

Fragenkatalog aus der Bürgerinformationsveranstaltung am 1. Februar 2016 im Johann-Gottfried-Herder-Gymnasium

Alternativstandort

1. Für welchen Standort, außer dem Kalkberg haben Sie eine luftrechtliche Genehmigung beantragt?

Der Beantragung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung war eine umfangreiche Prüfung von insgesamt 23 Standorten vorgeschaltet.

Das Ergebnis dieser Standortprüfung wurde dem Rat der Stadt Köln am 05.07.2005 unter der Drucksachen-Nummer 0444/2005 zur Entscheidung vorgelegt und der Rat der Stadt hat sich mehrheitlich für den Kalkberg als zukünftigen Standort der Hubschrauberbetriebsstation entschieden. Im Zusammenhang mit dem [Beschluss zu „Weiterplanung und Bau einer Rettungshubschrauberbetriebsstation für Köln“ unter der Drucksachen-Nummer 4300/2011](#) wurde zudem eine auf mittlerweile 42 Standorte erweiterte Matrix als Anlage 21.1 beigefügt. Die zuvor geprüften 23 Standorte sind der Vorlage als Anlage 4 beigefügt.

Auf dieser Grundlage war eine Beantragung weiterer luftverkehrsrechtlicher Genehmigungen war damals nicht notwendig.

Die Matrix, auf deren Grundlage der Rat zunächst 2005 aus 23 Vergleichsstandorten und dann nochmals 2011 aus 42 Vergleichsstandorten für den Standort Kalkberg votiert hat, war zu keinem Zeitpunkt das Ergebnis einer ergebnisoffenen Prüfung. Der erste und eigentlich schon ausreichende Hinweis darauf ist die Tatsache, dass bereits im November 2004 ein luftrechtliches Eignungsgutachten für den Kalkberg vorgelegt wurde, obwohl die Matrix erst im Juli 2005 vorlag. Da dieses Gutachten bereits einige Zeit vor November 2004 in Auftrag gegeben worden sein muss, ist der zeitliche Abstand zur Fertigstellung der Matrix also beträchtlich. Es ist uns auch nicht bekannt, dass für irgendeinen der anderen, angeblich geprüften Standorte, ein solcher Aufwand betrieben wurde.

Interessant ist auch die Tatsache, dass dieses Gutachten nicht von der Stadt Köln als vergleichende Instanz, sondern von einer Tochtergesellschaft der städtischen Wohnungsbaugesellschaft GAG in Auftrag gegeben wurde, die am alten Hubschrauberstandort in Köln-Merheim bauen wollte. Die gleiche Gesellschaft hat überdies einen Baukostenzuschuss von 1 Mio. Euro versprochen (und dieses Versprechen später eingelöst), wenn die Hubschrauberstation binnen eines Jahres auf den Kalkberg verlegt würde. Dieses Versprechen bezog sich interessanterweise ausdrücklich auf einen Umzug auf den Kalkberg und nicht bloß auf ein Wegziehen aus Merheim. Die Vorbestimmtheit des Standorts Kalkberg lässt sich schon allein aus diesen Fakten deutlich erkennen.

In der [Sitzung des Rats am 15.12.2016 ist unter TOP 3.1.5 Ziffer 4](#) entschieden worden, „die möglichen Standortalternativen für eine Rettungshubschrauberstation, darunter auch

- das Messe-Areal,

darzustellen. Dabei sind auch die Standorte

- Geestemünder Straße (Niehl),
- Heinrich-Rohlmann-Straße (Ossendorf),
- Bernhard-Günther-Straße (Niehl),
- Flughafen und
- Klinik Merheim,

die dem Rat am 25.04.2005 (DsNr. 0444/2005) vorgelegt wurden, sowie der Standort

- Flugplatz Kurtekotten in Leverkusen,

mit dem sich die Ratsgremien Mitte 2013 befassten, aus heutiger Sicht nach den Kriterien Verfügbarkeit, Lagegunst, Genehmigungsfähigkeit, Lärmschutz, Bau- grundtragfähigkeit, zeitliche Realisierbarkeit und Kosten vergleichend zu betrachten.“

Dieser Beschluss wurde in der [Ratssitzung am 15.03.2016 unter TOP 3.1.11 Ziffer 3.a\)](#) dahingehend konkretisiert, dass „die Verwaltung wird darüber hinaus beauftragt (wird), zur Sitzung des Hauptausschusses am 11.04.2016 fristgerecht und aktuell vorzulegen“: „Die synoptische Darstellung eines Vergleichs möglicher Alternativstandorte laut Ziffer 4 des Ratsbeschlusses vom 15.12.2015 einschließlich der Schätzung der Investitionskosten – in Ergänzung der [Mitteilung 0057/2016](#) vom (unter anderem) [26.01.2016 im Gesundheitsausschuss](#). Dabei sind die genehmigungsrechtlichen Fragen und Erfordernisse im Vorfeld mit der Bezirksregierung Düsseldorf zu erörtern und die Ergebnisse darzustellen.

In der [gemeinsamen Sondersitzung des Gesundheitsausschusses, des Bauausschusses und des Ausschusses Umwelt und Grün am 18.03.2016 wurde zu diesem Thema im Rahmen der Beschlussfassung zu Ziffer 3](#) („Zur Prüfung von Alternativstandorten“) durch die Ausschussmitglieder abweichend von der vorgelegten Beschlussvorlage beschlossen, keine finanziellen Mittel zu bewilligen. Die Verwaltung wurde aufgefordert, diese Prüfungen mit Bordmitteln durchzuführen. Diese Prüfungen laufen zurzeit noch.

Die Erarbeitung einer neuen Standortvergleichenden Matrix wurde vom Rat bereits im Dezember 2015 gefordert. Im März 2016 setzte der Rat hierzu eine Frist bis zur Sitzung des Hauptausschusses im April. Weil er nichts vorlegen konnte, ließ der Stadtdirektor die Sitzung des Hauptausschusses im April absagen. Zur Ratssitzung im Mai legte er dann immer noch nichts vor. Stattdessen verkündete er den Ausschussmitgliedern, dass er die von ihnen im März abgelehnte Planung der Haldensanierung einfach ohne ihre Zustimmung beauftragt hat (die Ausschussmitglieder hatten ihre Zustimmung von einer vorher vorzulegenden Aufschlüsselung der Planungskosten abhängig gemacht). Gemeinsam mit der ohne Begründung seit März immer wieder vertagten Vorlage des Abschlussgutachtens für den Kalkberg offenbart dies die Verzögerungstaktik der Feuerwehr und des Stadtdirektors. In der Zwischenzeit schufen und schaffen sie mit dem Abholzen der Hänge, dem Aufstellen eines Bauzauns, der mittlerweile nicht nur die angeblich abrutschgefährdeten Hänge, sondern den gesamten Berg umschließt und weiteren Maßnahmen Fakten, gefährden die Gesundheit der Bevölkerung und produzieren Kosten, die man längst in die Ertüchtigung alternativer Standorte hätte stecken können.

2. Das von Professor Lechleuthner genannte Schreiben des Vereins Flughafen Kurtekotten soll im WEB abgelegt werden!

Das Schreiben wird unter <http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/feuerwehr/hubschrauber/> abgelegt, sobald das Schreiben vorliegt.

Die Sportflieger vom Kurtekotten haben in ihrer Hauptversammlung am 10. Mai 2016 entschieden, dass sie einer Prüfung ihres Flugplatzes als Standort für die

Hubschrauberstation zustimmen und die Stadt Köln hierüber informiert!

3. Warum werden die Vertreter/Entscheider vom Flughafen KölnBonn und der Messe nicht dazu eingeladen? Das im Anhang befindliche Schreiben (14.12.2015) vom Flughafen KölnBonn verweist auf die Antwort vom 01.12.2011. Dieses wurde erst nach der Bürgerinformation vom 28.11.2011 angefertigt! Ein expliziter Ausschluss ist nicht darin enthalten! Die Position des Flughafens KölnBonn zu dieser Fragestellung ist unverändert. Die aktuellen Prüfaufträge der Verwaltung zu Alternativstandorten umfassen auch den Flughafen KölnBonn sowie den Messestandort. Siehe auch die Ausführungen zu Frage 1.

Die Schreiben der Messe und des Flughafens sind nicht mehr als Interessenbekundigungen. Wir zitieren hierzu aus einem Schreiben von Christoph Goldstein an die Kölner Fraktionsvorsitzenden vom 1.2.2016. Sein Schreiben bezieht sich auf die Tischvorlage des Stadtdirektors zur Sitzung der Ausschüsse im Januar:

"Sehr geehrte Fraktionsvorsitzende, sehr geehrte Ratsmitglieder, ich möchte Ihnen gerne mitteilen, dass die Auseinandersetzung mit dem Thema Hubschrauberstation nicht nur in Kalk sondern auch von Bürgern anderer Stadtteile mit Aufmerksamkeit und Sorge verfolgt wird. Ich bin Herrn Sieverts - unbekannterweise für die regelmäßig hergestellte Transparenz sehr dankbar, da es ja nicht nur um die Interessen der Bürger in Kalk geht, sondern auch um öffentliche Mittel, die hier aufgewandt werden. Das in der anhängenden Tischvorlage aufgeführte Ergebnis der Prüfung von Standortalternativen hat mich in erhebliches Staunen versetzt. Ohne die Argumente und Abwägungen beurteilen zu können ist es gelinde gesagt erstaunlich, sich bspw. im Fall Messe / Flughafen als "Prüfung" lediglich ein ablehnendes halbseitiges Schreiben der betreffenden Unternehmen zu besorgen. Im Beispiel der Messe liegt hier keine Prüfung vor, sondern eine Interessenbekundigung seitens des städtischen (!) Unternehmens, die Flächen lieber für anderes verwenden zu wollen. Dies ist jedoch eine politische Entscheidung, die nicht der Unternehmensleitung, sondern der politischen Vertretung, also Ihnen, zusteht. Zu den anderen Standorten fehlt mir definitiv Detailwissen, jedoch scheint es mir nirgendwo so, dass eine weitere Faktenprüfung und Darstellung der Alternativkosten und -verfahren stattgefunden hat. Zumindest wird dies nicht erkennbar dargestellt. Ich habe selbst 2,5 Jahre im Planungsstab der Senatskanzlei Hamburg gearbeitet und für Prüfaufträge und Berichte an die Bürgerschaft (also den Stadtrat) Stellungnahmen zu erstellen gehabt. Vor diesem Hintergrund kommt mir - ohne die Details zu kennen - die Mitteilung der Verwaltung als Antwort auf den Prüfauftrag des Stadtrates doch recht blass vor und kaum geeignet, die Funktion des Stadtparlaments als Kontrollorgan hinsichtlich der städtischen Finanzen zu ermöglichen. Ohne Ihnen Entscheidungen in die eine oder andere Richtung nahe legen zu wollen möchte ich darauf hinweisen, dass die Entscheidungen des Rates intensiv öffentlich beachtet werden und damit auch die Entscheidung, ob die Faktenlage zur Entscheidungsfindung ausreichend dargestellt wurde.

