Stadt Köln

Der Oberbürgermeister

Dezernat, Dienststelle
VI/69/690/1

Vorlage-Nr.: 25.03.2009
1209/2009

Unterlage zur Sitzung im
öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Rat	26.03.2009	

Anlass:

☐ Mitteilung der Verwaltung

☐ Beantwortung von Anfragen aus früheren Sitzungen

☒ Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

☐ Stellungnahme zu einem Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung

Einsturz an der Baustelle Waidmarkt
hier: Anfrage der Fraktion Die Linke.Köln im Rat der Stadt Köln, AN/0572/2009

Frage 1:
Das am Waidmarkt zu erstellende Gleiswechselwerk wird im Planfeststellungsbeschluss „Nord-Süd-Stadtbahn“ an keiner einzigen Stelle erwähnt. Dort heißt es lediglich: „Im Bereich Waidmarkt wird ein Mehrzweckschacht gebaut, in dem ein Unterwerk zur Bahnstromversorgung errichtet wird. Darüber hinaus wird aufgrund des größeren Haltestellenabstandes zwischen den Haltestellen Heumarkt und Severinstraße im Mehrzweckschacht ein Feuerwehreinstieg und ein Notausstieg untergebracht.“ Wurde die Planung und Bauabsicht für das Gleiswechselwerk nachträglich dem Regierungspräsidenten gemeldet und hat dieser dafür eine Genehmigung erteilt?

Antwort zu Frage 1:
Mit dem Begriff "Mehrzweckschacht" ist das Gleiswechselbauwerk gemeint. Zu dem Planfeststellungsbeschluss gehören die Antragsunterlagen mit Plänen, aus denen die Details des Bauwerks zu entnehmen sind.

Frage2:
Weder im Planfeststellungsbeschluss, noch im Gutachten nach PBefG (B.80) wird auf die baulichen Besonderheiten, die kulturelle Bedeutung noch auf das außerordentliche Inhaltsgewicht und die nationale Bedeutung des historischen Archivs eingegangen. Das ehemalige Polizeipräsidium findet dagegen durchaus Erwähnung. Handelt es sich hierbei um eine bewusste Aussparung eines schwierigen und risikoreichen Anrainerbaus oder

wurde die Aufnahme in die Planung und Begutachtung schlicht vergessen?

Antwort zu Frage 2:
Das historische Archiv wurde weder bewusst "ausgespart" noch "vergessen". Nicht die Nutzung des Gebäudes war ein Auswahlkriterium, sondern vielmehr seine Konstruktion. So war zum Beispiel beim Polizeipräsidium die Eigenschaft des Hochhauses eine herausragende Konstruktionseigenschaft.

Alle Gebäude entlang der Stadtbahntrasse - einschließlich des Stadtarchivs - wurden vor Beginn der Bauarbeiten statisch dahingehend untersucht, ob zur Vermeidung von Schäden besondere Unterfangungsmaßnahmen erforderlich sind. Diese wurden sodann auch ausgeführt. Im Planfeststellungsbeschluss wurden Gebäude, deren Lage im Bezug auf die Stadtbahntrasse bzw. deren Konstruktion und Gründung im Verlauf der Streckenführung charakteristische Besonderheiten aufweist exemplarisch untersucht. Dabei wurde vorausgesetzt, dass die oben genannte Untersuchung aller Gebäude vor Baubeginn erfolgt.

Frage 3:
Im gesamten Planfeststellungsbeschluss und den zugehörigen Gutachten wird positiv auf bereits bewährte Verfahren insbesondere aus dem U-Bahn-Bau in Köln-Mülheim verwiesen. Es wird durchgängig versichert, dass das laut Planfeststellungsbeschluss gewählte Verfahren die „größtmögliche Sicherheit“ böte. So heißt der Grundsatz des PFB (Seite 37 wörtlich):
„Bei dem Vorhaben dürfen nur solche Bauverfahren angewendet werden, die den größtmöglichen Schutz der vorhandenen Bebauung gewährleisten.“
Warum wurde dann in der Ausführungsphase davon abgewichen und was wird unter „größtmöglicher Sicherheit“ verstanden?

Antwort zu Frage 3:
Es trifft nicht zu, dass in der Ausführungsphase von dem Grundsatz abgewichen wurde, wonach nur Bauverfahren angewendet werden, die den größtmöglichen Schutz der vorhandenen Bebauung gewährleisten. Es ist im Rahmen des gerichtlichen Beweissicherungsverfahrens zu klären, ob das am Waidmarkt angewendete Bauverfahren als solches nicht geeignet gewesen ist, ob sich nachträglich bestimmte, der Planung durch die ARGE Los Süd zu Grunde gelegte Parameter geändert haben oder ob das als solches geeignete Bauverfahren fehlerhaft angewendet worden ist.

Frage 4:
Seit dem 30.09.08 liegt eine 84-seitige Studie des Aachener Hochschul-Instituts für Geotechnik im Bauwesen vor. Darin wurden die üblichen Berechnungsverfahren angesichts der außergewöhnlichen Rahmenbedingungen als zu ungenau verworfen.
Die planenden, ausführenden und überwachenden Firmen sowie eingeschaltete Prüfingenieure hatten bei der Prüfung und Berechnung der Statik jedoch augenscheinlich keine Bedenken. Wie erklärt sich dieser Widerspruch beziehungsweise wurde bei den statischen Prüfungen nach den hierfür anerkannten Regeln der Technik gearbeitet und konnten die Berechnungsgrundlagen und Berechnungsmodelle für diesen einzigartigen Baugrund und Bauort überhaupt Anwendung finden?

Antwort zu Frage 4:
Die erwähnte Studie liegt der Stadt Köln und der KVB nicht vor. Vom Vorhandensein haben die Stadt Köln und die KVB erst nach dem Schadensfall aus der Presse erfahren. Es

handelt sich um ein Forschungsvorhaben, dessen Ergebnisse vom Auftraggeber, dem Deutschen Institut für Bautechnik noch nicht freigegeben wurden.

Frage 5:
Wurden die in der oben erwähnten Studie gemachten Erkenntnisse zum Bau der Haltestelle Heumarkt auf die anderen Bauwerke im Verlauf der Nord-Süd-Stadtbahn übertragen oder hat man dort nach der herkömmlichen, augenscheinlich unsicheren Methode Berechnungen vorgenommen?

Antwort zu Frage 5:
Siehe Antwort zu Frage 4.