

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	26.10.2015
Ausschuss für Umwelt und Grün	24.11.2015
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	29.10.2015
Bauausschuss	02.11.2015
Gesundheitsausschuss	03.11.2015

Mitteilung der Verwaltung zum Zwischenbericht des Ingenieurbüros Roger Grün vom 28.09.2015 zu den Setzungen auf dem Kalkberg

A. Zusammenfassung

In Bezug auf den Schadensfall Hubschrauberbetriebsstation liegt ein Zwischenbericht des Bau-Sachverständigen Instituts Roger Grün vom 28.09.2015 vor. In diesem Zwischenbericht gibt der Gutachter eine Übersicht über die bisher getätigten Maßnahmen und teilt seine ersten Erkenntnisse mit. Des Weiteren gibt er einen Ausblick auf die Untersuchungen, die noch zu tätigen sind und die Sanierungsmöglichkeiten.

Der Bericht enthält 3 wesentliche Kernaussagen:

I. Zum künftigen Betrieb

„Zusammenfassend ist zu betonen, dass es auch unter Würdigung aller Unwägbarkeiten – nach Abschluss der Sanierungsarbeiten – möglich sein wird, zum einen die Halde selbst und den Aussichtspunkt für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen und zum anderen auch eine problemlose Nutzung des Hangargebäudes sicherzustellen.“ (S. 9) und „Schon jetzt kann ausgesagt werden, dass nach Ausführung der Sanierungsarbeiten sowohl eine Öffnung der Halde für den Publikumsverkehr wie aber auch eine Nutzung des Hangars selbst ohne nennenswerte Einschränkungen möglich sein wird.“ (S. 11)

Vor dem Hintergrund dieser zentralen Aussage wird nach wie vor an dem Kalkberg als Standort der Hubschrauberbetriebsstation festgehalten. Bis zum Abschluss der Sanierungsarbeiten können die Rettungshubschrauber interimistisch am Flughafen KölnBonn stationiert bleiben.

II. Zu der/den Ursache/n

„In jedem Fall ist bereits jetzt nachdrücklich herauszustellen, dass das Setzungsverhalten der Halde hier massiv unterschätzt wurde und gleichzeitig das Bauwerk selbst nicht auf einen äußerst setzungsempfindlichen (und/oder aktiven) Untergrund abgestellt wurde.“ (S. 10)

Die Ursachen des Setzungsverhaltens der Hubschrauberbetriebsstation sind damit in einem

Fehler der Gutachten, Planung und/oder Bauausführung zu suchen. Der Sachverständige behält sich diesbezüglich endgültige Aussagen noch vor, da noch nicht alle erforderlichen Erkenntnisse für „die verschiedenen Schadensursachen und ihr Ineinandergreifen“ (S. 10) vorliegen. Beispielsweise sind noch weitere Bohrungen notwendig und werden zeitnah durchgeführt. Erst nach Abschluss dieser Arbeiten können endgültige Aussagen zu den Ursachen getroffen werden. Das Institut Grün wird „nach Vorlage der wesentlichsten Ergebnisse dieser vertiefenden Recherchen“ einen „weiteren Zwischenbericht vorlegen“. (S. 11)

III. Ziel(e) der Untersuchungen

Ziel der Untersuchung ist die Ursachenforschung für die Setzungen sowie die Ermittlung der Verantwortlichen, damit die entstandenen Schäden entsprechend geltend gemacht werden können. Zu diesem Zweck wurde mit dem ersten Auftreten von Setzungserscheinungen die Kanzlei Kapellmann und Partner Rechtsanwälte mbB mit der Begleitung und späteren Durchsetzung von Ansprüchen beauftragt. Die endgültige Klärung der Verantwortlichkeiten steht nach der Natur der Sache unter dem Vorbehalt des gutachterlichen Schlussgutachtens. „Herauszustellen ist jedoch, dass diesbezüglich die Verträge aller in die Gründungsmaßnahmen involvierten Beteiligten juristisch beurteilt und die vorgelegten Planungen technisch geprüft werden.“ (S. 10)