Ich sende freundliche Grüße und alles Gute für die schwierige Aufgabe,
Christoph Goldstein
Lindenthalgürtel 26
50935 Köln

4. Mitteilung 0057/2016 >> TOP 10.2.9 BV Kalk: Wie schätzt der Verein zum Flugplatz Leverkusen Kurtekotten eine Standortnutzung nach dem Gespräch

mit dem RP Düsseldorf ein - auch wenn die Verwaltung dies weiterhin

ablehnt? Eine offizielle Einschätzung zur Genehmigungsfähigkeit des Flugplatzes Kurtekotten durch die zuständige Luftaufsicht liegt der Stadt Köln nicht vor. Der Verein wurde als Betreiber des Flugplatzes erneut gebeten, Kontakt zur Luftaufsicht aufzunehmen, diese Frage zu klären und die Stadt Köln zu informieren.

Der Verein hat mittlerweile auf seiner Hauptversammlung vom 10. Mai beschlossen, einer Prüfung der Genehmigungsfähigkeit für die Hubschrauberstation auf seinem Terrain zuzustimmen (s.o.) und die Stadt Köln darüber informiert. Es ist nicht Aufgabe des Vereins, sondern der Stadt Köln, die Prüfung der Genehmigungsfähigkeit zu betreiben. Auch am Kalkberg hat stets die Stadt Köln dieses Verfahren vorangetrieben.

5. Wieso ist keine neue Prüfung von alternativen Standorten erfolgt?

Die Standortprüfung im Vorfeld der Ratsentscheidung am 05.07.2005 war mit insgesamt 23 Standorten bereits sehr umfangreich. Die bewerteten Kriterien der Standortprüfung wurden und werden von der zuständigen Luftaufsicht als sachgerecht und angemessen angesehen, siehe „Genehmigungsbescheid für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Köln – Kalkberg Luftrettungsbetriebsstation“ S.

34. Nach der Ratsentscheidung am 05.07.2005 wurden weitere 19 Alternativstandorte geprüft, davon stammten 9 Standortvorschläge aus dem Mediationsverfahren einer Klägerin. Die übrigen 10 Standortvorschläge gingen auf neue Vorschläge der Bürgerschaft, der Verwaltung und des Stadtdirektors persönlich zurück. Kein

Standort konnte annäherungsweise die gleiche Eignungspunktzahl erreichen wie der Standort Kalkberg. Aktuell werden neun Standorte geprüft, davon sieben erneut und zwei erstmalig. Im Einzelnen sind das folgende Standorte: Geestemünder Straße,

Bernhard Günther Straße, Heinrich Rohlmann Straße, Klinik Merheim (neu), LSC Kurtekotten, Messe – alt, Messe – P22 (neu), Flughafen Köln/Bonn und Kalkberg.

Siehe auch Beantwortung zu Frage 1 sowie der in der [Ratssitzung am 20.12.2011](#) gefasste [Beschluss zu „Weiterplanung und Bau einer Rettungshubschrauberbetriebsstation für Köln“ unter der Drucksachen-Nummer 4300/2011](#)

Die Fragwürdigkeit der Bewertungskriterien aus denen der Kalkberg als Punktsieger hervorgegangen ist, ist mittlerweile offensichtlich. Siehe hierzu auch der Artikel im Kölner Stadtanzeiger vom 11.3.2016, wo es unter der Zwischenüberschrift "Auswahl wirft Fragen auf" heißt:

"Die Feuerwehr und die Stadt hatten sämtliche Standorte bereits 2005 und 2011 auf ihre Eignung untersucht. Daraus ging jeweils der Kalkberg als klarer Sieger hervor, wobei die Auswahl der Kriterien Fragen aufwirft.

So fielen einige Grundstücke nur deshalb durch, weil die Bauzeit länger als zwei Jahre gedauert hätte. Angesichts der Tatsache, dass seit dieser Bewertung mittlerweile elf beziehungsweise fünf Jahre vergangen sind, kann der Zeitdruck kaum eine so gewichtige Rolle gespielt haben, wie es die Untersuchung damals Glauben machen wollte.

Als zumindest fragwürdig dürfte auch der Umstand bezeichnet werden, dass der Zustand des jeweiligen Baugrunds nicht als Kriterium herangezogen wurde. Das hätte dem Kalkberg – eine aus chemischen Abfällen bestehende Müllhalde – mit Sicherheit keine positiven Punkte eingebracht.

Der mögliche Standort auf dem neuen Leitstellengebäude der Feuerwache in Weidenpesch erhielt in der Bewertung hingegen einen Punktabzug, weil sich innerhalb eines Umkreises von drei Kilometern keine zweite Feuerwache befindet – was angesichts der bestehenden Wache

logisch ist und die Herabstufung fragwürdig macht."

Den vollständigen Artikel siehe unter:

<http://www.ksta.de/koeln/kalk/kalkberg-aus-fuer-hubschrauberstation-rueckt-in-greifbare-naehe-23703530>

Zu einer gründlicheren Kritik an der Matrix siehe auch unter:

http://kalkberg.kalkpost.de/?page_id=558

Sowie den ersten Teil der von der BI Kalkberg erstellten, vergleichenden Standortmatrix aus 2016:

http://kalkberg.kalkpost.de/wp-content/uploads/2016/05/00_Matrix_BI_Kalkberg_31.3.2016.pdf

Zu den in der Antwort auf die Frage genannten nachträglichen Prüfungen von 19 Standorten ist zu sagen, dass die Farce, die diese Prüfungen darstellten, besonders offensichtlich wurde, als der Stadtdirektor darauf verwies, dass diese Standorte schon allein deshalb ausscheiden würden, weil für sie keine flugrechtliche Genehmigung vorläge und man diese auch nicht erhalten würde, solange man eine solche für den Kalkberg hätte. Mittlerweile hat sich heraus gestellt, dass diese Aussage falsch war. Allein für diese Irreführung gehört dem Stadtdirektor unserer Ansicht nach das Vertrauen und die Zuständigkeit für das Projekt entzogen.

6. Benennung der Alternativstandorte! Geestemünder Straße, Bernhard Günther Straße, Heinrich Rohlmann Straße: Stand der Dinge?

Die genannten Standorte: Geestemünder Straße (Niehl), Bernhard Günther Straße (Niehl) und Heinrich Rohlmann Straße (Ossendorf) wurden 2016 aufgrund des Ratsbeschlusses vom 15.12.2015 wiederholt geprüft. Im Ergebnis sind alle drei Standorte deutlich weniger gut geeignet bzw. ungeeignet. Obwohl die bereits geprüften Alternativstandorte nicht oder weniger gut geeignet sind, hat der Rat der Stadt Köln am 15.12.2015 beschlossen, dass folgende Standorte: Geestemünder Straße, Bernhard Günther Straße, Heinrich Rohlmann Straße, Klinik Merheim (neu), LSC Kurtekotten, Messe – alt, Messe – P22 (neu), Flughafen Köln/Bonn und Kalkberg, erneut bzw. erstmalig geprüft werden.

Siehe auch [Sitzung des Rats am 15.12.2016 ist unter TOP 3.1.5 Ziffer 4](#) sowie [Ratssitzung am 15.03.2016 unter TOP 3.1.11 Ziffer 3.a\)](#) und [gemeinsame Sondersitzung des Gesundheitsausschusses, des Bauausschusses und des Ausschusses Umwelt und Grün am 18.03.2016](#).

Zur Fadenscheinigkeit aller bisherigen angeblichen Prüfungen siehe das zitierte Schreiben von Christoph Goldstein unter Frage 3.

7. Was wurde zur Umsetzung des Ratsbeschlusses, Alternativstandorte zum Kalkberg neu zu bewerten, bisher unternommen?

Der Rat der Stadt Köln hat die Verwaltung zur erneuten Prüfung von Alternativstandorten aufgefordert, siehe auch Antwort zu Frage 6. Darunter werden auch die Standorte Krankenhaus Merheim und KölnMesse -P22 geprüft. Alle Standorte sind nochmals angefragt worden und um eine schriftliche Auskunft hinsichtlich einer etwaigen Realisierung gebeten worden. Abschließende Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Siehe auch [Sitzung des Rats am 15.12.2016 ist unter TOP 3.1.5 Ziffer 4](#) sowie [Ratssitzung am 15.03.2016 unter TOP 3.1.11 Ziffer 3.a\)](#) und [gemeinsame](#)

[Sondersitzung des Gesundheitsausschusses, des Bauausschusses und des Ausschusses Umwelt und Grün am 18.03.2016.](#)

Die Anfrage einer schriftlichen Auskunft ist keine Standortprüfung (siehe unter Frage 3)!.

Die Diskrepanz zwischen dem Aktivismus, den die Projektverantwortlichen für die Station auf dem Kalkberg an den Tag legen und der weitgehenden Tatenlosigkeit bei der Prüfung der Alternativstandorte ist offensichtlich. Noch nicht einmal ein Zwischenbericht wurde diesbezüglich vorgelegt, und dies, obwohl Rat und Ausschüsse mehrfach Fristen für die Vorlage einer neuen Vergleichsmatrix gesetzt hatten (siehe auch unter Frage 1).

8. Wann und wie werden sie die Kosten- und Risikobewertung von Alternativstandorten, die vom Rat beschlossen wurde durchführen?

Eine wiederholte Prüfung der Alternativstandorte ohne qualifiziertes Eignungs- und Lärmgutachten bleibt aus Sicht eines luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens vervollständigungsbedürftig. Der Rat der Stadt Köln hat am 15.12.2015 beschlossen, dass insgesamt neun Standorte, davon 7 Standorte wiederholt geprüft werden. Im Einzelnen sind das: Geestemünder Straße, Bernhard

Günther Straße, Heinrich Rohlmann Straße, Klinik Merheim, LSC Kurtekotten, Messe – alt, Messe – P22, Flughafen Köln/Bonn und Kalkberg.

Aufgabe ist es, diese Prüfung der alternativen Standorte mit der luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsbehörde Bezirksregierung Düsseldorf durchzuführen.

Siehe auch [Sitzung des Rats am 15.12.2016 ist unter TOP 3.1.5 Ziffer 4](#) sowie [Ratssitzung am 15.03.2016 unter TOP 3.1.11 Ziffer 3.a\)](#) und [gemeinsame Sondersitzung des Gesundheitsausschusses, des Bauausschusses und des Ausschusses Umwelt und Grün am 18.03.2016.](#)

Hierzu ist zu sagen, dass die Bezirksregierung Düsseldorf bislang alle Einwände gegen den Standort Kalkberg stets vom Tisch gewischt hat, auch diejenigen, die sich im Nachhinein nachweisbar als berechtigt erwiesen. So stand z.B. in einem Schreiben der BI Kalkberg vom 14.12.2012 an die Bezirksregierung:

"Daher muss die Stadt Köln sich die Frage stellen lassen, aus welchem Grund die Nord-Westflanke bislang nicht ausreichend untersucht worden ist. Sachgerechte Gründe sind hierfür nicht ersichtlich. Möglicherweise war der Umstand für dieses Säumnis mitursächlich, dass die Nord- und die Westflanke des Kalkbergs vergleichsweise dicht an die Wohnhäuser und Bahngleise heran reichen. Da beide Flanken sehr steil sind, müssten sie, aus statischen Gründen, vor ihrer Abdeckung mit einer gering wasserdurchlässigen Bodenschicht, abgeflacht werden. Bei Einhaltung der vorgeschriebenen Böschungswinkel würde diese Maßnahme den Haldenfuß jedoch bis in den Bahnkörper bzw. bis in die Wohngrundstücke hinein verlagern. Da dies extrem aufwendig wäre, könnte dieser Umstand, insbesondere angesichts der dadurch verursachten erheblichen Kosten, zu dieser "Nachlässigkeit" geführt haben."

