

Die wichtigsten Argumente gegen eine Inbetriebnahme der Hubschrauberstation auf dem Kalkberg, Stand März 2020

1. Statik

Die Statik der Hubschrauberstation auf dem Kalkberg ist langfristig nach wie vor unsicher. Zwar haben sich in den vergangenen 4 Jahren seit Beginn der Sanierungsmaßnahmen keine neuen Risse im Gebäude aufgetan, aber niemand kann mit Sicherheit sagen, dass das die nächsten 20,30 Jahre so bleiben wird (wir erinnern in diesem Zusammenhang an die Aussagen des vorherigen Gutachters, der davor warnte, dass „auf mehr als 100 Jahre noch signifikante größere Setzungen dauerhaft zu erwarten (sind)“. Wie also umgehen mit einem Bauwerk, das einerseits nicht akut einsturzgefährdet ist, andererseits aber doch zu unsicher steht, um darauf eine Einrichtung zu betreiben, die lebensrettend ist und nicht von einem Tag auf den anderen umziehen kann? Das Nachdenken darüber hat gerade erst begonnen. Wir denken, dass sich hier spannende Möglichkeiten ergeben, die Skandalsaga Kalkberg am Ende doch noch in etwas positives zu wandeln!

Zu bedenken ist auch, dass die bislang am Kalkberg gemessenen Grundwasserstände nur ganz knapp unterhalb der hoch wasserlöslichen Schichten des Kalkbergs standen. Sollte das Grundwasser, z.B. durch den Klimawandel, vorübergehend höher steigen, gefährdet das nicht nur zusätzlich die Statik der Gebäude, sondern es würden auch vermehrt Giftstoffe ausgespült. Welche Maßnahmen dann zu Gebote stehen, ist, angesichts der Tatsache, dass die Inhaltsstoffe gerade der größeren Tiefen des Kalkbergs, weitgehend unbekannt sind, nicht abzusehen. Eine lebensrettende Einrichtung auf solchem Grund zu betreiben ist unverantwortlich (auf eine Kletterhalle/ ein Tagungszentrum/ ein Kaffee etc. kann man notfalls verzichten).

2. Nächtliche Einsatzbereitschaft

Die Hubschrauberstation auf dem Kalkberg hat lediglich eine Betriebsgenehmigung für die Tagstunden (im Sommer von 6 bis 22h, im Winter entsprechend kürzer). Versuche der Feuerwehrleitung, dies anders darzustellen, mussten zurück genommen werden, da die Betriebsgenehmigung hier Klartext spricht (lediglich Heimflüge zur HBS dürfen auch noch nach Einbruch der Dunkelheit zuende geflogen werden). Der Versuch der Irreführung zeigt jedoch, dass hier ein empfindlicher Punkt angesprochen ist, denn mit der Verbesserung, insbesondere der Nachtsichttechnik, sind Nachtflüge technisch mittlerweile kein Problem mehr. In einigen Einsatzgebieten in Süddeutschland zählen sie denn auch bereits zum Standardrepertoire und womöglich ist es nur eine Frage der Zeit, bis die nächtliche Luftrettung deutschlandweit genauso „alltäglich“ ist wie die Luftrettung bei Tageslicht. Angesichts der dichten Wohnumbauung des Kalkbergs ist die Erteilung einer solchen Nachtfluggenehmigung für den Kalkberg aber sehr unwahrscheinlich – nicht zufällig wurden bei den u.g. lärmempfindlichen Einrichtungen nur Schulen, Kindergärten und Altersheime aufgezählt, da diese (auch) tagsüber lärmempfindlich sind (und man davon ausging, nächtlich niemanden vor dem Fluglärm schützen zu müssen). Wer auf den Kalkberg als Standort für die Hubschrauberstation setzt, gefährdet damit die Zukunftsfähigkeit der Kölner Luftrettung! Da für eine Ausweitung der Flugzeiten auf die Nachtstunden wahrscheinlich eine neue Betriebsgenehmigung nötig wäre (mit den entsprechenden Klagemöglichkeiten für die Anwohner), stünde in diesem Moment außerdem auch der Tagesbetrieb der Hubschrauberstation auf dem Spiel.