Zu berücksichtigen sind in Bezug auf die Frage der juristischen Verantwortlichkeit folgende Aspekte:

1. Ursprünglich sollte die Hubschrauberbetriebsstation von der Vor-Eigentümerin des Kalkberges errichtet und an die Stadt Köln vermietet werden. Diese hatte bereits konkrete Planungen zum Bau in Auftrag gegeben. Die Bebaubarkeit des Kalkberges wurde im Zuge dessen gutachterlich untersucht und bestätigt (Ingenieurgeologisches Gutachten der UBC GbR vom 14.11.2005). Die Stadt Köln entschied sich jedoch mit Ratsbeschluss vom 20.12.2011 (Ds-Nr. 4300/2011) zum Erwerb des Kalkberges und zum Betrieb der Station in Eigenregie und übernahm die bereits bestehende Planung von der Vor-Eigentümerin. Vor diesem Hintergrund wird eine mögliche Verantwortlichkeit der Vor-Eigentümerin des Kalkberges und ihrer Planer geprüft.
2. Nachdem die Stadt Köln das Projekt in Eigenregie übernommen hatte, beauftragte sie verschiedene Fachunternehmen mit Voruntersuchungen, Planungsleistungen und der Ausführung des Bauvorhabens. Auch hier folgte eine erneute Untersuchung des Kalkberges als Baugrund, die die Bebaubarkeit bestätigte. Die Verantwortlichkeit der einzelnen Baubeteiligten, die aus eigenen Fehlleistungen, aber auch aus der Verletzung von Prüf- und Hinweispflichten resultieren kann, wird ebenfalls geprüft.

Die Stadtverwaltung wird in die Prüfung einbezogen. Diesbezüglich ist allerdings schon jetzt hervorzuheben, dass sich die Stadt Köln grundsätzlich auf die Experteneinschätzungen im Hinblick auf die Bebaubarkeit und die grundsätzlichen Anforderungen an das Bauwerk verlassen durfte. Bislang liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass sich etwaige Defizite anspruchsmindernd auswirken könnten.

3. Alle Schäden und Kosten, die im Zusammenhang mit den Setzungen der Hubschrauberbetriebsstation stehen, werden mit der Vorlage des endgültigen Berichts des Gutachters gegenüber den Verantwortlichen geltend gemacht. Zu diesem Zweck werden die einzelnen Posten bereits heute erfasst und aufgearbeitet. Bei der späteren Geltendmachung wird zu unterscheiden sein zwischen solchen Kosten, die bei ordnungsgemäßer Planung sowieso angefallen wären, und den tatsächlichen Schäden sowie Mehrkosten für nachgeholte Arbeiten.

B. Sachverhalt

I. Auslösendes Element

Aufgrund einer Änderung der internationalen Luftvorschriften im Jahr 1998 konnte der RTH Christoph 3 nicht mehr an seinem Standort am Krankenhaus Merheim verbleiben. In 2003 übernahm die Stadt Köln den ITH Christoph Rheinland als Kernträgerin, der provisorisch am Flughafen Köln Bonn stationiert war.

Nachdem der Bau eines Parkhauses mit einer oberliegenden Dachlandestation am KH Merheim in 2004 scheiterte und gleichzeitig die luftrechtlichen Vorschriften eine Übergangsfrist für Hubschrauberbetriebsstationen zur Ertüchtigung auf die neuen Vorschriften von nur einem Jahr vorsahen, musste eine alternative Stationierungsmöglichkeit für beide Hubschraubersysteme gesucht werden.

Nach einem aufwändigen Suchverfahren, bei dem mithilfe einer Bewertungsmatrix insgesamt 23 Standorte untersucht worden sind, wurde dem Rat der Stadt Köln von der Verwaltung eine Rangliste vorgelegt, bei der mit weitem Abstand der Kalkberg an erster Stelle stand.