Wir fragen: Wieviel Recht muss man eigentlich noch haben, um endlich auch Recht zu bekommen? Und welche Autorität ist einer Bezirksregierung zu gewähren, die beim Kalkberg offenbar von Anfang an auf "nichts hören, nichts sehen, nichts sagen" geschaltet hatte und immer nur "durchgewunken" hat? Es ist gut möglich, dass die Prüfung alternativer Standorte durch die Bezirksregierung erst dann wohlwollend ausfallen wird, wenn der Standort Kalkberg durch die Stadt Köln endgültig aufgegeben wird oder der Bezirksregierung durch hohe städtische Vertreter die Notwendigkeit von Alternativen eindringlich dargestellt wird. Vom derzeitigen Stadtdirektor ist eine solche

Darstellung nicht zu erwarten!

Altlast

9. Was wird mit dem "kleinen" Kalkberg (LIDL) - wie belastet ist dieser?

Der kleine Kalkberg wurde in den letzten Jahren durch die Eigentümerin gemäß den Vorgaben eines verbindlichen Sanierungsplanes mit einer Bentonitmatte abgedichtet und mit einer 1m mächtigen Rekultivierungsschicht abgedeckt. Die Maßnahmen stehen kurz vor dem Abschluss. Es ist bekannt, dass durch die dortigen Ablagerungen das Grundwasser aufgesalzen wird. Die Aufsalzungen sollen durch die Abdeckung der Deponie minimiert werden.

An der Ecke Kalk-Mülheimer-Straße/ Karlsruher Straße soll ein Lebensmitteldiscountmarkt entstehen. Im Zuge der Baumaßnahmen wird diese Fläche dann ebenfalls vollständig versiegelt.

Nach Auffassung des Umwelt- und Verbraucherschutzamts in seiner Funktion als untere Abfall-, Wasser- und Immissionsschutzbehörde, unteren Bodenschutzbehörde, unteren Landschaftsbehörde ist damit der gesamte „kleine“ Kalkberg fachgerecht versiegelt.

10. Hat der ehemalige Umweltamtsleiter als laut Dr. Albach ausgewiesener "Bodenschutzfachmann", der auch öffentlich behauptet haben soll, der Kalkberg sei die am "besten untersuchte Deponie" Verantwortung im Sinne von Organisationsverschulden zu tragen? Kann er in Regress genommen werden?

Der Begriff des Organisationsverschuldens bezeichnet im Bereich der Haftung wegen arglistiger Täuschung eine Form der Wissenszurechnung. Die Stadt Köln kann eine Mitarbeiterin oder einen Mitarbeiter nur dann in Regress nehmen, wenn die Mitarbeiterin oder der Mitarbeiter vorsätzlich oder grob fahrlässig eine ihr/Ihm obliegende Pflicht verletzt und dadurch einen Schaden verursacht hat. Die Äußerungen des damaligen Leiters des Amtes für Umwelt und Verbraucherschutz beruhen auf den zum damaligen Zeitpunkt bekannten Erkenntnissen und lassen eine solche Bewertung und Schlussfolgerung nicht zu.

Das ist rein juristisch betrachtet wohl korrekt. Tatsächlich stellte die damalige Behauptung wohl eine reine Schutzbehauptung dar, die durch den Stand der Untersuchungen nicht zu rechtfertigen war. Es wäre durchaus erwägenswert, Beamter für die Aufstellung von Schutzbehauptungen leichter regresspflichtig zu machen, denn sie führen Politik und Bürgerschaft damit in die Irre und erschweren die Findung sachgerechter Entscheidungen, statt ihrer Aufgabe nachzukommen, diese zu erleichtern. Aber das ist ein anderes Thema...

11. Wie soll das Deponiegut aus der abgetragenen Kuppe dauerhaft verbaut werden (Schadstoffklasse 2) und welche Kosten sind hierfür in ihrer Kalkulation enthalten?

Das zurzeit umgelagerte Material wird nach dem fortzuschreibenden Stabilisierungskonzept wieder im Bereich des Kalkberges verwendet. Wo und

wie genau die Einbringung des Materials stattfindet und welche Kosten dafür anfallen werden, ist Inhalt des Stabilisierungskonzeptes. Dieses wird zurzeit erstellt.

Zum Stabilisierungskonzept ist zu sagen, dass dieses ohne eine zunächst zu erfolgende Aufschlüsselung der Planungskosten gemäß dem Beschluss der Ausschüsse für Bauen, Umwelt und Gesundheit gar nicht aufgestellt werden durfte (s.o.). Natürlich bedarf der Kalkberg einer Sanierung. Wie und in welchem Umfang diese erfolgt, hängt jedoch wesentlich von der Entscheidung ab, ob man dort weiterhin den Bau der Hubschrauberstation verfolgt oder nicht. Die Behauptung, dass die Haldensanierung "nutzungsneutral" sei, ist Blödsinn. Die Forderung der Ausschüsse nach einer Aufschlüsselung der Planungskosten geschah aufgrund des Verdachts, dass hier, unter dem Vorwand der Haldensanierung, Fakten für die Hubschrauberstation geschaffen werden sollen. Leider ist es dem Stadtdirektor gelungen, das Mandat der Politik außer Kraft zu setzen, indem er der Oberbürgermeisterin "Gefahr im Verzug" vortäuschte. Genau diese "Gefahr im Verzug" konnten die Ausschussmitglieder, die sich teilweise gründlich eingearbeitet hatten, aber genau nicht erkennen!

12. Wie ist der aktuelle Stand der Grundwasserverunreinigung, ist der Verursacher gefunden? Warum sind die Originaluntersuchungen nicht im Internet abgelegt?

Nach der Durchführung von Maßnahmen und Grundwasseranalysen zur weiteren Sachstandsermittlung der Untergrundsituation und -verhältnisse wird ein gutachterlicher Zwischenbericht vom beauftragten Gutachterbüro CONZEPT GmbH zum Ende des 1. Halbjahres 2016 erwartet.

Aktuelle Originaluntersuchungen sind im Internetauftritt der Feuerwehr unter <http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/feuerwehr/hubschrauber/ergebnisse-der-grundwasseranalysen-am-kalkberg> hinterlegt. Aktuelle Analysen werden laufend eingestellt.

13. Der ganze Giftmüll muss weg! Wohin kommt der Giftmüll?

Der Kalkberg ist aus Produktionsabfällen der ehemaligen Chemischen Fabrik Kalk (CFK) aufgebaut. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Kalk und Kalkschlämme, der Begriff „Giftmüll“ ist hierbei unangebracht. Siehe auch Antwort zu Frage 11.

Es stimmt, dass das Gros des Kalkbergs aus Kalkschlämme aus der Düngemittelproduktion besteht. Allerdings haben die Grundwasseruntersuchungen und nun eben auch die jüngsten Bodenuntersuchungen eine bedenkliche Anreicherung dieses Materials mit einem ganzen Cocktail an giftigen Substanzen festgestellt. Diese reichen von Blei über Arsen und Cyanid bis hin zu polyaromatischen Kohlenwasserstoffen und weiteren Substanzen. Die Antwort auf Frage 13 fällt deshalb unter die Kategorie "Schutzbehauptung".

14. Wie bewerten Sie das Risiko von endlosen Bauschäden in Zukunft?

Sofern der Rat der Stadt Köln den Baustopp aufhebt, ist nach Einschätzung des beauftragten Gutachters nach der Haldenstabilisierung nicht mit weiteren Bauschäden zu rechnen.

Vorgesehen ist, stark setzungsempfindliche Bauteile nachjustierbar auszubilden und dann natürlich vorsorglich in regelmäßigen Abständen ein „Monitoring“ zur vorsorglichen Kontrolle durchzuführen. Hierzu könnten bereits zur Erkundung eingebrachte Tiefenbohrungen für Inklinometer-Messungen genutzt werden, um die Böschungsneigungen zukünftig zu kontrollieren.

„Nach Stabilisierung und Sicherung der Halde kann – wie wir immer wieder betont haben – der Betrieb der Hubschrauberstation erfolgen, sofern einige setzungsempfindliche Bauteile (wie die großen Tore, Kerosinanlagen und die Fassade) durch nachjustierende Zusatzmaßnahmen gesichert werden.“ (Institut GRÜN, 11.03.2016)

Siehe auch die beigefügten Gutachten der [Beschlussvorlage der Verwaltung unter Drucksachennummer 0789/2016](#) in der [gemeinsamen Sondersitzung des Gesundheitsausschusses, des Bauausschusses und des Ausschusses Umwelt und Grün am 18.03.2016](#).

Nachdem der Gutachter in seinen ersten beiden, bereits sehr kritisch ausgefallenen Zwischenberichten stets den in diesem Zusammenhang etwas verwunderlichen, weil sehr optimistischen Satz nachgeschoben hatte, dass "an der grundsätzlichen Betreibbarkeit der Hubschrauberstation nach Sanierung der Halde kein Zweifel bestünde", hat er in seinem letzten, regelrecht katastrophal ausgefallenen Zwischenbericht vom März 2016 auf diese Einschätzung verzichtet. Dadurch standen die eigentlichen Ergebnisse des Gutachtens für sich und jeder konnte sich seine Meinung bilden und die fiel im Allgemeinen vernichtend für die Hubschrauberstation an diesem Standort aus. Erst in den späteren Verlautbarungen des Stadtdirektors und der Feuerwehr zur Verteidigung ihres Projekts äußert sich der Gutachter wieder in dieser erstaunlich optimistischen Form. Ob diese Äußerungen rechtlich belastbar und der Gutachter damit für seine Einschätzung regresspflichtig gemacht werden kann, ist fraglich, da er in seinem 3. Zwischenbericht nachweislich von dieser Einschätzung abgerückt ist.

Baugrund

15. Wie stellen Sie sicher, dass die Anwohner "Im Bischofsacker" durch ein Deponieversagen nicht gefährdet sind? Besonderes Risiko: Köln liegt in einer geologischen Schwächezone (Mitte 90. Jahre, Erdbeben mit der Magnitude 3,4 und Mauerrissen in Buchforst).

Die nutzungsunabhängige Haldenstabilisierung wird erdbebensicher geplant.

