

# Mitteilung

## öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Gesundheitsausschuss	02.07.2019

### Kalkberg - Ergebnisse der rechtsgutachterlichen Untersuchungen zu den Alternativstandorten

#### I. Ausgangslage

Die Stadt Köln ist Kernträgerin der Luftrettung und erfüllt damit eine Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung. Damit ist die Stadt Köln für die Betriebssicherstellung der beiden Hubschrauber Christoph 3 (Rettungshubschrauber, RTH) und des Christoph Rheinland (Intensivtransporthubschrauber, ITH und Primärrettung in der Zweitrolle) verantwortlich. Die Leitstelle Köln disponiert damit alle Einsätze der beiden Hubschrauber im Einsatzbereich. Seit Jahren finden rund 50% der Einsätze der Rettungshubschrauber im Kölner Stadtgebiet statt (**Anlage 1 – Übersicht Einsätze der Luftrettung**). Die beiden Hubschrauber leisten damit einen wesentlichen Beitrag für die Notfallversorgung.

2012 erwarb die Stadt Köln aufgrund eines Ratsbeschlusses aus dem Jahre 2005 das Grundstück „Kalkberg“. Da der bisherige Standort vom RTH am Klinikum Merheim nicht mehr den luftfahrtrechtlichen Sicherheitsanforderungen entsprach, wurde mit dem Bauvorhaben einer neuen Hubschrauberbetriebsstation (HBS) am Kalkberg begonnen. 2008 hatte die Stadt die entsprechende luftfahrtrechtliche Genehmigung für den Standort Kalkberg erwirkt, die nach Rechtskraft eines verwaltungsgerichtlichen Verfahrens seit dem Jahr 2011 unbefristet und bestandskräftig ist.

Nachdem im April 2015 Verformungen an dem bis dahin fertiggestellten Rohbau im Bereich der Vorderseite des Hangargebäudes festgestellt worden waren erfolgte eine Untersuchung und spätere Feststellung der baulichen Ursachen.

Das beauftragte Institut Roger Grün Ingenieure stellte in seinem ersten Zwischenbericht aus September 2015 fest, dass ursächlich für die Senkung das zusätzliche Gewicht der im Zuge der Baumaßnahme aufgeschütteten, ca. 50.000 t schweren Kuppe gewesen sei. Zudem ermittelte das beauftragte Institut erhebliche Mängel an der Standsicherheit der gesamten Halde „Kalkberg“ für eine solche Aussichtskuppe, die eine sofortige Stabilisierung durch entsprechende bauliche Sicherungsmaßnahmen erforderlich machte.

Am 15.12.2015 beschloss der Rat diese Sofortmaßnahmen zur Abtragung der aufgeschütteten Kuppe sowie zur nutzungsunabhängigen Stabilisierung der Halde (3906/2015/1). Die Kuppe wurde noch im Jahr 2015 wieder abgetragen. Seit diesem Zeitpunkt wurden regelmäßig Messungen durch einen unabhängigen Gutachter (KDS) am Gebäude und dem umliegenden Gelände durchgeführt. Weitere Setzungen des Gebäudes haben seitdem nicht mehr stattgefunden.

Die Kuppe wurde als Aussichtskuppe geplant und umgesetzt. Zudem wurde die Aussichtskuppe lange nach dem Genehmigungsverfahren für die Hubschrauberbetriebsstation geplant und aufgeschüttet. Insofern ist die aufgeschüttete Kuppe nicht Teil einer Lärmschutzmaßnahme. Dies wurde bereits 2016 gutachterlich bestätigt (**Anlage 2 - Stellungnahme zum Rückbau der Aufschüttung**).