3. Rechtssicherheit

2015, nachdem der Hangar der HBS sich zu setzen begann, ließ die Stadt Köln die an den Hangar angeschüttete Erdanschüttung wieder abtragen. Diese Erdanschüttung war jedoch Teil des Genehmigungskonzepts, wie aus der Mitschrift des Rates vom 20.12.2011 unmissverständlich hervorgeht. Dort heißt es auf Seite 48: *"Die Firma OX2 (Aachen) wurde als Sieger gekürt. Der Siegerentwurf des Architektenbüros OX2 (siehe unten stehenden Planausschnitt, d. Verf.) 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."*

Auch die Pläne, die der Betriebsgenehmigung aus 2008 beigefügt sind, zeigen diese Anschüttung.

Die Darstellung der Stadt Köln, die Anschüttung auf der Kuppe des Kalkbergs, die später wieder abgetragen wurde, sei lediglich eine „freiwillige Leistung“ zur Errichtung einer Aussichtsplattform gewesen, ist falsch. Das Gros dieser Anschüttung war Teil der Genehmigungsplanung. Zu Aussichtszwecken wurde diese Anschüttung lediglich etwas erweitert.

Sollte die Station auf dem Kalkberg in Betrieb genommen werden, ergeben sich hieraus neue Klagemöglichkeiten für die Anwohner.



Ansicht und Schnitt von OX2-Architekten zur HBS Kalkberg

4. Kosten

Der Fertigbau der Station auf dem Kalkberg soll, nach der vorliegenden Kostenschätzung der Stadt Köln, rund 3 Mio. Euro kosten. Zum Vergleich hier zwei Artikel über in den letzten Jahren erstellte Stationen andernorts. Die eine wurde 2014 für 3,9 Mio Euro errichtet, die andere 2019 für 5,7 Mio Euro:

<https://www.rettungsdienst.de/news/neues-luftrettungszentrum-in-giessen-42303>

<https://www.kurierverlag.de/memmingen/neues-luftrettungszentrum-christoph-17-durach-eingeweiht-10922168.html>

Wenn man bedenkt, dass der Fertigbau am Kalkberg rund 3 Mio kosten soll (die übliche Kostendifferenz zwischen Planung und Umsetzung nicht eingerechnet), sind die Mehrkosten für einen Neubau an anderer Stelle also überschaubar. Angesichts des Gewinns an Sicherheit und sozialer Verträglichkeit stellen sie sich wohl eher als Ersparnis dar.

Bei einer Umnutzung der vorhandenen Bausubstanz müsste diese zudem als Gegenwert in die Kalkulation einbezogen werden.

Das Argument, dass die Stadt Köln in diesem Falle auf den Baukosten für die Station auf dem Kalkberg sitzen bliebe, während sie sonst von den Kassen übernommen würden, ist nicht zutreffend. In einer Stellungnahme der Stadtverwaltung aus dem Jahre 2006 heißt es hierzu: *"Paragraph 133 SGBV nennt die Voraussetzungen für eine Entgeltfestsetzung im Rahmen einer Gebührensatzung. Danach ist den Krankenkassen vor der Entgeltfestsetzung Gelegenheit zur Erörterung zu geben, Investitionen und Reservevorhaltungen dürfen nicht über den zur Sicherstellung des Rettungsdienstes notwendigen Bedarf hinausgehen und die Leistungserbringung durch den Rettungsdienst darf, gemessen an der Sicherstellungsverpflichtung, nicht unwirtschaftlich sein. Sind die genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, können die Krankenkassen ihre Leistungen auf Festbeträge in Höhe vergleichbarer wirtschaftlich erbrachter Leistungen beschränken."* (aus den Unterlagen zur Sitzung des Gesundheitsausschusses am 2.11.2006).