Bei der Frage, wie der Kalkberg als sanierte Deponie für eine Hubschrauberbetriebsstation genutzt werden kann, fiel unter Abwägung der Risiken, die seinerzeit insbesondere von der Kämmerei vorgetragen worden sind, die Wahl auf ein Investorenmodell. Dabei sollte die Eigentümerin des Kalkbergs, die Firma GSE, die Station nach Vorgaben der Stadt Köln errichten, die diese anschließend anmietet und nutzt. Die Firma GSE war dazu bereit.

Mit Ratsbeschluss vom 05.07.2005 (Ds-Nr. 0444/005) wurde die Verwaltung beauftragt, Verhandlungen mit der Eigentümerin des Kalkbergs, der Firma GSE, mit dem Ziel zu führen, einen Mietvertrag für eine dort zu errichtende Hubschrauberbetriebsstation für beide Hubschraubersysteme abzuschließen. Die Firma GSE willigte ein und begann die zu errichtende Hubschrauberbetriebsstation zu planen und zu projektieren. Dazu bediente sie sich eines örtlichen Ingenieurbüros, dem sie die Projektsteuerung übertrug. Aufgrund der Vorgaben der Stadt Köln führte die GSE noch in 2005 beginnend eine Architektenmehrfachbeauftragung (wettbewerbsähnliches Verfahren) durch, aus dem am 09.03.2006 gemäß der Entscheidung einer Fachjury die Firma OX2 Architekten aus Aachen als Siegerin hervorging.

II. 1. Phase : Projektierung und Planung durch die GSE als Bauherrin

In dieser Phase hat die Firma GSE als Bauherrin den Bau der Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg geplant und projektiert. Dafür wurden Untersuchungen und Gutachten in Auftrag gegeben und parallel dazu das Gebäude und die Anlagen von OX2 Architekten geplant. Die Stadt Köln hat noch im Jahr 2005 eine luftrechtliche Genehmigung bei der zuständigen Aufsichtsbehörde, der Bezirksregierung Düsseldorf, beantragt.

Gleichzeitig hat die Stadt Köln Mietverhandlungen mit der Firma GSE mit dem Ziel geführt, einen tragfähigen Mietvertrag mit einem entsprechenden Mietzins für die fertige und nutzbare Hubschrauberbetriebsstation abzuschließen. Die Verantwortlichkeit für das gesamte Bauwerk, die Planung und Projektierung lag in dieser Phase bei der Bauherrin.

Die Bebaubarkeit des Kalkbergs ließ die GSE gutachterlich prüfen. Das beauftragte Fachunternehmen bestätigte die Bebaubarkeit. Die GSE beantragte als Bauherrin am 21.09.2006 die Baugenehmigung für die Hubschrauberbetriebsstation am Kalkberg.

Am 21.10.2008 erhielt die Stadt Köln die luftrechtliche Genehmigung der Bezirksregierung Düsseldorf (Amtsblatt der Bezirksregierung Köln 2008, Seite 390 ff.).

Die Stadt Köln hat im weiteren Verlauf aus mehreren Gründen von dem vorgesehenen Investorenmodell Abstand genommen. Zum einen hatte im Rahmen der Mietverhandlungen das Rechnungsprüfungsamt bereits 2006 davon abgeraten, das damalige Mietangebot der GSE anzunehmen. Des Weiteren wurden aufgrund des Urteils des europäischen Gerichtshofs vom

29.10.2009 zum Bau der Messehallen Risiken deutlich, die in einer Bewertung auch das gewählte Investorenmodell enthielt. Und zuletzt hat die Firma GSE am 23.02.2010 mitgeteilt, dass sie selbst kein Interesse mehr hat, langfristig als Investorin zu fungieren. Letztlich sollte die Stadt Köln die Hubschrauberbetriebsstation in jeder denkbaren Modellvariante kaufen. Nachdem bis dahin kein Mietvertrag zustande gekommen war, hat die Firma GSE ihre bisherigen Aufwendungen gegenüber der Stadt Köln geltend gemacht. Die Verwaltung hat die Mittel zur Begleichung der Schadenersatzleistungen in Höhe von 558.500,00 € (darin enthalten seine Aufwendungen für Planung und Genehmigungen) in den Haushalt eingestellt (Hauptausschuss vom 26.07.2010, Ds-Nr. 3004/2010 im nicht-öffentlichen Teil).