## II. Aktueller Sachstand des Projektes Kalkberg

Die Arbeiten zur nutzungsunabhängigen Haldenstabilisierung werden in 2019 im Wesentlichen abgeschlossen. Kleinere Restarbeiten werden Anfang 2020 durchgeführt. Im Einzelnen stellt sich die Situation wie folgt dar:

### 1. Nutzungsunabhängige Haldenstabilisierung

#### Los 1 (westliche Böschung):

Die Stabilisierungsarbeiten an der westlichen Böschung sind seit September 2018 abgeschlossen. Die Böschung wurde mit einer mineralischen Abdichtung und teilweise mit einer Kunststoffdichtungsbahn abgedichtet und anschließend mit einer ein Meter dicken Schicht Rekultivierungsboden abgedeckt. Auf diesem Rekultivierungsboden wurde eine Anspritzbegrünung aufgetragen, welche zusätzlich mit einer Erosionsschutzmatte bedeckt wurde. Als zusätzlicher Erosionsschutz wurden Faschinen am Fuß der Halde und oberhalb der Böschungsbermen angebracht.

#### Los 2/3 (nördliche Böschung):

Der Bau der Winkelstützwand von der Kalk-Mülheimer-Straße bis zur Karlsruher Straße wurde im November 2018 abgeschlossen. Zurzeit werden Teilbereiche der Böschung zur Aufbringung der Kunststoffdichtungsbahnen vorbereitet.

#### Los 4a (östliche Böschung):

Im Rahmen der Sofortmaßnahmen wurden 2015-2016 ca. 15.000 m<sup>3</sup> Bodenmaterial von der Haldenkuppe abgelagert. Zurzeit werden dort Überschussmassen, die bei den Profilierungsarbeiten in Los 2/3 anfallen, abgelagert. Nach Abschluss der Umlagerungsmaßnahmen wird das Los 4a mit einer Kunststoffdichtungsbahn und einer 1m mächtigen Rekultivierungsschicht abgedichtet.

#### Los 4b (Böschung oberhalb der Zufahrtstraße):

Die Profilierungsarbeiten sind abgeschlossen und die Böschung ist mit einer temporären Folie vor Erosion und Staubverwehungen geschützt.

#### Los 5 (südliche Böschung):

In Bezug auf die Böschung parallel zur Stadtautobahn B55a liegt ein Gutachten aus Ende der 90er Jahre vor, welches derzeit mit den aktuellen Normen und Kennwerten nachgerechnet wird, um die Standsicherheit, die damals bescheinigt wurde, erneut nachzuweisen.

### 2. Setzungsverhalten und Bebaubarkeit der Betriebsstation

Die Erdarbeiten im Bereich des Loses 1, insbesondere im Bereich des Lande-H sind bereits seit September 2018 abgeschlossen, sodass eine Inbetriebnahme der Hubschrauberbetriebsstation aus Sicht der Haldenstabilisierung möglich ist. Der gesamte Standort Kalkberg wird durch ein ganzheitliches mess- und vermessungstechnisches Überwachungssystem weiterhin beobachtet.

Durch den Rückbau der Aussichtskuppe erfolgte eine Entlastung des Berges. Der beauftragte Gutachter Herr Dr. Sievering kommt zu dem Ergebnis: *„für die Gebäude schädliche Differenzsetzungen sind aufgrund des bisherigen, über 4 Jahre beobachteten Setzungsverlaufes nicht zu erwarten.“* (**Anlage 3 - Gesamtmonitoring der Verformungsmessungen**)

Das mit der Schadensuntersuchung beauftragte Sachverständigenbüro Institut Roger Grün stellte schon in seinem Gutachten 2016 fest, dass nach *„Abschluss der ohnehin notwendigen nutzungsunabhängigen Stabilisierung der Halde nichts gegen die Fertigstellung des Gebäudes und einen anschließenden Betrieb als Hubschrauberlandestation spricht.“* (vgl. 1943/2016, Anlage 1, Blatt 64) Diese Aussagen werden nun durch die gutachterliche Stellungnahme zur Haldenstabilität von Dr.

Sievering bestätigt (**siehe Anlage 3**).