16. Wer hatte den Auftrag vor Baubeginn das Bodengutachten zu erstellen? A) ausführende Baufirmen B) Externer Sachverständiger.

In Bezug auf die Bebaubarkeit des Kalkberges wurden insgesamt zwei Baugrundgutachten erstellt. Das erste Baugrundgutachten erfolgte im Auftrag der ursprünglichen Eigentümerin des Kalkberges und stammt aus November 2005. Erstellt wurde es von einem externen Sachverständigen. Das zweite Baugrundgutachten wurde im Auftrag der Stadt Köln mit Datum vom 07.04.2013 von einem externen Büro erstellt.

Beide Baugrundgutachten hielten übereinstimmend fest, dass der Kalkberg als Baugrund für die Hubschrauberbetriebsstation geeignet sei.

Frage: Welche bereits vorhandenen Gutachten und Bodenuntersuchungen wurden den beauftragten Bodengutachtern seitens der Stadt Köln und der GSE zur Verfügung gestellt? Immerhin gibt es eine ganze Anzahl von Untersuchungen (u.a. TÜV 1995), die die Zusammensetzung des Kalkberges aus Kalkschlämmen beschreiben. Als diejenige Instanz, bei der alle Informationen zusammen liefen, kann die Stadt die Verantwortung nicht vollständig an den Bodengutachter abgeben, denn schließlich war sie nachweislich über die nicht bebauungsfähige Zusammensetzung des Kalkberges informiert.

Im Übrigen sind die Bodengutachter stets zurecht von einer geringeren Erdanschüttung am Hangargebäude ausgegangen als sie letztlich erfolgt ist.

Die Chancen der Stadt auf Regress sind deshalb in der Gesamtbetrachtung gering.

17. Ist bekannt, dass der Bauherr den Baugrund liefert?

Ja, deswegen hat die Stadt Köln als Bauherr auf der Grundlage von zwei unabhängigen Bodengutachten das Projekt gestartet.

18. Die Skihalle Neuss ist ebenfalls abgesackt. Wurden daraus Konsequenzen für den Bau des Hangars gezogen?

Die gesamte Skihalle Neuss wurde höhenjustierbar ausgeführt; Schäden und größere Setzungen an der Skihalle Neuss sind uns nicht bekannt. Zitat Institut Grün vom 11.03.2016:

„Nach Stabilisierung und Sicherung der Halde kann – wie wir immer wieder betont haben – der Betrieb der Hubschrauberstation erfolgen, sofern einige setzungsempfindliche Bauteile (wie die großen Tore, Kerosinanlagen und die Fassade) durch nachjustierende Zusatzmaßnahmen gesichert werden“.

Siehe auch Antwort zu Frage 14

Gemeint war hier vom Fragesteller natürlich nicht die aufgeständerte Skihalle Neuss, sondern die auf einer Halde gebaute Skihalle Bottrop. Diese muss mit einer Bodenanschüttung von 400.000 Tonnen stabilisiert werden, um sie vor einem Totalschaden zu bewahren (die WAZ berichtete). Hierzu ist anzumerken, dass die Skihalle Bottrop genau wie alle anderen Haldenbebauungen im Ruhrgebiet und andernorts auf festen Abraummaterialien wie Bergematerial, Bodenaushub etc. gesetzt wurde. Eine größere Baumaßnahme auf einer Kalkschlammeponie ist nicht bekannt. Das Risiko und Langzeitverhalten ist deshalb nur theoretisch prognostizierbar, Erfahrungswerte dazu gibt es nicht!

19. Handelt es sich wirklich um einen potentiellen Grundbruch, oder hat die Presse lediglich vorgegriffen?

Befürchtet werden müssen hier – sofern eine Haldenstabilisierung nicht kurzfristig eingeleitet wird – partielle Grundbrüche (Überbeanspruchung der Tragfähigkeit des Baugrundes) sowie in dessen Folge ein Abrutschen von Böschungen und das Ausquellen von Kalk. Diese Art Grundbruch ist nicht vergleichbar mit dem hypothetisch - von Teilen (zum Beispiel der ARGE) - angenommenen Grundbruch beim Einsturz des Historischen Archivs der Stadt Köln.

Vielen Dank für diese Feststellung. Sie besagt nämlich genau das, was wir immer wieder betonen, nämlich dass der Kalkberg zwar nicht ordnungsgemäß aufgeschüttet, geschweige denn saniert wurde, dass aber eine akute Gefahr für Leib und Leben der Anwohner aus statischer Sicht nicht besteht, zumal seitdem der Sicherheitszaun in ausreichendem Abstand zur Halde aufgestellt wurde. Partielle Abrutschungen auch innerhalb der Hänge sind für die Hubschrauberstation, die mit ihrem ganzen Gewicht auf der Halde thront, natürlich nicht hinnehmbar. Für eine stillgelegte Deponie ohne weitere Verwendung sind sie relativ undramatisch.

20. Inwiefern kann der Betrieb der Basisstation trotz fortlaufender Deponiesetzung gewährleistet werden?

Vorgesehen ist, stark setzungsempfindliche Bauteile (wie die großen Tore, Kerosinanlagen und die Fassade) nachjustierbar auszubilden.

21. Wie schließen Sie im Rahmen von Ramm- und Ankerarbeiten eine Gefährdung durch Blindgänger aus dem Zweiten Weltkrieg aus?

Es werden vorher Kampfmittelsondierungsbohrungen ausgeführt.

22. Das Retentionsbecken wurde überbaut! Wohin wird der Niederschlag bei Starkregen abgeleitet und aufgefangen?

Das Retentionsbecken ist nicht dauerhaft überbaut worden. Das Oberflächenwasser wird nach der endgültigen Haldenstabilisierung und -modellierung geordnet dem Retentionsbecken zugeführt und versickert dort wie vorgesehen.

Frage: Wie lange dauert dieser Zustand an und wo wird das Oberflächenwasser vom Kalkberg in der Zwischenzeit aufgefangen?

23. Wie betreiben Sie die Anhebung des Baukörpers, insbesondere unter Berücksichtigung des hoch aggressiven Deponiegutes (Salzgehalt)? Welche Kosten sind hierfür veranschlagt?

Zunächst sind die weiteren Untersuchungen und das Schlussgutachten des beauftragten Ingenieurbüros Grün sowie in der Folge das Ergebnis der Haldenstabilisierung abzuwarten. Ob überhaupt eine Anhebung des Baukörpers notwendig sein wird, bleibt ebenso abzuwarten. Derzeit gibt es keinen Hinweis auf eine Notwendigkeit, das Hangargebäude anzuheben; auch nicht partiell.

Eine 15 cm tiefe, einseitige Senkung gilt in manch anderem Fall als Totalschaden!

24. Prognose für das zukünftige Setzungsverhalten?

Laut Institut Grün ist für das Bauwerk sind nicht die Größe der Setzungen, sondern die Schiefstellungen entscheidend. Diese wurde durch den Kuppenabtrag bereits gestoppt. Die derzeitige Schiefstellung des Gebäudes beträgt 5 Promille (5 mm auf 1 m); zum Vergleich: die übliche Schräge (Wasserabfluss) eines Gehweges beträgt 3 Prozent.

Aussagen zur zukünftig erwarteten Gesamtsetzung können erst nach Vorlage der Ergebnisse der Langzeitsetzungsversuche gemacht werden. Es ist aber nach Abschluss der Haldenstabilisierung nur noch mit einer gleichmäßigen, innerhalb akzeptabler Parameter stattfindenden Setzung von 1 mm pro Jahr zu rechnen.

25. Wie hoch ist das Risiko, dass die Stabilisierungsarbeiten scheitern vor dem Hintergrund einer sich weiter bewegenden Deponie?

Risiken des Scheiterns sieht das Institut GRÜN nicht, da entsprechende Erfahrungen vorliegen. Der Kuppenabtrag wurde bereits mit Erfolg abgeschlossen mit dem erwarteten Ergebnis, dass keine weiteren Schiefstellungen oder Setzungen mehr aufgetreten sind, sondern sich diese bereits geringfügig zurückgestellt haben. Im nächsten Schritt muss die Standsicherheit der Halde nutzungsunabhängig verbessert werden.

Es gibt keine Erfahrungen zur Stabilisierung von Kalkschlammdeponien mit darauf befindlichen Bauwerken, da noch niemand auf die Idee gekommen ist, auf einer solchen Deponie etwas zu bauen, eine Zufahrtsstraße hineinzuschneiden, einen Tank

einzulassen etc. Erfahrungswerte gibt es für derartige Deponien ausschließlich ohne Bauwerke. Das Langzeitsetzungsverhalten unter der Last eines Bauwerks und der Befahrung mit schweren Tanklastwagen, die Auswirkungen des aggressiven Salzgehalts und weitere Risikofaktoren: All das sind Unwägbarkeiten, für die es eben genau keine Erfahrungswerte gibt!

26. In der Veranstaltung vom 1. Februar 2016 wurde von einem Mitarbeiter der Firma Roger Grün gesagt, dass auch schon andere Halden erfolgreich für weitere Zwecke umgemünzt wurden. Sein Beispiel war die Ski-Halle Bochum. Gerade die Ski-Halle in Bochum steht jetzt vor dem Aus. Warum ist einem Gutachter dieser Sachverhalt nicht bekannt?

<http://www.derwesten.de/staedte/bottrop/bottroper-skihalle-droht-das-aus-id10548804.html>

Eine Skihalle in Bochum ist uns nicht bekannt. Wir gehen davon aus, dass die Skihalle in Bottrop gemeint ist. Diese ist seit ca. 15 Jahren in Betrieb und steht nicht vor dem „Aus“. Der angesprochene Zeitungsartikel sagt (richtig zitiert): Der Skihalle droht das „Aus“ nur dann, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen ergriffen werden. Es liegt aber eben eine Planung und Baugenehmigung dieser Maßnahmen

vor, weitere Schiefstellungen der Halle durch eine Vorschüttung vor der Böschung zu verhindern.

Siehe unter Frage 18

Genehmigung

27. Wann ist vorgesehen, das Nachtflugverbot aufzuheben?

Die luftverkehrsrechtliche Genehmigung legt die Betriebszeit wie folgt fest: Die Betriebszeit für Flüge nach Sichtflugregeln bei Tag und bei Nacht werden von 6 bis 22 Uhr Ortszeit (MEZ/MESZ) festgelegt. Die Sichtflugregelung bedeutet in Wintermonaten eine frühere Beendigung der Flüge mit Eintritt der Dunkelheit. Siehe auch die [Veröffentlichung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Düsseldorf Nr. 44 vom 30.10.2008 unter der laufenden Nummer 423](#).

Die Stadt Köln als Kernträger der beiden Luftrettungssysteme Christoph 3 (RTH) und Christoph Rheinland (ITH) beabsichtigt nicht, eine Ausweitung der luftrechtlichen Genehmigung auf die täglichen Randzeiten oder auf einen 24-Stunden-Betrieb zu beantragen.