Mit Ratsbeschluss vom 20.12.2011 (Ds-Nr. 4300/2010) wurde dann der Wechsel vom Investoren- zum Eigenregiemodell beschlossen. Dabei wurde die Verwaltung beauftragt, die Übertragung des zum Bau erforderlichen Grundstücks in das städtische Allgemeinvermögen vorzunehmen. Des Weiteren wurde die Verwaltung beauftragt, alle notwendigen Maßnahmen umfassend vorzubereiten und einzuleiten, um bei der rechtlichen Nutzungsmöglichkeit der luftrechtlichen Genehmigung auch die notwendigen rechtsverbindlichen Entscheidungen treffen zu können. Gleichzeitig wurden mit diesem Beschluss der ursprüngliche Ratsbeschluss vom 05.07.2005 (Ds-Nr. 0444/005) dahingehend abgeändert, dass die Verwaltung nunmehr beauftragt wurde, anstelle der damals geplanten Anmietung die Planung fortzusetzen und den Neubau einer gemeinsamen Hubschrauberbetriebsstation für den Rettungshubschrauber „Christoph 3“ und den Intensivtransporthubschrauber „Christoph Rheinland“ in eigener Regie auf dem aufzukaufenden Grundstück Kalkberg zu errichten.

Danach wurden die Ankaufsverhandlungen mit der Firma GSE geführt.

In der Sitzung vom 20.12.2011 (Ds-Nr. [4300/2011](#)) hat der Rat der Stadt Köln festgestellt, dass aufgrund der Absage der Geschäftsführung des Flughafen Köln Bonn vom 01.06.2011 zur Unterbringung der beiden Luftrettungs-Hubschraubersysteme auf dem Flughafen Köln Bonn keine Alternative mehr zum Kalkberg besteht. Zwischenzeitlich waren mehr als 40 Standortalternativen geprüft worden. Das Rechnungsprüfungsamt meldete zuvor Bedenken im Hinblick auf den Erwerb einer „Altlast“ an, gab jedoch letztlich aufgrund fehlender Alternativen dem Ankauf gegenüber dem Investorenmodell den Vorzug. (Schreiben des RPA vom 28.10.2011, Anlage 13 der Beschlussvorlage Ds.-Nr. [4300/2011](#)). Unter Abwägung der Vor- und Nachteile wurden die Weiterplanung und der Bau der Rettungshubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg in der Sitzung vom 20.12.2011 (Ds-Nr. [4300/2011](#)) beschlossen. Die Kosten wurden bis dahin auf 11.317.500 € veranschlagt.

III. 2. Phase:

Stadt Köln als Bauherrin der Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg

2.1 Nach dem Ratsbeschluss vom 20.12.2011 hat die Stadtverwaltung mit den Vorbereitungen für den Bau der Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg begonnen. Die dezentratsübergreifende Zusammenarbeit wurde am 26.04.2012 in einer Projektvereinbarung konkretisiert.

Seit dem Beginn der Planungsarbeiten ersetzt die Stadt Köln die Firma GSE als Bauherrin mit allen damit einhergehenden Rechten und Pflichten.

In der Mitteilung an den Gesundheitsausschuss vom 06.11.2012 (Ds.-Nr. [3968/2012](#)) wurde über den Planungsstand der Rettungshubschrauberstation Köln auf dem Kalkberg berichtet. Die Ankaufverhandlungen zwischen der Stadt Köln und der Eigentümerin waren abgeschlossen und der Kaufvertrag abgestimmt. Der Ankauf umfasste den eigentlichen Kalkberg (Gemarkung Deutz Flur 33, Flurstück-Nr. 900u.a.) sowie zwei benachbarte Flächen. Der Beschlussvorlage der Verwaltung hat der Rat der Stadt Köln in seiner Sitzung am 28.06.2012 zugestimmt. Am 15.03.2013 trat die Stadt Köln dem Ankauf der Liegenschaft Kalkberg von der GSE bei.