### 3. Aktuelle Altlastsituation am Kalkberg

Auf dem Kalkberg und in dessen Umfeld wurden in den letzten Jahren umfangreiche Boden- und Grundwasseruntersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse wurden bereits veröffentlicht (0780/2018). Im Zusammenhang mit den Bauarbeiten zur Haldenstabilisierung wurden weitere Bodenuntersuchungen vorgenommen. Diese bestätigen die Befunde aus den vorherigen Jahren, dass einerseits bei Oberbodenuntersuchungen Schadstoffbelastungen im Wesentlichen durch Arsen und Blei und andererseits in vereinzelt Proben in größerer Tiefe weitere Schadstoffe festgestellt wurden. (vgl. Gutachten GFM Umwelttechnik –

[https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf37/14011018\\_oberboden\\_kalkberg-2018-09-12.pdf](https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf37/14011018_oberboden_kalkberg-2018-09-12.pdf))

Nach Abschluss der Haldenstabilisierung ist der direkte Kontakt zu dem teilweise belasteten Boden und das Auswaschen von Schadstoffen durch eindringendes Niederschlagwasser unterbunden. Die festgestellten Grundwasserkontaminationen stammen überwiegend aus ehemaligen Gruben unterhalb des Kalkberges. Weitere Sanierungsmaßnahmen sind nicht erforderlich (vgl. Gutachten Concept Umweltberatung GmbH –

[https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf37/abschlussbericht\\_zur\\_detailuntersuchung\\_grundwasser\\_der\\_concept\\_umweltberatung\\_gmbh\\_20171006\\_bfrei.pdf](https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf37/abschlussbericht_zur_detailuntersuchung_grundwasser_der_concept_umweltberatung_gmbh_20171006_bfrei.pdf). Im Rahmen der Haldenstabilisierung wird der Kalkberg gegen eindringendes Niederschlagwasser abgedichtet. Das Grundwasser wird unabhängig von der zukünftigen Nutzung des Kalkberges weiterhin fachgerecht kontrolliert.

### III. Fertigstellung der Baumaßnahmen an der Hubschrauberbetriebsstation

Aus Sicht der Verwaltung sind die Sachstände zur Hubschrauberbetriebsstation und zur nutzungsunabhängigen Haldenstabilisierung soweit fortgeschritten, dass eine Bezugsfertigkeit der Betriebsstation innerhalb eines Zeitraumes von 12 Monaten erreicht werden kann.

Durch den vom Rat der Stadt Köln am 15.12.2015 beschlossenen Baustopp (Antrag-Nr. AN/1954/2015) ruhen derzeit alle Arbeiten zur Fertigstellung der Hubschrauberbetriebsstation. Für die Bezugsfertigkeit müssen kleinere Restarbeiten neben den Ausbaugewerken z.B. noch die rückseitige Fassade, die Betankungsfläche und die Befuerung der Start- und Landeflächen fertiggestellt werden. Weitere kleinere Baumaßnahmen zur Fertigstellung könnten im Betrieb erfolgen. Im Januar 2016 hat die Verwaltung die Kosten auf der Grundlage des Gutachtens des Instituts Grün für die Fortsetzung und Vollendung der Hubschrauberbetriebsstation auf dem Kalkberg auf 3,2 Millionen Euro (ohne Abtrag der Kuppe) geschätzt (0057/2016) (**Anlage 4 - Fertigstellungskosten der HBS**). Für die Wiederaufnahme der Arbeiten an den Ausbaugewerken sollten die vorhandenen Installationen ausführlich auf eventuelle Schäden untersucht werden. Die Kosten für die Fertigstellung der Maßnahmen werden aktuell auf circa 3 Millionen Euro geschätzt. Die Kostenschätzung erfolgte auf der Grundlage, dass alle technischen Anlagen in der Station noch betriebsfähig sind, was noch zu überprüfen ist (kein Kosten- und Terminansatz für eventuelle Schadensbehebungen eingerechnet). Dies betrifft besonders die Hubschrauber-Betankungsanlage mit Kerosintank, die Monitorlöschanlage für Landeplatz und Vorfeld, sämtliche Elektroanlagen inklusive der Notstromdieselanlage sowie Sanitäranlage, Heizung und Lüftung.