Dass die Kosten der HBS auf dem Kalkberg diejenigen "vergleichbarer wirtschaftlich erbrachter Leistungen" um ein Vielfaches überschreiten (die teure Haldensanierung nicht mitgerechnet) liegt auf der Hand. Von daher dürfte die Stadt auch bei einer Inbetriebnahme der HBS Kalkberg auf einem Gutteil der Kosten sitzen bleiben.

5. Fluglärm

Beide Hubschrauber zusammen fliegen ca. 2200 Einsätze im Jahr. Das entspricht 4400 Flugbewegungen im Jahr, 12 Flugbewegungen am Tag oder einer Flugbewegung pro Stunde (da die Hubschrauber bislang nur tagsüber fliegen). Wer sich einmal in der Nähe eines Hubschraubers im Start- oder Landeanflug aufgehalten hat, weiß, dass das laut ist. Mit einer solchen Störung zu leben ist möglich, aber es stellt eine erhebliche Beeinträchtigung dar.

Von allen in Frage kommenden Standorten ist der Kalkberg mit Abstand derjenige mit der dichtesten Wohnumbauung. In einem Abstand von 300 bis 1000 Metern rund um die Hubschrauberstation leben hier aktuell 26.400 Menschen. Darin noch nicht eingerechnet sind die mehr als 5000 Bewohner, die auf dem ehemaligen KHD-Gelände entlang der Deutz-Mülheimer Straße (Coloneo I und II, Deutz Quartiere und Otto-Langen-Quartier) demnächst beheimatet sein werden (auch sie liegen innerhalb des 1000m-

Radius). Dass dieser Radius den für die Lärmemissionen realistisch zu betrachtenden Abstand darstellt, geht aus einer Bestimmung der Genehmigungsbehörde hervor. Sie verpflichtet die Bauherrin der Hubschrauberstation, sämtliche besonders lärmempfindlichen Einrichtungen im Umkreis von 1 km um die Hubschrauberstation mit zusätzlichem Lärmschutz auszurüsten. In der Ratsmitschrift vom 20.12.2011 heißt es hierzu: *"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."(Stand 2008!)*

Zum Vergleich:

Zu den im jüngsten Vergleichsgutachten für die Alternativstandorte geprüften Standorten gehört auch ein Feld in direkter Nachbarschaft des Sportflugplatzes Kurtekotten. Dort stehen im gleichen 1000m-Radius gerade einmal 54 Einfamilienhäuser (in Abständen von 750 bis 1000 Metern zum potentiellen Hubschrauberstandort) und keine einzige besonders lärmempfindliche Einrichtung (die eine vom Gutachter angeführte KITA liegt knapp außerhalb des Radius´)

Auch der Flughafen Köln/Bonn zählt zu den geprüften Standorten. Dort sind gerade einmal 19 Einfamilienhäuser am äußersten Rand des 1000m-Radius´ sowie keine einzige besonders lärmempfindliche Einrichtung von der HBS betroffen.

In dem Gutachten liest sich das dann, z.B. für den Kurtekotten, so:

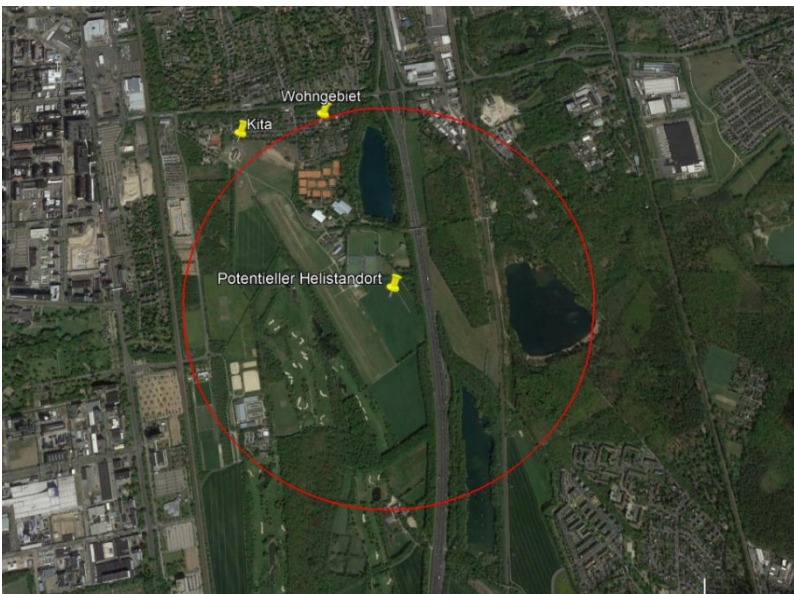
„Zunächst dürfte der Lärmschutz hier erhebliche Probleme bereiten. Mit der Errichtung einer HBS würde eine beträchtliche Lärmsteigerung einhergehen. Erschwerend kommt hinzu, dass sich ein Kindergarten und damit eine lärmsensible Einrichtung in der Nähe des Sonderlandeplatzes befindet. Relevant wäre darüber hinaus, dass das betroffene Gebiet ein wohnungsnahes Landschaftsschutzgebiet in einem urbanen Ballungsraum ist, dessen Erholungswert durch eine erhöhte Lärmbelastung eingeschränkt werden könnte“.

Ähnlich besorgt äußert sich der Gutachter an anderer Stelle um das Wohl der Bewohner der 19 Einfamilienhäuser am äußersten Rand des 1000m-Radius am Köln/Bonner Flughafen.

Von den 26.400 aktuellen und demnächst über 30.000 Menschen rund um den Kalkberg (und noch dazu in nächster Nähe zu diesem) sowie den 23 besonders lärmempfindlichen Einrichtungen (Stand 2008, in der Zwischenzeit ist wahrscheinlich die eine oder andere hinzu gekommen) spricht das Gutachten an keiner Stelle. Dass der von der Feuerwehr beauftragte Gutachter am Ende zu dem Schluss kommt, den Kalkberg wie gehabt als Standort für die Hubschrauberstation zu empfehlen, wundert angesichts dieses Umgangs mit Fakten wenig.



Kalkberg
(26.400 Anwohner, 13 KITAs, 9 Schulen,
1 Seniorenheim im 1000m-Radius, Stand
2008)