Im Zuge des Beitritts im Jahr 2013 ließ die Stadt Köln die Bebaubarkeit des Kalkberges für die Hubschrauberbetriebsstation erneut (und ergänzend zu dem bereits bestehenden Gutachten aus dem Jahr 2005) durch einen Bodengutachter prüfen. Dieser bestätigte ebenfalls die Bebaubarkeit des Kalkbergs. Er wurde zudem mit der externen fachlichen Begleitung der Bauarbeiten während der gesamten Dauer beauftragt. Ein weiteres Fachunternehmen wurde mit der Erstellung der Gebäudestatik beauftragt. Entsprechend den Anforderungen der Bauordnung NRW wurde diese Statik auch durch einen Prüflingenieur als Voraussetzung für das Baugenehmigungsverfahren inhaltlich vollumfänglich geprüft.

Alle für die Erteilung der Baugenehmigung notwendigen Unterlagen wurden dem Bauaufsichtsamt zugeleitet. Am 20.11.2012 wurde die Baugenehmigung erteilt.

- 2.2 Am 04.09.2013 begannen die Bauarbeiten am Kalkberg mit einer Erschließungsstraße, und der Errichtung einer Bau-Umzäunung. Im August 2014 folgten die Rohbauarbeiten für das Stationsgebäude auf dem Kalkberg. Aus dem Aushub wurde auch die Modellierung des Aussichtsplateaus hinter dem Hangargebäude realisiert.
- 2.3 Im Dezember 2014 begann der beauftragte Fassadenbauer mit dem Aufmaß, das sich bis in den Januar 2015 erstreckte. Dabei fielen ihm Abweichungen von Referenzpunkten auf. Der Einbau der großflächigen Hangartore wurde daher zunächst verschoben. Im April 2015 wurden durch die Bauleitung leichte Rissbildungen an den hinteren Hangarwänden im Bereich des rechten Hangars festgestellt. Dort wurden zur weiteren Beobachtung Gips-Siegel aufgesetzt und ein öffentlich bestellter Vermessungsingenieur beauftragt, der seit diesem Zeitpunkt wöchentliche Messungen durchführt. Weitere Rissbildungen am Boden traten am 03.06.2015 auf; auch dort wurden Gips-Siegel gesetzt. Von den beteiligten Firmen und Büros wurden zahlreiche Ursachenmöglichkeiten und Lösungsvorschläge, wie beispielsweise die Abtragung der Anschüttung hinter dem Gebäude, vorgebracht.

Die Bauherrin, die Stadt Köln, entschloss sich jedoch, eine umfassende Untersuchung durchführen zu lassen. Dazu beauftragte sie am 30.04.2015 zunächst die Kanzlei Kapellmann und Partner Rechtsanwälte mbB zur juristischen Begleitung der Ursachenermittlung sowie zur Geltendmachung sämtlicher Schäden gegenüber den Verursachern.

Am 11.06.2015 beauftragte die Stadt Köln das Bau-Sachverständigen Institut Roger Grün, Mülheim an der Ruhr, mit der Klärung der Frage nach den Ursachen der Setzungen und zur Erarbeitung effektiver Maßnahmen, damit eine zeitnahe Beseitigung der Schäden (Sanierung) möglich wird. Von der Begutachtung umfasst ist damit das gesamte Bauprojekt an sich. Der Gutachter begann unmittelbar mit der Begutachtung, wobei weitere Untersuchungen (Rammbohrungen) durchgeführt wurden. Der Gutachter kündigte dabei einen ersten Zwischenbericht für Ende September 2015 an.

Diese Informationen wurden am 31.08.2015 dem Bauausschuss und am 01.09.2015 dem Gesundheitsausschuss des Rates der Stadt mitgeteilt (Ds-Nr. [2406/2015](#)).

IV. Der Zwischenbericht des Instituts Roger Grün vom 28.09.2015

Der erste Zwischenbericht des Gutachters liegt nunmehr vor. Für weitere Informationen zur Chronologie wichtiger Meilensteine wird hier noch einmal auf die Anlage 2 der Mitteilung vom 01.09.2015 (Ds.-Nr. [2406/2015](#)) verwiesen.