28. Wenn die Hubschrauber Krankenhäuser anfliegen, dann sind Start- und Landemöglichkeiten auf den Krankenhaugeländen gegeben. Warum dann nicht direkt die Station dort integrieren?

Ein genehmigter Landeplatz an einem Krankenhaus hat zum einen nicht die gleichen Aufgaben wie eine Hubschrauberbetriebsstation und erfüllt zum anderen auch nicht die genehmigungsrechtlichen Bedingungen, die für eine Hubschrauberbetriebsstation gelten.

Ein genehmigter Landeplatz an einem Krankenhaus dient der Zubringung und des Abtransportes von Notfallpatienten bzw. intensivmedizinpflichtigen Patienten. Eine Hubschrauberbetriebsstation dient den Hubschraubern erstens als zentraler Standort um die Einsatzorte in seinem Zuständigkeitsbereich schnellstmöglich zu

erreichen und zweitens als geschützte „Übernachtungsmöglichkeit“. Im Kölner Stadtgebiet gibt es derzeit – außerhalb des Verkehrsflughafens Köln/Bonn und der genehmigten Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg – drei genehmigte Hubschrauberlandeplätze an Krankenhäusern: Universitätsklinik Köln, Krankenhaus St. Vinzenz, Klinikum Merheim.

29. Es gab keine Notwendigkeit den Standort Merheim aufzugeben! Kölner Klüngel!

Die Notwendigkeit die Station am Klinikum Merheim aufzugeben begründet sich in der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen“ die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 19.12.2005 bekannt gemacht wurde. Mit dieser Verwaltungsvorschrift wurde internationales Luftverkehrsrecht für Hubschrauberlandeplätze in Deutschland verbindlich. Danach muss eine Hindernisfreiheit von 4,5 Prozent - bezogen auf eine Strecke von 3.000 Metern ab der An- und Abflugfläche – gegeben sein. Das bedeutet, in einer Entfernung von 100 Metern dürfen Hindernisse maximal 4,5 Meter hoch sein, in 200 Metern 9,0 Meter, in 300 Metern 13,5 Meter usw. Diese Hindernisfreiheit ist für mindestens zwei An- und Abflugsektoren vorgeschrieben und war in Merheim nicht mehr gegeben.

Diese Darstellung ist falsch: In Merheim war zum fraglichen Zeitpunkt eine Hindernisfreiheit durchaus gegeben. Allerdings hätte diese die Baupläne einer GAG-Tochter auf dem benachbarten, ehemaligen Madaus-Gelände durchkreuzt. Die Hubschrauberstation musste dort weg, damit gebaut werden konnte und dies schon nach der alten Verwaltungsvorschrift für Hubschrauberflugplätze. Dieser Umstand konnte jedoch niemals als Begründung angegeben werden, da man damit das Planfeststellungsverfahren für die Station auf dem Kalkberg gefährdet hätte.

30. Lassen Sie uns die Uhr etwas vordrehen. Es ist jetzt April/Mai 2016 und der Kalkberg ist nicht mehr zu halten als Betriebsstation. Sollten Sie nicht heute schon eine weitere flugrechtliche Genehmigung als Rückfallversicherung proaktiv beantragen?

Die Stadt Köln verfügt über eine luftverkehrsrechtliche Genehmigung für den Kalkberg. Nach dem derzeitigen Stand der gutachterlichen Einschätzung der Setzungen am Kalkberg und an den Böschungen ist von einer uneingeschränkten Nutzbarkeit der Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg auszugehen. Plan A bleibt folglich – vorbehaltlich einer entsprechenden Beschlussfassung zum Weiterbau durch den Rat der Stadt Köln - die Realisierung der Hubschrauberstation auf dem Kalkberg.

Bis dorthin bleiben die Hubschrauber auf dem Interimsstandort Flughafen Köln/Bonn. Parallel werden alternative Standorte geprüft in Abstimmung mit der luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsbehörde Bezirksregierung Düsseldorf und gemäß den Beschlüssen :[Sitzung des Rats am 15.12.2016 ist unter TOP 3.1.5 Ziffer 4](#) sowie [Ratssitzung am 15.03.2016 unter TOP 3.1.11 Ziffer 3.a\)](#) und [gemeinsame Sondersitzung des Gesundheitsausschusses, des Bauausschusses und des Ausschusses Umwelt und Grün am 18.03.2016 wurde zu diesem Thema im Rahmen der Beschlussfassung zu Ziffer 3.](#)

Siehe auch die Ausführungen zu Frage 1.

Rat und Ausschüsse der Kölner Bürgerschaft haben einen Baustop beschlossen, mittlerweile mehrfach darauf bestanden, sowie die Prüfung von 6 (mittlerweile erweitert auf 8) Alternativen

gefordert. In wessen Namen wird da geschrieben, dass "Plan A die Realisierung der Hubschrauberstation auf dem Kalkberg (bleibt)"? Das ist eine unerträgliche Anmaßung! Realistisch wäre wohl die Feststellung, dass der Kalkberg als Plan B weiterhin mit im Rennen ist.

31. Wenn man es schafft einen Standort wie den Kalkberg genehmigt zu bekommen, wieso schafft man es an anderen Standorten nicht? Bemüht man sich ernsthaft?

Siehe Antwort zu Frage 1 und 30.

Gute Frage!

32. Welchen Einfluss haben die entstandenen Schäden und der Abtrag der Kuppe auf die Bau- und Betriebsgenehmigung?

Da die elementaren Bestandteile der vorliegenden Baugenehmigungen sich im Wesentlichen nicht verändern werden, also kein neues Vorhaben darstellt, ist voraussichtlich nicht mit einem größeren Einfluss auf die Bau- und Betriebsgenehmigung zu rechnen.

Die konkrete Frage eines möglicherweise veränderten Lärmschutzes nach Abtrag der Kuppe auf der Halde Kalkberg wird zurzeit in einem separaten Gutachten geprüft.

Diese Darstellung ist falsch: Der Abtrag der Haldenkuppe stellt eine gravierende Abweichung von den Genehmigungsplänen dar. Diese sahen von Anfang an einen Lärm- und Sichtschutz durch Erdanschüttungen am Hangargebäude vor. Zwar wurden diese Anschüttungen im Laufe der Bauausführung beträchtlich erhöht, aber der vollständige Abtrag dieser Erdmassen bis auf das Niveau der Bodenplatte des Hangars entspricht keinesfalls der genehmigten Planung!

33. Welche Auswirkungen haben die neuen Wohnviertel auf dem ehemaligen CFK-Gelände und die Nachverdichtung der Stegerwaldsiedlung auf die luftrechtliche Genehmigung?

Die Entscheidung für den Standort Kalkberg wurde vom Rat der Stadt Köln am 05.07.2005 getroffen.

Am 21.10.2008 hat die Stadt Köln die hierfür notwendige luftverkehrsrechtliche Genehmigung der Bezirksregierung Düsseldorf für diesen Standort erhalten. Das bedeutet, seit nunmehr über zehn Jahren steht der Standort für die Hubschrauberbetriebsstation fest. Am 21.10.2008 wurde die luftverkehrsrechtliche

Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes auf dem sogenannten Kalkberg in Köln-Buchforst durch die Bezirksregierung Düsseldorf erteilt.

Durch Entscheid des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen am 23. April 2012 wurde die luftverkehrsrechtliche Genehmigung bestandskräftig. Eine Auswirkung der genannten Fakten auf diese luftverkehrsrechtliche Genehmigung ist nicht erkennbar.

Da die Bezirksregierung dem Umstand, dass im Umkreis von einem Kilometer um den Kalkberg 26.000 Menschen leben und der Standort damit von allen geprüften Standorten der am dichtesten umwohnt ist, offenbar ohnehin keine Bedeutung beigemessen hat, ist davon auszugehen, dass daran auch eine Berücksichtigung der Nachverdichtung der benachbarten Stegerwaldsiedlung und der Bebauung des ehemaligen CFK-Geländes nichts geändert hätte. Zur willfährigen Haltung der Bezirksregierung gegenüber den Planungen siehe auch die Antwort auf Frage 8.

Gesundheit

34. Ist das Risiko Funktionsmängel der Station und Gesundheitsbelastung von Mitarbeitern fassbar/einzugrenzen?

Durch Schutzmaßnahmen (Abdeckung aller relevant belasteten Böden) ist auch zukünftig sichergestellt, dass Mitarbeiter nicht mit Schadstoffen im Boden in Berührung kommen. Eine Gefährdung durch Ausgasungen gab es in der Vergangenheit nicht und wird es auch zukünftig nicht gegeben. Die im Kalkberg abgelagerten Stoffe bergen kein Gaspotenzial.

Eine Gefährdungsanalyse– wie sie vom Arbeitsschutz gefordert wird - würde für die Bauarbeiten zur Stabilisierung der Halde Kalkberg und vor Inbetriebnahme durch den Betreiber der Station erstellt, für die bisherige Bauphase liegt sie vor.

35. Inwiefern ist sichergestellt, dass nach Absenkung der Basisstation durch Defekte in der Geo-Schutzfolie und der Bodenplatte keine Schadstoffe aus dem Deponiekörper in die Aufenthaltsräume und den Hangar dringen und gesundheitsgefährdend wirken?

Die Konzeption ist Bestandteil der Stabilisierungsplanung.

36. Wann wird durch die Stadt ein umfassendes Lärmkonzept für das Hochemissionsgebiet Buchforst / Kalk unter Berücksichtigung der neuen Wohnbebauung vorgelegt? Seit Jahren wird keins veröffentlicht!

Die gesamtstädtische Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungsrichtlinie befindet sich zurzeit in der politischen Beratung. Eine entsprechende Beschlussfassung bleibt abzuwarten.

Ein im Zusammenhang mit dem Bau der Hubschrauberbetriebsstation konkret beauftragtes Gutachten zur weiteren Lärminderung der B55a befindet sich in der Schlussphase und wird nach Vorlage veröffentlicht.

Kosten

37. Welche Kosten sind bisher und werden noch in Zukunft für den Bau und die Stabilisierung der Basisstation und des Kalkberges entstehen?

Die nutzungsunabhängige Stabilisierung der Halde ist unumgänglich, diese beinhaltet die Abtragung der Kuppe sowie die Stabilisierung der Böschungen. Insgesamt ist derzeit von Kosten in Höhe von 3,8 Millionen Euro auszugehen.

Die Betriebsstation kann fertig gestellt werden. Sie benötigt dazu eine Fassadenanpassung, eine zusätzliche Fassadenfläche auf der Rückseite (nach Wegnahme der rückseitigen Erdmassen auf der Haldenkuppe) sowie Nachjustiermöglichkeiten und Kontrollmessungen für den Fall weiterer Setzungen. Diese Kosten würden sich auf geschätzt 3,2 Millionen Euro belaufen.

