkerung treffen.

Baugrundtragfähigkeit (+ +)

Die Flächen auf dem befestigten Flughafengelände werden als grundsätzlich tragfähig eingeschätzt.

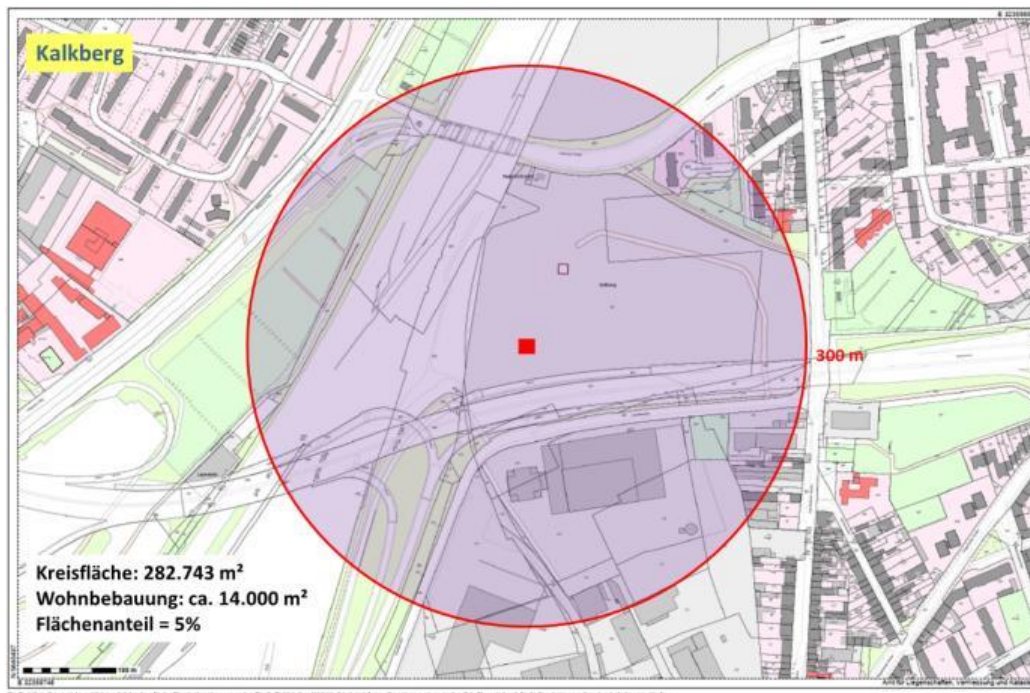
zeitliche Realisierbarkeit (-)

Hierzu ist keine Aussage möglich.

Kosten (-)

Eine gesicherte Kostenschätzung ist nicht möglich.

Alternative 9: „Kalkberg“



Eine rechtssichere luftrechtliche Genehmigung für eine Hubschrauberbetriebsstation ist vorhanden und kann genutzt werden. Das Hangar- und Betriebsgebäude ist zu etwa 85% fertiggestellt. Das Bausachverständigeninstitut Roger GRÜN beschreibt in seinem Abschlussgutachten (siehe Mitteilung 3865/2015), dass keine Reparatur- bzw. Stabilisierungsarbeiten am Gebäude notwendig sind. Die Halde Kalkberg wird zur Zeit stabilisiert. Dies schließt nach Auffassung der zuständigen Luftaufsicht (Bezirksregierung Düsseldorf) eine parallele Nutzung als Hubschrauberbetriebsstation nicht aus.

Verfügbarkeit (+ +)

Fläche ist Eigentum Stadt Köln.

Lagegunst (+ +)

Sehr zentrale Lage - ergänzt das Krankenhausversorgungskonzept ideal. Alle peripheren Einsatzorte werden gleich gut erreicht.

Genehmigungsfähigkeit (+ +)

Es liegt eine rechtssichere luftverkehrsrechtliche Genehmigung für diesen Standort vor.

Lärmschutz (+)

Innerhalb eines Radius von 300 Metern ist eine Fläche von 5% mit Wohnbebauung betroffen.

ANLAGE 2

Baugrundtragfähigkeit (+ +)

Durch die erfolgten Stabilisierungsmaßnahmen nachweislich gegeben.

zeitliche Realisierbarkeit (+ +)

Die betriebsfertige Fertigstellung der Station benötigt weniger als 1 Jahr.

Kosten (++)

Da die Station bereits zu 85% fertiggestellt ist, sind die meisten Kosten bekannt und belegt.