C. Inhalt des Zwischenberichts des Instituts Roger Grün

I. Details des Zwischenberichts

Da der Zwischenbericht eine fachlich-technische Beschreibung darstellt, werden die wesentlichen Inhalte und Aussagen in dieser Mitteilung allgemein verständlich zusammengefasst. Für genauere Details wird auf den Original-Zwischenbericht (siehe Anlage 1) verwiesen.

II. Unterschätzung der Halde

Als wesentliche Ursache für alle festgestellten Schäden und Veränderungen stellt der Gutachter eine massive Unterschätzung des eigenen Setzungsverhaltens der Halde (der Gutachter bezeichnet den Kalkberg als „Halde“, vgl. *Seite 1 des Berichts*) fest. Zudem weist er darauf hin, dass das Bauwerk nicht auf diesen besonderen Untergrund abgestimmt wurde.

Die Setzungen der Halde treten unterschiedlich stark auf: am höchsten Punkt der Halde betragen sie zwischen 11 und 16 cm jährlich (entspricht einer täglichen Setzungsbewegung von 0,29 mm und 0,45 mm). Im Bereich des darunter liegenden Gebäudevorplatzes sind die Setzungen geringer.

In Bezug auf die aus zwei Gebäuden bestehende Hubschrauberbetriebsstation ist zu unterscheiden: Das Hangargebäude hat sich an seiner östlichen Ecke bislang um 13 cm gesenkt (aktuell: 13,8 cm, Stand 08.10.2015). Dies entspricht einer täglichen Setzung von 0,2 mm. Das Bürogebäude ist dagegen nahezu unverändert geblieben.

Der Zusammenhang zwischen der Setzung des Haldenkörpers und des Gebäudes ist im Zwischenbericht noch nicht ausgeführt.

In Bezug auf den Haldenaufbau berichtet der Sachverständige, dass er den Kalkberg mittels Kleinrammbohrungen bis in 24 m Tiefe (5. und 6. August) untersucht habe. Dabei wurden unterschiedlich dichte Auffüllbereiche festgestellt und darunter Kalkschlammeinlagerungen mit erheblichem Nachsetzungspotential und Kriecheigenschaften vermutet. Aus diesen Gründen sind weitere Explorationsbohrungen bis in größere Tiefe aus gutachterlicher Sicht erforderlich. Diese werden jetzt durchgeführt.

In Bezug auf die Standsicherheit der gesamten Halde legt der Gutachter dar, dass die Böschungswinkel im unteren Bereich vermutlich steiler sind als die Schüttwinkel des Haldenmaterials. Der Standsicherheitsnachweis könne daher gegenwärtig jedenfalls nicht für alle Bereiche der Halde geführt werden. Es sei zu befürchten, dass sich die Böschungen weiter verformen. Auch die Einflüsse von Hochwasser und Erdbeben auf die Halde müssten noch untersucht werden. Für weitere Erkenntnisse hat der Sachverständige zur Erstellung von Höhenscans einen Drohnenüberflug veranlasst.

In der bodenmechanischen Erstanalyse weist der Sachverständige darauf hin, dass die Halde durch die zusätzliche Erhöhung (= Aufschüttung) des Haldenkopfes um 9 m eine Zusatzlast erfahren habe. Diese könnte einen Einfluss auf das Setzungsverhalten nehmen, da die Steifigkeit des Haldenkörpers geringer sei, als in den bisherigen Bodengutachten angenommen.

Bezüglich der Nutzung und Sanierungsnotwendigkeit des Hangargebäudes wird zur Beantwortung der Frage, welche Schiefstellung das Gebäude (derzeit gibt es eine Verkippung der Bodenplatte von stellenweise über 10 cm am nördlichen Rand, sowie eine überlagernde Kippbewegung zur Nordseite) insgesamt verträgt, die Statik des Gebäudes noch weiter untersucht. (S. 6)

III. Sanierungsmöglichkeiten

Der Gutachter schlägt sowohl zu Halde als auch zum Hangargebäude Sanierungsmöglichkei-

ten vor.