(Stand
24.03.2016)

Die juristische Expertise zur Inanspruchnahme von Regresspflichtigen ist seit April 2015 beauftragt. Insofern kann sich die Summe im Ergebnis am Ende

verringern. [Siehe auch Mitteilung Vorlagen-Nummer 0057/2016.](#)

Diese Zahlen erscheinen unrealistisch. In der Pressekonferenz der Feuerwehr zum 3. Zwischenbericht des Gutachters war noch von 5 bis 10 Millionen für die Haldensanierung plus 3 bis 6 Millionen für die Fertigstellung und Anpassung der Stationsgebäude die Rede. Tatsächlich dürften die Kosten noch höher liegen. Insider gehen mittlerweile von bis zu 30 Millionen für eine stationsgerechte Haldensanierung samt Hangarsanierung aus.

Zu den genannten Regresshoffnungen: Siehe unter Frage 16.

38. In welcher Form und Höhe liegt eine Zusage der Krankenkasse/Kostenträger zur Übernahme der entstehenden Kosten vor?

Die notwendigen Baukosten werden in die Gebühren für den Rettungseinsatz mit

den Hubschraubern eingestellt. Die Kostenträger haben zugesagt, die wirtschaftlich notwendigen Kosten zu übernehmen. Die endgültige Prüfung steht aus der Natur der Sache heraus noch aus.

Bislang gibt es keine belastbare Zusage der Kostenträger im Gesundheitswesen, die unverhältnismäßig hohen Kosten des Projekts mitzutragen. Bereits 2011, also lange bevor das Desaster auf dem Kalkberg offenbar wurde, heißt es in der Beschlussvorlage 4300/2011: *"Eine Zusage der Kostenträger im Gesundheitswesen zur Übernahme der Investitionskosten ist nicht gegeben und wird z.Zt. nicht gegeben werden können, weil dies aufgrund der bislang vorliegenden Kostendaten noch nicht möglich ist und auch gesetzlich nicht vorgesehen ist. Mit den Kostenträgern haben Gespräche stattgefunden, in denen sie zugestanden haben, dass eine Unwirtschaftlichkeit der Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg für sie auf der Grundlage der derzeitigen Planung nicht erkennbar ist".*

Herr Kahlen: Erstens glauben wir ihren Gesprächen, die angeblich immer und überall stattgefunden haben, nicht mehr (siehe Ihre mittlerweile in der Aussage als falsch überführten Gespräche mit dem Regierungspräsidium, nach denen eine Prüfung von Alternativstandorten gar nicht möglich sei, solange eine Betriebsgenehmigung für den Kalkberg bestünde) und zweitens dürfte sich die Einschätzung der Kassen, was die nicht erkennbare Unwirtschaftlichkeit der Station auf dem Kalkberg betrifft, grundlegend geändert haben. Solange kein schriftliches Einverständnis der Kostenträger im Gesundheitswesen zur Übernahme der Kosten am Kalkberg vorliegt, muss deshalb davon ausgegangen werden, dass die Stadt den Großteil dieser Kosten selber tragen müssen. Dazu verweisen wir auf die Unterlage zur Sitzung des Gesundheitsausschusses am 2.11.2006, in der es heißt:

"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."

Und in der Begründung zur Beschlussvorlage des Beschwerdeausschusses vom 4. Juli 2005 heißt es anlässlich der angeblich schlechteren Kosten/Nutzen-Relation an anderen Standorten: *"Weder die gesetzlichen Krankenversicherungen noch die kommunalen Trägergemeinschaften werden Kosten, die über den notwendigen Aufwendungen liegen, akzeptieren".* Warum sollten sie auch?

39. Wie garantieren sie, dass die zusätzliche statische Instandsetzung - insbesondere vor dem Hintergrund des nach wie vor instabilen Baugrundes - durch die bewertenden und ausführenden Firmen gewährleistet wird? Wird das Risiko bei der Stadt bleiben? Wie hoch ist das finanzielle Risiko?

Eine zusätzliche statische Instandsetzung des der Hubschrauberbetriebsstation

wird nach der bisherigen technischen Expertise der beauftragten Sachverständigen aller Wahrscheinlichkeit nach nicht erforderlich. Durch den Kuppenabtrag wurde die Schiefelage des Gebäudes gestoppt und die Setzungen insgesamt vergleichmäßig (und damit unschädlich gemacht). Das Schlussgutachten des beauftragten Gutachters wird dazu abschließende Beurteilungen liefern.

Siehe auch Frage 24.

Bei entsprechendem Ratsbeschluss zur Fortführung der Bauarbeiten würden setzungsempfindliche Bauteile nachjustierbar oder so ausgebildet werden, dass sie die zu erwartenden Bewegungen des Baugrundes ausgleichen können (z.B. die großen Hallentore oder die Tanks).

Die Gewährleistungsverpflichtungen aus dem Verantwortungsbereich der Ausführenden für ihre Vertragsleistungen bleiben unverändert erhalten.

Die Frage, ob auch die Gutachter vom Büro Grün für ihre aktuellen Einschätzungen in Regress genommen werden können, ist damit nicht beantwortet!

40. Wie sieht die Kostenbewertung der Alternativstandorte (ohne Berücksichtigung einer luftrechtlichen Genehmigung) aus?

In der [gemeinsamen Sondersitzung des Gesundheitsausschusses, des Bauausschusses und des Ausschusses Umwelt und Grün am 18.03.2016 wurde zu diesem Thema im Rahmen der Beschlussfassung zu Ziffer 3](#) („Zur Prüfung von Alternativstandorten“) haben die Ausschussmitglieder abweichend von der vorgelegten Beschlussvorlage beschlossen, keine finanziellen Mittel zu bewilligen. Die Verwaltung wurde aufgefordert, diese Prüfungen mit Bordmitteln durchzuführen. Die Prüfung der Alternativstandorte findet im gewünschten Umfang und in

Abstimmung mit der luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsbehörde Bezirksregierung Düsseldorf gemäß der Ratsbeschlüsse [am 15.12.2016 ist unter TOP 3.1.5 Ziffer 4](#) sowie [am 15.03.2016 unter TOP 3.1.11 Ziffer 3.a](#)) in diesen Wochen statt.

Für die in der Frage angesprochene reine Kostenbewertung der Alternativstandorte bedarf es keiner Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde!

Von der Bezirksregierung ist in dieser Sache im Übrigen keine objektive Haltung zu erwarten (siehe unter Frage 8). Herr Kahlen: Jeder weiß, dass Sie in 30 Jahren Arbeit für die Stadt Köln gute Beziehungen zur Bezirksregierung aufgebaut haben. Wenn Sie endlich einmal den Auftrag, der Ihnen von der Politik erteilt wurde, nämlich die Prüfung der Genehmigungsfähigkeit der Alternativen voran zu treiben, nicht nur pro forma, sondern als echtes Anliegen an die Bezirksregierung herantragen würden, wären die entsprechenden Verfahren für naheliegende Standorte wie z.B. den Kurtekotten, die Messedächer, das Krankenhaus in Merheim oder die Geestemünderstr. in Niehl längst auf dem Weg!

Lärmschutz

41. Welcher alternative Lärmschutz ist nun vorgesehen, nachdem die Lärmschutzkuppe abgetragen wurde?

Gem. Umwelt- und Verbraucherschutzamt entspricht der heutige Berg weitgehend demjenigen zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmgutachtens aus dem Jahr 2005. Somit ist keine Mehrbelastung durch den Abtrag der Kuppe gegeben. Zitat

ADUcologne aus dem Gutachten vom 01.02.2016:

„Der Rückbau der Aufschüttung östlich des Hangars (Anmerkung gemeint ist die Kuppe) hat keinen Einfluss auf beurteilungsrelevante Größen, wie Dauerschallpegel und auch Maximalpegel, an den Immissionsorten“.

Ein im Zusammenhang mit dem Bau der Hubschrauberbetriebsstation konkret beauftragtes Gutachten zur weiteren Lärminderung der B55a befindet sich in der Schlussphase und wird nach Vorlage veröffentlicht.

Diese Antwort ist falsch. Ein Erdauftrag an der Rückwand des Hangars war von Anfang an Teil des Lärmschutzkonzepts und des Genehmigungsverfahrens (siehe Frage 32). Der komplette Wegfall dieses Erdantrags ist selbstverständlich nicht ohne Auswirkung auf die Lärmbeeinträchtigung in der Nachbarschaft!

42. Welcher Lärmschutz ist für das neue Wohngebiet auf dem CFK-Gelände vorgesehen?

Diese Frage wird derzeit bearbeitet und nach Abschluss nachgeliefert.

43. Wo bleibt der Lärmschutz, der versprochen wurde? Es ist immer lauter geworden - beim Bau sowie jetzt beim Baustopp, der Lärm der LKW und Bagger. Es wird immer lauter!!

Jede Bautätigkeit sorgt in der Umgebung für eine unvermeidlich erhöhte, aber vorübergehende Lärmentwicklung. Leider verlängert sich die Phase für die notwendige Stabilisierung der Halde.

Für die eventuelle Lärmentwicklung, die durch den Betrieb der Hubschrauberstation entsteht, wurden von der Luftaufsicht Nebenbestimmungen zum Lärmschutz als Bestandteil der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung erlassen. Diese sind durch die Stadt Köln bereits erfüllt worden. Detailinformationen finden Sie im [Amtsblatt für den Regierungsbezirk Düsseldorf Nummer 44 vom 30. Oktober 2008 unter der laufenden Nummer 423](#).

Zum Lärmschutzgutachten für den Kalkberg ist festzustellen, dass in der Interpretation der Messergebnisse durch die Gutachter vorzugsweise die an den Straßenzugewandten Seiten der Häuser gemessenen Werte herangezogen und anschließend mit der bereits vorhandenen Belastung durch Verkehrslärm verrechnet wurden, was den Stadtdirektor zu der Aussage veranlasste, dass "eine signifikante Lärmerhöhung durch die Hubschrauber nicht nachweisbar" sei. Dass diese Vergleichsmethode für ein Fluggerät, das mehr oder weniger dicht auch über Hausdächer und Hinterhöfe schwebt, nicht angemessen ist, hatte ein Kläger aus der Nachbarschaft moniert. Deshalb und wegen der offensichtlichen Mängel in der vergleichenden Standortmatrix war die Klage zunächst erfolgreich. Sie scheiterte schließlich im fortgeschrittenen Prozessstadium an einem Formfehler (es stellte sich heraus, dass der Kläger war nicht klageberechtigt war).

44. BV Kalk TOP 8.2.1 Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungsrichtlinie Erstellung Handlungs- und Maßnahmenkatalog: Gibt es Auswirkungen? Sind die Lärmschutzmaßnahmen auf der Straße und dem Tunnel abgeschlossen und wirksam?

Die gesamtstädtische Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungsrichtlinie befindet sich zurzeit in der politischen Beratung. Eine entsprechende Beschlussfassung bleibt abzuwarten.

Die Lärmschutzmaßnahmen auf der Straße (Stadtautobahn B55a) sind noch nicht abgeschlossen und wirksam, der Einbau der lärmoptimierten Asphaltdeckschicht wird nach derzeitigem Bauzeitenplan in der zweiten Jahreshälfte 2016 erfolgen. Witterungsbedingte Verzögerungen sind bei dieser extrem temperatursensiblen Bauweise aber leider nicht auszuschließen. Mögliche Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Tunnelsanierung werden verwaltungsintern noch abgestimmt. Ein im Zusammenhang mit dem Bau der Hubschrauberbetriebsstation konkret beauftragtes Gutachten befindet sich in der Schlussphase und wird nach Vorlage veröffentlicht.

