

## Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Verkehrsausschuss	22.03.2011	

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

### Stehende Rolltreppen in Chorweiler Nord

#### Anfrage der FDP-Fraktion gemäß § 4 der Geschäftsordnung des Rates

Wie die FDP-Fraktion aus einem Zeitungsartikel entnehmen konnte, steht die Rolltreppe an der Bahnhaltestelle „Chorweiler Nord“, die vor zwei Jahren dort installiert wurde, immer noch. Dies soll an den fehlerhaften Absprachen zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt Köln, die in Kooperation die Bahnhaltestelle sanieren wollten, liegen. Die Deutsche Bahn übernahm dabei die Sanierung des Bahnhofs, die Stadt hingegen kümmerte sich um das Dach über dem Zugang zur Haltestelle. Dummerweise benötigt das Dach 4 Stützpfeiler, die jetzt die Zu- und Abgänge versperren. Aus Sicherheitsgründen kann diese Rolltreppe nun nicht in Betrieb genommen werden, da es so zu einem gefährlichen Personenschau kommen könnte, sollte eine Person dort stürzen.

In diesem Zusammenhang bitten wir, folgende Fragen zu beantworten.

1. Wie kam es zu diesen fehlerhaften Absprachen zwischen Stadt und der Deutschen Bahn und wie ist der derzeitige Sachstand der Verhandlungen, wer nun für die anfallenden Änderungskosten aufkommen muss?
2. Sind externe Architekten zu diesem Umbauprojekt hinzugezogen worden und inwieweit können diese in Haftung genommen werden?
3. Wann soll die Rolltreppe voraussichtlich in Betrieb genommen werden?
4. Wie will die Stadt verhindern, dass sich solche Probleme wiederholen?

## Stellungnahme der Verwaltung

zu 1. und 2.

Es hat keine fehlerhaften Absprachen gegeben. Das von der Verwaltung eingesetzte Architekturbüro hatte einen Bauantrag bei der Deutsche Bahn AG (DB) gestellt, der vom Eisenbahnbundesamt (EBA) genehmigt wurde. Die Stützenstellung der beiden Dächer war im Hinblick auf die Lastabtragung im Randbereich der U-Bahnüberdachung aus statischen, geometrischen und funktionalen Zwängen so geboten. Der Antrag stellte das Dach mit seinen Stützen in Grundrissen, Schnitten und Ansichten in der derzeitigen Form exakt dar. Daher kann dem Architekturbüro, das durch Fachingenieure für Statik, Beleuchtung etc. unterstützt wird, kein Fehlverhalten angelastet werden.

In einer gutachtlichen Stellungnahme, die im Oktober 2009 nachträglich von der DB verlangt wurde, hat der TÜV Nord im Nachhinein festgestellt, dass eine geringfügige Abweichung von der DIN-Norm für die Beschaffenheit von Rolltreppen vorliegt. Die Norm schreibt einen symmetrischen Stauraum vor den Rolltreppen vor, der durch die Stützen tangiert wird. Im gleichen Gutachten hat der TÜV Abhilfemaßnahmen vorgeschlagen. So soll ein Abweisgeländer die Fußgänger an den Stützen vorbeiführen und zusätzliche Markierungen bzw. Bodenleuchten sollen auf die Situation hinweisen. Diesem Vorschlag folgten die DB und die Verwaltung. Zuvor musste jedoch eine unternehmensinterne Genehmigung von der DB eingeholt werden. Diese ging am 02.06.2010 ein. Daraufhin war vom EBA eine Zulassung im Einzelfall zu erteilen, was am 20.10.2010 erfolgte. Anschließend wurden mit der DB über Ausführung und Kosten der Maßnahmen verhandelt. Auf das deutlich verbesserte Angebot der DB Services vom 09.12.2010 hat die Stadt Köln mit Schreiben vom 14.12.2010 die Übernahme der Kosten von 21.200 € zugesichert. Sie hat als Bauherrin des Daches die Situation hervorgerufen, die die Kompensationsmaßnahmen (Abweisgitter) erforderlich machen. Der Auftrag an die DB-Services West GmbH wurde von der DB Station&Service AG noch in 2010 erteilt.

zu 3.

Die zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen (Abweisgitter, Bodenleuchten) werden nach Auskunft der DB im Zusammenhang mit den beauftragten Instandsetzungs- und Reparaturarbeiten für die Rolltreppen ausgeführt und ca. 6 - 8 Wochen in Anspruch nehmen. Es ist beabsichtigt, nach deren Fertigstellung die Rolltreppen wieder in Betrieb zu nehmen. Die erste Rolltreppe wird Ende Februar gemeinsam mit dem TÜV probeweise in Betrieb genommen. Die Inbetriebnahme der übrigen drei Treppen folgt dann bis Ende März.

zu 4.

Die beim Abbruch und Neubau der Dächer aufgetretenen Problematiken sind in diesem Zusammenwirken einzigartig. Es handelt sich bei dem Projekt um individuell entworfene Dachkonstruktionen, bei denen Schwierigkeiten während der Bauphase, insbesondere durch die Kombination mit teils gleichzeitig durchgeführten weiteren Maßnahmen der DB, nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden können.

gez. Roters