1. Halde

Die Standsicherheit der Halde kann durch verschiedene Maßnahmen ggf. Kombination derselben sichergestellt werden.

Es können beispielweise Erdaufschüttungen vorgenommen werden. Grundsätzlich sind aber auch die Einbringung von Spundwänden, Bohrpfehlwänden und/oder die Abflachung der Böschung bzw. ein Abtrag in verschiedenen Bereichen denkbar.

Gegebenenfalls sollte auch untersucht werden, in wieweit durch die Einbringung von Böschungsankern in das anstehende Haldenmaterial die Böschung zusätzlich gesichert werden können. (S.6)

2. Hangergebäude

Unterspritzung der Bodenplatte mit verschiedenen Verfahren (Anhebung, Bodenplatte, Expansionsharz, Zement oder Pfähle) (S. 7 + 8)

3. Zukunftssicherung

Schaffung von Nachstellmöglichkeiten an Toren und Fassade des Baukörpers. Dies wurde vergleichbar bereits an anderen Bauwerken auf Halden erfolgreich ausgeführt. (S. 9)

IV. Zeithorizont und Kosten einer möglichen Sanierung

Der Gutachter macht derzeit keine Angaben zu dem Zeithorizont und den Kosten der Sanierung.

Des Weiteren gibt er im Zwischenbericht auftragsgemäß noch Hinweise zur Herstellung der Winterfestigkeit des Bauwerks. (S.9)

V. Schadensursache

Zur Schadensursache teilt der Gutachter mit, dass diese final noch nicht bewertbar sei. Auf eine wesentliche Ursache, die massive Unterschätzung des Setzungsverhaltens der Halde selbst, weist er jedoch nachdrücklich hin. (S. 10)

D. Folgen der Feststellungen des Gutachters

Die technischen Ursachen der Setzungen der Hubschrauberbetriebsstation und des Kalkberges, wie auch seine Standsicherheit, werden durch den Gutachter weiterhin untersucht. Sie sollen in einem weiteren Zwischengutachten und in seinem Schlussgutachten umfassend dargelegt werden.

Die rechtlichen Verantwortlichkeiten hängen von den Feststellungen des Gutachters ab. Die gesamte Untersuchung wird bereits jetzt durch die Kanzlei Kapellmann und Partner Rechtsanwälte mbB begleitet und aufgearbeitet. Nach Feststellung der Ursachen werden die Kosten gegenüber den verantwortlichen Baubeteiligten geltend gemacht.

Die geeigneten und erforderlichen Sanierungsmaßnahmen werden durch den Sachverständigen im Hinblick auf die Ursachen untersucht. Im Schlussgutachten wird eine entsprechende Empfehlung abgegeben, auf deren Grundlage dann die Halde und die Halle saniert werden. Die Dauer dieser Maßnahmen ist daher gegenwärtig noch nicht absehbar.

Die Kosten der Sanierung hängen von der Ursache der Setzungen und dem Umfang der Sa-

nierungsarbeiten ab. Gegenwärtig sind diesbezüglich noch keine seriösen Schätzungen möglich.

Die interimistische Stationierung der Rettungshubschrauber am Flughafen CGN kann während der Sanierung in 2016 bestehen bleiben.

Es gilt unverändert, dass die bereits in der Entscheidungsphase in einer Bewertungsmatrix ermittelten und benannten Standortvorteile des Kalkberges auch nach der Sanierung unverändert gültig bleiben.

Anlage 1: Zwischenbericht des Instituts Roger Grün vom 28.09.2015

Anlage 2: Chronologie der Beschlüsse und Meilensteine bei der Planung und dem Bau der Rettungshubschrauberstation Kalkberg

Anlage 3: Übersichtsplan

Hinweis: Eine umfangreiche Dokumentation zur Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg finden Sie im Internet unter

<http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/feuerwehr/hubschrauber/>

gez. Kahlen