45. Sollten die Hubschrauber am Kalkberg wirklich irgendwann zum Einsatz kommen, mit welchen Stundenzeiten des Motorenlaufens (Leerlauf für Wartung) ist vor allem in der Nacht zu rechnen? Als Anwohner nervt mich vor allem Dauerlärm! Nachts!

In der Hubschrauberbetriebsstation werden nur kleinere Wartungsarbeiten durchgeführt, die in der Regel keinen Motorleerlauf bedingen. Für größere Wartungsarbeiten fliegen die Hubschrauben zu den jeweiligen Wartungszentren ihrer Betreiber.

Eine Belastung durch Dauerlärm wird ausgeschlossen. Außerdem findet kein Flugbetrieb nach Einbruch der Dunkelheit und in der Nacht statt.

46. Gibt es für Bewohner, die unmittelbar am Kalker Berg wohnen eine Sanierung der Fenster? Lärmreduzierung? Referenz Projekt: Flughafen KölnBonn Auswechslung der Fenster im Gebiet.

Die hohe Lärmvorbelastung in diesem Quartier ist primär durch Straße, Schiene und Zivilluftverkehr hervorgerufen.

Der zusätzliche Lärmanteil aus geplantem Hubschrauberbetrieb liegt im Regelfall im Bereich von 1 dB(A). Ein gesetzlicher Anspruch entsprechend dem aktuellen Fluglärmschutzbereich für den Flughafen Köln/Bonn scheidet nach hiesigem Kenntnisstand aus. Die luftverkehrsrechtliche Genehmigung enthält jedoch Nebenbestimmungen zum Lärmschutz, die geforderten Maßnahmen betreffen allerdings nur die jeweils straßenzugewandten Seiten von lärmsensiblen Einrichtungen.

Das Gebiet liegt nicht in einer Lärmschutzzone des Flughafens – betroffen sind insoweit östlich des Güterbahnhofs Teile des Stadtteils Buchforst.

Ein im Zusammenhang mit dem Bau der Hubschrauberbetriebsstation konkret beauftragtes Gutachten zur weiteren Lärminderung der B55a befindet sich in der Schlussphase und wird nach Vorlage veröffentlicht.

Standortwahl

47. Warum sind in der damaligen Matrix keine Kriterien wie "Größe/Anzahl betroffener Bewohner" und "Lärmbelastungsindikator analog der 1.000

Mannquote bei der Arbeitsmedizin" enthalten gewesen?

Die Bewertungsmatrix enthielt das Kriterium „Lärm“. Die Bewertung dieses Kriteriums erfolgte anhand des Flächenanteils an Wohnbebauung innerhalb eines Radius von

300 Metern um den Landeplatz und entspricht daher der gewünschten Intention. Die zuständige Luftaufsicht hat die gewählten Kriterien als sachgerecht und angemessen bezeichnet.

Der Radius von 300 Metern ist entweder willkürlich oder in manipulativer Absicht gewählt, denn zufälligerweise fängt die nächste Bebauung am Kalkberg genau nach 320 Metern an, um dann innerhalb eines Kilometers auf 26.000 Menschen Bewohner anzuschwellen, was einen der höchsten Werte der Stadt in diesem Radius bedeutet. Die Behauptung, dass die Hubschrauber nach 300 Metern ihre volle Flughöhe erreichen würden, ist Unsinn. Wir zitieren aus dem Rundschauartikel "Landeplatz mit Aussicht" vom 2.11.2014: *"Über ein Schienensystem werden die Hubschrauber aus dem Hangar herausgeschoben. Auf halber Strecke beginnen sie mit einem Schwebeflug. Über dem Startplatz geht es in die Steigphase. „Hubschrauber starten nur im Film senkrecht“, sagt Müller. Wenn es die Not nicht gebietet, würden sie in einem Winkel Höhe aufnehmen – vergleichbar mit einem Flugzeug. „Ein Senkrechtstart würde Unmengen Treibstoff verschlingen“, erklärt der Feuerwehrsprecher."*

Der komplette Artikel siehe unter:

<http://www.rundschau-online.de/region/koeln/-hubschrauberstation-auf-dem-kalkberg-landeplatz-mit-aussicht-82030>

48. In welchem Gesetz steht, dass bzgl. der Lärmbelästigung der Anwohner ein Radius von 300 Metern zu wählen ist? Ist diese Grenze gesetzlich geregelt oder willkürlich festgelegt (im Sinne derjenigen, denen ein 300 Meter-Radius besser zur Rechtfertigung in der "Matrix" passt).

Es gibt keine Gesetze, die eine Standortbewertung für Hubschrauberbetriebsstationen regeln.

Die Grenze von 300 Metern ist aus der Erfahrung am Landeplatz am Klinikum Merheim gewählt, dort begann die Altbebauung in etwa 100 Meter Entfernung vom Landplatz (Annette Kolb Straße/Neubrücke) und ab ca. 300 Metern Entfernung hat der Hubschrauber seine endgültige Höhe erreicht, so dass die Wohnbebauung ab diesen

300 m nicht mehr durch den bis dahin tiefer fliegenden Hubschrauber überflogen wird.

Siehe hierzu unter Frage 47.

Verursacher

49. Warum werden die Unternehmer angeprangert?

Das Bauvorhaben Hubschrauberbetriebsstation am Kalkberg wird seit April 2015 insgesamt juristisch durch das Rechtsanwaltsbüro Kapellmann aufgearbeitet.

Alle potentiellen Verursacher der Bauschäden werden identifiziert und herangezogen. Auch mögliche Versäumnisse der Stadt Köln sollen hierbei beleuchtet werden. Siehe auch Punkt III Ziffer 2 der [Mitteilung der Verwaltung unter Drucksachennummer 3095/2016](#) in (u.a.) der Sitzung des [Gesundheitsausschusses am 03.11.2016](#).

Dies erfolgt auf Basis der technischen Expertise des Instituts Grün auf Basis

des erwarteten Schlussgutachtens.

Nach den bisherigen Feststellungen bestehen erhebliche Verantwortlichkeiten auf Seiten der am Bau beteiligten Unternehmen.

Siehe auch Ziffer 2.3 der [Mitteilung der Verwaltung unter Drucksachennummer 0057/2016](#) in (u.a.) der Sitzung des [Gesundheitsausschusses am 26.01.2016](#).

Siehe hierzu unter Frage 16.

50. Warum wird nicht die Bauleitung angeprangert?

s. Beantwortung Frage 49.

51. Werden die 2 Falschgutachter in Regress genommen?

Die endgültige Entscheidung, wer in welchem Umfang in Regress genommen werden wird, setzt das Schlussgutachten des Instituts Grün sowie eine zusammenfassende juristische Bewertung durch das beauftragte Rechtsanwaltsbüro Kapellmann voraus. Dies liegt bisher noch nicht vor.

Verwaltung

52. Baustopp? Wer hat denn in einer Dringlichkeitsentscheidung entschieden, am Kalkberg weiterzubauen, nämlich einen Teil abtragen zu lassen?

Die Notwendigkeit, die Kuppe hinter dem Hangar unverzüglich abzutragen, war ein Ergebnis der Begutachtung durch die Sachverständigen des Instituts Grün.

Aufgrund der Empfehlungen der vorliegenden gutachterlichen Expertise, musste schnellstmöglich gehandelt werden. Die [Dringlichkeitsentscheidung unter Drucksachennummer 3906/2015/1 vom 10.12.2015](#) wurde in der [Ratssitzung am 15.12.2015](#) genehmigt. In der weiteren Ratsentscheidung vom 15.12.2006 mit dem beschlossenen Baustopp wurde der Abtrag der Kuppe ausdrücklich von dem damals unter [TOP 3.1.5 mit der Drucksachennummer AN/1954/2015](#) beschlossenen Baustopp ausgenommen: „Die *Dringlichkeitsentscheidung 3906/2015/1 zur*

Stabilisierung der Halde vom 10.12.2015 bleibt davon unberührt.“

Vorausgegangen war ein atemberaubender Zickzackkurs der Begründungen für die angebliche Dringlichkeit der Maßnahme, bei dem die Feuerwehr, der Stadtdirektor und das Gutachterbüro sich gezwungen sahen, binnen 72 Stunden 3 mal die Strategie zu wechseln: Nachdem man zunächst mit der Sanierung des Hangars argumentieren wollte, zeichnete sich schnell ab, dass man damit nicht so ohne weiteres durchkommen würde, weil die Politiker sich für diese Entscheidung Zeit nehmen und besonders mehr Fakten und Zahlen wissen wollten. Also setzte man auf "Gefahr im Verzug" für den Hangar. Als auch das als "versteckte Sanierungsmaßnahme" gedeutet wurde, fuhr man die "Gefahr im Verzug" durch Gefahr des Grundbruchs für die Halde auf. Und als auch das nicht zog, weil im Gutachten die akute Gefahr des Haldenversagens ausdrücklich ausgeschlossen wird und die BI Kalkberg auf die entsprechende Passage aufmerksam gemacht hatte, wurde ein Rechtsberater hinzugezogen, der die "Pflicht zur Schadensminimierung" (am Hangar) feststellte, ohne die man angeblich Regressansprüche verlieren würde. Dass unter dem reinen Aspekt der Gefahrenabwehr eine Verteilung der

Erdmassen der Plattform auf die gesamte Kuppe unter Einbeziehung der Betriebsflächen der Station die deutlich günstigere Variante gewesen wäre, liegt auf der Hand.

53. Wie behandeln Sie Bürger? z.B. Einladung zu BÜ am 01.02.2016 oder Bürgerbeteiligung bei "Landeplatz im dichtbebautesten Wohngebiet" Die Einladung der Bürgerinnen und Bürger im Umfeld der Hubschrauberbetriebsstation erfolgte schnellstmöglich, nachdem die Informationen (über die in der Bürgerinformationsveranstaltung am 1.2.2016 informiert wurden) vorlagen. Die Einladung erfolgte zum einen als Ankündigung in den Medien und zum anderen als Flyer. Leider konnte der Flyer in der Kürze der Zeit nicht in allen anliegenden Gebieten verteilt werden.

Die Verwaltung wird das Informationsverfahren zur nächsten Bürgerinformationsveranstaltung verbessern.

Die öffentliche Einladung zur Bürgerinformation erfolgte wenige Tage vor der Veranstaltung. Die Einladung von Vertretern der Bürgerinitiative auf das Podium erfolgte genau 2 Tage vor der Veranstaltung. Wir deuten dies nicht als Böswilligkeit, sondern als Indiz für die Gutsherrenart und die unglaubliche Ignoranz, mit der die Feuerwehr und der Stadtdirektor dieses Projekt von Anfang an betrieben haben und noch betreiben!