Die vor dem Schadenseintritt kalkulierten Gesamtkosten für die Errichtung der Hubschrauberbetriebsstation Kalkberg beliefen sich auf 13,3 Millionen Euro, davon sind bislang 10,1 Millionen Euro gezahlt worden.

In der Ratssitzung am 03. Mai 2018 wurde über die Kostenentwicklung der nutzungsunabhängigen Haldenstabilisierung des Kalkberges informiert (3458/2017). Die Gesamtkosten werden voraussichtlich rund 17,2 Millionen Euro brutto betragen.

#### IV. Juristische Begutachtung der Alternativstandorte KH Merheim, Flughafen Köln/Bonn und Flugplatz Kurtekotten

Mit Beschluss vom 20.03.2018 (AN/0442/2018) beauftragte der Rat die Verwaltung die Standorte Flugplatz Kurtekotten, das Areal der städtischen Klinik in Merheim sowie den Flughafen Köln/Bonn nach den Kriterien Verfügbarkeit, Lagegunst, Lärmschutz, Baugrundtragfähigkeit, zeitliche Realisierbarkeit, Kosten und luftrechtliche Genehmigungsfähigkeit vertieft und vergleichend als Alternativstandorte für eine Hubschrauberbetriebsstation zu untersuchen. Sowohl der Gesundheitsausschuss (am 04.06.2018), als auch der Finanzausschuss (am 12.06.2018) haben das von der Verwaltung vorgelegte „Untersuchungsdesign“ beschlossen. Die Verwaltung wurde damit beauftragt, zunächst die drei Alternativstandorte jeweils hinsichtlich ihrer juristischen und technischen Realisierbarkeit zu begutachten. Aus wirtschaftlichen Gründen sollte zunächst die juristische Fachbegutachtung erfolgen. Die Standorte, welche nicht zur Verfügung stehen oder bei denen eindeutige rechtliche Hindernisse bekannt werden, sollten – vorbehaltlich einer Entscheidung des Gesundheits- und Finanzausschusses – von der nachfolgenden technischen Untersuchung ausgeschlossen werden.

Die Verwaltung hat im August 2018 nach den vergaberechtlichen Bestimmungen fünf spezialisierte und renommierte Fachanwaltskanzleien zur Abgabe eines Angebots für eine rechtliche Untersuchung der drei Alternativstandorte aufgefordert. Die aufgeforderten Fachanwaltskanzleien waren bislang weder gutachterlich im Rahmen des Projektes Kalkberg noch für ähnliche Projekte der Stadt Köln tätig. Im Ergebnis des Vergabeverfahrens hat die Rechtsanwaltskanzlei Noerr LLM (u.a. Dr. Holger Schmitz und Uwe Erling, LL.M.) den Zuschlag erhalten. Das Gutachten umfasste die juristische Bewertung über Errichtung und luftrechtlichen Betrieb einer Hubschrauberrettungsstation an den drei Standorten. Das Rechtsgutachten ist als **Anlage 5** beigefügt.

##### Ergebnisse der rechtsgutachterlichen Untersuchungen zu den Alternativstandorten:

Nach ihren rechtsgutachterlichen Feststellungen beurteilt die Kanzlei Noerr LLM. die rechtlichen Realisierungsmöglichkeiten aller drei untersuchten Alternativstandorte als gering; im Ergebnis rät sie der Stadt Köln davon ab, einen oder mehrere der Alternativstandorte zu beplanen bzw. weiterzuverfolgen. Die Schlussfolgerungen der Kanzlei Noerr lauten im Einzelnen wie folgt:

##### **1. Klinikum Merheim**

*„Die Planung einer HBS am Standort **Klinikum Merheim** wäre mit ganz erheblichen rechtlichen Risiken verbunden. Insbesondere ist es äußerst fraglich, ob die erforderliche Abwägung der „Erfordernisse des Städtebaus“ fehlerfrei gelingen könnte. Mit Blick auf die bisherige Planungshistorie und in Anbetracht der abgeschlossenen städtebaulichen Verträge durften Investoren, Grundstückseigentümer und Anwohner in besonderem Maße in den Bestand der bisherigen Planung vertrauen. Die Stationierung der HBS am Klinikum Merheim käme einer städtebaulichen „180-Grad-Wendung“ gleich, mit der die Betroffenen nicht hätten rechnen können und müssen. Es spricht vieles dafür, dass eine Überwindung dieses besonderen Vertrauenstatbestandes im Rahmen der Abwägung nicht möglich wäre und ein entsprechender Bebauungsplan abwägungsfehlerbehaftet wäre. Zudem ist davon auszugehen, dass die luftfahrtrechtliche Genehmigung sowie die unter Umständen erforderliche Anpassung der Bauleitplanung mit guten Erfolgsaussichten rechtlich angegriffen werden würden. Selbst wenn die Zulässigkeit der Anpassung der Bauleitplanung sowie der Genehmigung letztlich gerichtlich bestätigt werden sollte, würde bis zur wirksamen Genehmigung einer HBS am Standort Klinikum Merheim voraussichtlich sechs bis acht Jahre vergehen. Ungeachtet dessen ist aus Gründen der räumlichen Verhältnisse und Statik nur die Stationierung eines Hubschraubers auf dem Parkhaus des Klinikum Merheim möglich, so dass für den zweiten Hubschrauber, für den die Stadt Köln gleichermaßen die Kernträgerschaft hat, ein zweiter Standort gesucht werden müsste.“ (Seite 7 des Rechtsgutachtens)*

## 2. Flughafen Köln/Bonn

„Auch bei einer Realisierung einer HBS am Standort **Flughafen Köln/Bonn** bestehen sehr erhebliche Risiken. Die Errichtung und der Betrieb einer HBS wären mit hoher Wahrscheinlichkeit nur im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu realisieren. Ein solches Verfahren birgt aufgrund der Komplexität der betroffenen Fragestellungen (insbesondere hinsichtlich des Lärm- und Naturschutzes) sowie mit Blick auf die Unvorhersehbarkeit der Stellungnahmen seitens der Öffentlichkeit erhebliche Risiken. Es wäre zudem sehr kostenintensiv. Besonders aufwändig ist regelmäßig die Erstellung der Antragsunterlagen durch den Vorhabenträger. Für die Durchführung eines regulären Planfeststellungsverfahrens im Bereich von Verkehrsflughäfen ist von einer Zeitspanne von mindestens drei bis fünf Jahren ab Antragsstellung auszugehen; in Einzelfällen können Verfahren dieser Art aber auch deutlich länger dauern. Dem würde sich mit hoher Wahrscheinlichkeit ein verwaltungsgerichtliches Verfahren anschließen. Selbst wenn die im Planfeststellungsbeschluss zugelassene Stationierung der Rettungshubschrauber letztlich gerichtlich bestätigt werden würde, müsste man sich auf einen Zeithorizont von etwa zehn Jahren bis zum Errichtungsbeginn einstellen.“ (Seiten 7 des Rechtsgutachtens)