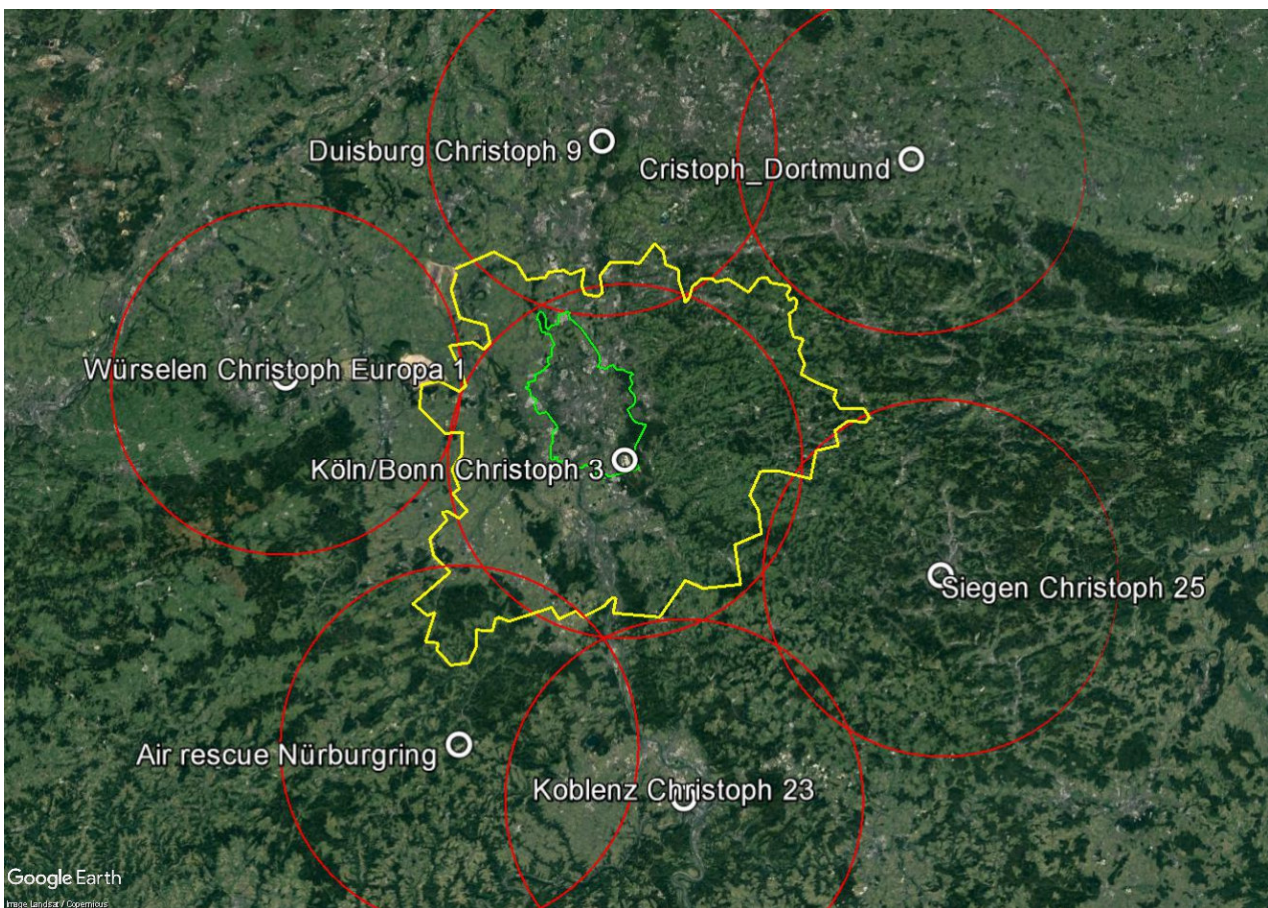
Kurtekotten (54 Einfamilienhäuser
im 1000m-Radius, Stand 2019)



Flughafen Köln/Bonn (19
Einfamilienhäuser
im 1000m-Radius, Stand 2019)

6. Einsatzstrategie

Dass nicht der Kalkberg, sondern der Flughafen Köln/Bonn ideal im Einsatzgebiet von Christoph 3 gelegen ist (das sich aus den Einsatzradien der umliegenden Rettungshubschrauber sowie aus dem Territorium der Betreibergemeinschaft ergibt), ist mittlerweile zu den meisten an der Entscheidung Beteiligten durchgedrungen (siehe hierzu die unten stehende Grafik). Angesichts der Fluggeschwindigkeit von 250 km/h geht es bei der zentralen Verortung der HBS im Einsatzgebiet allerdings auch nicht um den einen oder anderen Kilometer Distanz zur rechnerischen Mitte. Von daher sind die meisten Standorte in ungefährender Nähe dieses Mittelpunkts ähnlich geeignet. Weniger bedeutsam (wenn auch nicht völlig unbedeutend) ist die Lage zum Kölner Stadtgebiet. Auch hier gilt: Eine Nähe zum Stadtgebiet ist wünschenswert, die Zentralität innerhalb des Stadtgebiets spielt allerdings keine Rolle! Festzuhalten ist: Die von der Feuerwehr stets bemühte, angeblich konkurrenzlose Lagegunst des Kalkbergs ist Blödsinn und die Lage mitten in der Stadt kein Vor- sondern ein klarer Nachteil!



Einsatzradius Christoph 3 vom Flughafen Köln/Bonn. Zu erkennen ist die ideale Lage sowohl zwischen den Radien der benachbarten Rettungshubschrauber als auch innerhalb des Gebiets der Trägergemeinschaft.

Rot: Einsatzradien der Rettungshubschrauber innerhalb der empfohlenen Einsatzzeit

Gelb: Grenzen der Trägergemeinschaft Christoph 3

Grün: Grenze Stadtgebiet Köln