54. Wie behandeln Sie (Herr Kahlen) Ihre Mitarbeiter der Verwaltung? Die sind alles schuld, weil Sie sie falsch informiert haben? Nein - Sie sind informiert, genau wie bei der Oper! Die Politik der Stadt versagt hier!

Alle Informationen im Zusammenhang mit der Bau der Hubschrauberbetriebsstation am Kalkberg werden im Internet unter <http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/feuerwehr/> veröffentlicht.

Ergänzende Informationen werden wie folgt bereitgestellt:

- Informationsveranstaltungen für die Bürgerinnen und Bürger,
- Mitteilungen in den Ausschüssen (auch online im Ratsinformationssystem der Stadt Köln unter <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/infobi.asp>),
- Newsletter,
- Beantwortung von Fragen in Informationsveranstaltungen, Bezirksvertretungen, Ausschüssen und Online.

55. Wie viele Veranstaltungen werden noch benötigt, um den Bürgern, Gutachtern etc. Gehör zu tragen?

Siehe Antwort zu Frage 54.

56. Bitte um weitere, eigenständige Bürgerinformationen, weil nach 2011 die Baufelder nördlich der CFK mit Wohnbebauung fertiggestellt sind.

Veranstaltungsorte können Odysseum, Abenteuerhalle Kalk oder Magistrale Kalk Karree sein. Ausreichend früh vor Ratsbeschluss!!

Die nächste Bürgerinformationsveranstaltung wird rechtzeitig angekündigt. Die Bewohner der neuen Wohnbebauungen werden ebenfalls eingeladen. Bei der Wahl des Veranstaltungsorts wird das Odysseum - auch auf Wunsch der Bezirksvertretung Kalk - einbezogen.

Wir begrüßen, dass die Anregung durch den Fragesteller, die nächste Informationsveranstaltung im Odysseum stattfinden zu lassen, aufgenommen wurde. Nicht hinnehmbar ist die abermals viel

zu kurzfristig stattfindende Verteilung der Einladungen, die frühestens ab dem 6. Juni stattfinden soll, also lediglich etwas mehr als eine Woche vor der Veranstaltung.

57. Wird das Bauvorhaben/Projekt weitergeführt? Obwohl die Gemeinde diesem Projekt nicht zustimmt und ihre Bedenken äußert. Dem Bebauungsplan stimmt die Gemeinde nicht zu!

Neben den Bezirksvertretungen Kalk und Mülheim waren bereits im Jahr 2005 die Bezirksvertretung Innenstadt, der Finanzausschuss, der Stadtentwicklungsausschuss, der Ausschuss Umwelt und Grün sowie der Rat in die politische Beratung und Beschlussfassung bezüglich des Themas Hubschrauberbetriebsstation eingebunden. Bis heute werden alle Zuständigkeiten eingehalten.

Alle Anfragen aus Politik oder Bürgerschaft sind umfassend beantwortet worden.

Kein Kommentar

Sonstige

58. Bei Unfällen auf der Autobahn ist der Kalkberg nicht schnell zu erreichen?

Die Nutzung des Hubschrauberlandeplatzes auf dem Kalkberg zum Zwecke des An- oder Abtransportes von intensivpflichtigen Patienten wird auf etwa zwei Transporte pro Woche geschätzt. Die Wahrscheinlichkeit, dass genau zu diesen Zeiten ein Unfall auf der Stadtautobahn geschieht, geht gegen Null. Die Einsatzfahrzeuge des Kölner Rettungsdienstes nutzen bei zeitkritischen Einsatzfahrten Sonderrechte (Blaulicht und Martinhorn), dadurch lassen sich zeitliche Verzögerungen minimieren. Darüber hinaus sind die Einsatzkräfte des Kölner Rettungsdienstes aufgrund ihrer guten Ortskenntnis in der Lage bei Verkehrsbehinderungen Alternativrouten zu wählen.

Die Wahrscheinlichkeit, dass genau zu diesen Zeiten ein Unfall geschieht oder kurz zuvor ein Unfall geschah, geht durchaus nicht gegen Null. Im Übrigen zieht die Frage darauf ab, ob die häufigen Staus auf der Stadtautobahn nicht die Zu- und Abfahrtszeiten zum Kalkberg übermäßig verlängern. Das ist selbstverständlich der Fall, weswegen der Kalkberg auch als Landeplatz z.B. für das Kinderkrankenhaus in Niehl, als der er häufig ins Feld geführt, vollkommen ungeeignet ist, zumal die Stadtautobahn auf der Zoobrücke über keinen Randstreifen verfügt, auf den die gestauten Fahrzeuge ausweichen könnten, um eine Gasse frei zu machen. Auch die besten Ortskenntnisse nützen im Übrigen nichts, wenn man den Rhein überqueren muss und auf die Nadelöhre der Brücken angewiesen ist!

Davon abgesehen ist die Frage nach der Erreichbarkeit der Kalkbergs über das Straßennetz allerdings dritt- bis viertrangig, denn die Hubschrauberstation dient ja genau nicht zur Anlieferung der Kranken und Verletzten, sondern sie ist eine reine Betriebsstation, ähnlich den KVB-Betriebsbahnhöfen. Die ein bis zwei Patientenübergaben pro Woche, von denen hier die Rede ist, sind ausschließlich sogenannte intensivpflichtige Patiententransporte, also Verlegungen von Patienten aus einem Krankenhaus in ein - weiter entferntes - anderes Krankenhaus. Diese Transporte sind zumeist lange vorbereitet und im Übergabeort für den Hubschrauber recht frei wählbar, so dass auch ein sogenannter Rendezvousplatz ausreichend wäre. Ein Rendezvousplatz ist ein frei wählbarer Punkt im Stadtgebiet, an dem der Hubschrauber die technische Möglichkeit zur Landung hat. Einen eigens ausgebauten Hubschrauberflughafen braucht man dafür nicht!

59. Warum wird immer nur Köln auf den Schaubildern gezeigt und nicht das

Umland, welches zum Einzugsgebiet dazu gehört?

Zum ersten ist die Stadt Köln Kernträger der beiden Hubschraubersysteme. Zum anderen liegen mehr als die Hälfte aller Primärluftrettungseinsätze im Kölner Stadtgebiet, wobei die Einsatzorte gleichmäßig räumlich über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Ein zentraler Standort sowohl bezogen auf die Stadt Köln als auch bezogen auf den Bereich der Trägergemeinschaft ist für ein schnelles Eintreffen des Notarztes unabdingbar.

Siehe hierzu unter Frage 60.

60. Wo liegt der Mittelpunkt des gesamten Einzugsgebietes?

Die Zuständigkeitsbereiche sowohl für die Rettungshubschrauber, als auch für den Intensivtransporthubschrauber sind in NRW durch das Ministerium gemeindebezogen genau festgelegt. Der Mittelpunkt des Zuständigkeitsbereiches des Rettungshubschraubers liegt im zentralen Stadtgebiet von Köln. Der Kalkberg ist aufgrund seiner zentralen Lage nicht nur für die Stadt Köln, sondern auch für die Bereiche der übrigen Trägergemeinschaft ideal gelegen.

Das Einsatzgebiet des Kölner Rettungshubschraubers wird begrenzt durch die Einsatzgebiete der benachbarten Hubschrauberstationen auf dem Flugplatz Merzbrück in Würselen bei Aachen (Christoph Europa1), am ev. Jung-Stilling-Krankenhaus in Siegen (Christoph 25), an der berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik in Duisburg (Christoph 9) und am Bundeswehrzentral Krankenhaus in Koblenz (Christoph 23). Ermittelt man den Mittelpunkt zwischen der Station in Koblenz und derjenigen in Duisburg (Nord-Süd-Achse), so landet man in der Wahner Heide zwischen Köln-Bonner Flughafen und A3 (genau 62,5 km nach Norden und 62,5 km nach Süden). Unternimmt man das gleiche für die Stationen in Siegen und Aachen, landet man in der Nähe der Autobahnabfahrt Porz-Lind (A59) und damit ebenfalls in direkter Nachbarschaft des Köln-Bonner Flughafens, dessen südliches Rollfeld genau zwischen den beiden hier ermittelten Punkten liegt. Der Mittelpunkt des Einsatzgebietes von Christoph 3 liegt also keineswegs am Kalkberg, sondern deutlich südlich davon. Da sich knapp über die Hälfte der Einsätze des Rettungshubschraubers aber auf Kölner Stadtgebiet bewegen, ist eine Abweichung vom geografischen Mittelpunkt in Richtung Köln durchaus zu rechtfertigen. Allerdings ist hier zu bedenken, dass innerhalb des Stadtgebiets ein deutlicher Schwerpunkt der Einsätze in den Randlagen liegt. Angesichts dieser Mischlage aus regionalen und stadtbezogenen, zentrischen und exzentrischen Standortanforderungen einerseits und der hohen Fluggeschwindigkeit der Hubschrauber - die diese Unterschiede zu einer marginalen Größe schrumpfen lässt - andererseits, stellt die Fixierung auf die Entfernung zum Kölner Dom als Bewertungsmaßstab eine äußerst fragwürdige Festlegung dar. Ein Standort weit außerhalb des Kölner Stadtgebiets wäre in der Tat suboptimal, aber ob die Hubschrauber nun von z.B. Niehl, Porz, Flittard, Rodenkirchen, dem Kalkberg oder Deutz starten, ist einsatztechnisch unerheblich.

61. Ist der Einfluss von landenden oder startenden Hubschraubern auf den Verkehr auf der Stadtautobahn geprüft worden (Ablenkung der Autofahrer)?

Einer möglichen Ablenkung des Straßenverkehrs wird durch eine entsprechende Beschilderung auf der Stadtautobahn (B55a) vorgebeugt. Im Vergleich zu Autobahnen, die direkt an Verkehrsflughäfen vorbeiführen, z.B. BAB 3 in Frankfurt am Main, ist eine mögliche ablenkende Wirkung hier äußerst gering zu beurteilen.

62. Sollte ein Rettungshubschrauber beim Start- oder Landeanflug über dem

benachbarten extrem dicht besiedelten Wohngebiet abstürzen, würde man den Standort dann verlegen oder einen zweiten Heli-Absturz mit u.U. dutzenden Toten in Kauf nehmen, also den Standort beibehalten?

Grundsätzlich gehören Hubschrauber zu den sichersten Fluggeräten. Die Frage ist spekulativ und kann daher nicht beantwortet werden.

63. Wie ist der Sachstand der Umsetzung der Begleitmaßnahmen, die den Bürgern von Buchforst von Seiten der Stadt Köln bisher zugesagt wurden?

In der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung vom 21.10.2008 wurden der Stadt Köln in Form von Nebenbestimmungen Auflagen gemacht, die spätestens sechs Monate nach Betriebsaufnahme umgesetzt sein müssen. Diese Auflagen sind bereits oder werden bis dahin auch erfüllt sein. Detailinformationen finden Sie im [Amtsblatt für den Regierungsbezirk Düsseldorf Nummer 44 vom 30. Oktober 2008 unter der laufenden Nummer 423](#).