## 3. Kurtekotten

„Schließlich bergen auch die Errichtung und der Betrieb einer HBS am **Sonderlandeplatz Kurtekotten** beträchtliche Risiken. Zunächst dürfte der Lärmschutz hier besondere Probleme bereiten. Mit der Errichtung einer HBS würde eine beachtliche Lärmsteigerung einhergehen. Denn der Sonderlandeplatz wird bisher nur am Tage und unter Berücksichtigung von Mittags- und Ruhezeiten genutzt. Erschwerend kommt hinzu, dass sich ein Kindergarten und damit eine lärmsensible Einrichtung in der Nähe des Sonderlandeplatzes befindet. Relevant wäre darüber hinaus, dass das betroffene Gebiet ein wohnungsnahes Landschaftsschutzgebiet in einem urbanen Ballungsraum ist, dessen Erholungswert durch eine erhöhte Lärmbelastung eingeschränkt werden könnte. Zusätzlich verkompliziert werden würde die Realisierung des Vorhabens durch den Umstand, dass sich der Sonderlandeplatz Kurtekotten in unmittelbarer Nähe zur Gemarkung der Stadt Leverkusen befindet. Die Stadt Köln wird insofern die Belange der Stadt Leverkusen, insbesondere das Interesse an der Wahrung ihrer Planungshoheit, zu berücksichtigen haben. Es ist naheliegend, dass sich die Stadt Leverkusen die von Anwohnern bereits artikulierten Bedenken hinsichtlich der in der Nähe befindlichen Wohnbebauung zu eigen macht und sich dem Vorhaben entgegenstellt. Hieraus ergäbe sich ein weiteres rechtliches Risiko. Eine bauliche Realisierung einer HBS am Standort Kurtekotten könnte nach unserer Erfahrung voraussichtlich in sechs bis acht Jahre beginnen, eine gerichtliche Überprüfung der luftfahrtrechtlichen Genehmigung eingeschlossen.“ (Seite 8 des Rechtsgutachtens)

Für eine Zusammenfassung der wesentlichen rechtlichen Feststellungen wird auf die Seiten 9 bis 14 des anliegenden Rechtsgutachtens verwiesen, für weitere Einzelheiten (umfassende rechtliche Würdigung) auf die Seiten 15 bis 102.

## V. Interimsstationierung der beiden Rettungshubschrauber am Flughafen Köln/Bonn

Seit 01.04.2008 sind die beiden Hubschrauber Christoph 3 und Christoph Rheinland am Flughafen Köln/Bonn interimswise stationiert. Beide Hubschrauber sind dort im unbeheizten Hangar 1 zusammen mit Flächenflugzeugen untergebracht. Die provisorische Containterstation für die Besatzung des RTH Christoph 3 befindet sich ca. 300 m vom Hangar 1 entfernt am sogenannten GAT 3 (General Aviation Terminal). Ein besonders schallgeschützter Container, wie von den Piloten des RTH gefordert, ist in Beschaffung. Die provisorische Containeranlage für den ITH Christoph Rheinland steht unmittelbar hinter dem Hangar 1, jedoch auf einer sehr kleinen Fläche. Die Containeranlage von 2009 ist abgewohnt, ein Ersatz – ebenfalls nur in provisorischer Ausführungsqualität – ist in Planung. Die Genehmigungsfähigkeit beider Containeranlagen sind aufgrund des Interimsstatus zeitlich befristet. Eine Verlängerung der Baugenehmigung wird im Einzelfall geprüft. Für die geplante Ertüchtigung der Interimsanlage für den ITH ist ein neues Genehmigungsverfahren ist notwendig. Die provisorische

Unterbringung ist jedoch nach wie vor mit Einschränkungen verbunden. Diese reichen von der Unterbringung der Einsatzkräfte in einfachen Baucontainern über logistische Probleme aufgrund der Sicherheitsbedarfe des Flughafens bis hin zu Einschränkungen des laufenden Betriebes. In diesem Zusammenhang ist ein erheblicher Aufwand in verschiedenen Bereichen erforderlich. Durch diese zusätzlichen Flüge werden die Einsatzflugzeiten zwischen den vorgeschriebenen Wartungsintervallen verringert und die wartungsbedingten Ausfallzeiten pro Hubschrauber erhöht.

## **Anlagen**

### **Anlage 1 – Übersicht Einsätze der Luftrettung**

### **Anlage 2 - Stellungnahme zum Rückbau der Aufschüttung**

### **Anlage 3: Gesamtmonitoring der Verformungsmessungen - Geotechnische Bewertung - Kalkberg Köln Istanbulstraße vom 14.01.2019**

### **Anlage 4: Fertigstellungskosten der HBS**

### **Anlage 5: Rechtsgutachten Kanzlei Noerr LLM.**

### **Anlage 6: Beantwortung weiterer Fragen an die Verwaltung**

**Gez. Dr. Keller**