

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.

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, Baugrundtragfähigkeit, 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.

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.

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.

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.

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](#)

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](#).

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](#).

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](#).

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.

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.

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.

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](#).

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.

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

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.

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.

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.

24. Prognose für das zukünftige Setzungsverhalten?

Laut Institut Grün ist für das Bauwerk 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.

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.

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 Kerntäger 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 Krankenhausgeländen 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.

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.

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.

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.

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 Entscheidung 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.

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 geben. 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.](#)

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.

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 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.

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.

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.

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](#).

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 Hubschrauber 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 Köln/Bonn 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.

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.

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](#).

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 Drucksachenummer 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 Drucksachenummer AN/1954/2015](#) beschlossenen Baustopp ausgenommen: „Die Dringlichkeitsentscheidung 3906/2015/1 zur Stabilisierung der Halde vom 10.12.2015 bleibt davon unberührt.“

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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](#).