

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
**Stadtbahnhaltestelle Chorweiler
 hier: Erweiterter Planungsbeschluss für die brandschutztechnische Nachrüstung**
Beschlussorgan

Rat

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis							
	Gremium	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss		28.06.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 6 (Chorweiler)		30.06.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Finanzausschuss		11.07.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Rat		14.07.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Rat der Stadt Köln beauftragt die Verwaltung mit der Planung der brandschutztechnischen Nachrüstung der Stadtbahnhaltestelle Chorweiler. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung bis zur Ausschreibungsreife vorzubereiten, die erforderlichen Genehmigungen zu beantragen und die Finanzierung sicherzustellen.

Der Bedarf für die brandschutztechnische Nachrüstung wird anerkannt.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn die Bezirksvertretung Chorweiler (BV 6) uneingeschränkt zustimmt.

Die benötigten Mittel in Höhe von 443.250 Euro stehen im städtischen Haushaltsplan 2010/2011 im Teilergebnisplan 1202 – Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV – in Teilplanzeile 13 – Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen, Haushaltsjahr 2011, zur Verfügung.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme 443.250 €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses 85 %	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten	b) Sachkosten
					€	€
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)				Einsparungen (Euro)		

Die unterirdische Stadtbahnhaltestelle in Köln-Chorweiler wird als gemeinsame Verkehrsstation des Regionalverkehrs NRW (DB AG) und der KVB AG betrieben. Das Bauwerk wurde in den 1970-iger Jahren zur ÖPNV-Erschließung des damals neuen Stadtteiles Köln-Chorweiler errichtet und 1973 (Stadtbahn) bzw. 1975 (S-Bahn) in Betrieb genommen.

Gemäß den Vorgaben des Eisenbahnbundesamtes für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen müssen seit einigen Jahren schrittweise alle unterirdischen Personenverkehrsanlagen (uPva) der Eisenbahn nach heutigen brandschutztechnischen Erkenntnissen ertüchtigt und nachgerüstet werden.

Ein mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) abgestimmtes Brandschutzkonzept der DB AG bildet die Basis für alle Brandschutz- und Sicherheitsmaßnahmen in der gemeinschaftlich betriebenen Haltestelle.

Aus dem Brandschutzkonzept ergeben sich diverse Nachrüstungsauflagen für den im städtischen Eigentum befindlichen Stadtbahnbereich.

Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um bauliche und organisatorische Maßnahmen sowie um die Ausstattung der gesamten Verkehrsanlage mit einem Brandschutzfrüherkennungssystem (Brandmeldeanlage – BMA) zur Branderkennung und Weitermeldung an die jeweiligen Leitstellen bzw. die Feuerwehr sowie weitere sicherheitsrelevante Steuerungsvorgänge. Auf Grund der Auflagen des EBA ist dabei der Standard für DB-Anlagen anzuwenden.

Vorhandener Zustand

Die Verkehrsanlage ist eine eingeschossige unterirdische Station mit drei Gleisen und zwei Bahnsteigen. Der westliche Bahnsteig in Mittellage wird von KVB und DB gemeinsam genutzt. Für die KVB stellt die U-Bahnhaltestelle eine Endstation dar. Die KVB – Linie 15 endet hier. Das Verkehrsaufkommen der KVB beträgt ca. 79.200 Züge pro Jahr, das der DB ca. 37.600 Züge pro Jahr.

Die Bahnsteige sind mit jeweils zwei Kopfausgängen, die auch als Flucht- und Rettungswege dienen, ausgestattet. Weiterhin ist an den Bahnsteigenden jeweils eine Fahrtreppe installiert, am südöstlichen Bahnsteigende befindet sich noch eine zweite Fahrtreppe. Zudem befindet sich an den südlichen Zugängen auf den Bahnsteigen jeweils ein Aufzug. Über die oberirdischen Zugangshallen führen die Wege ins Freie.

Kleinere Gewerbeeinheiten befinden sich in der südlichen Zugangshalle, ein Kiosk befindet sich in der nördlichen Zugangshalle.

Die Feuerwehr kann die Verkehrsanlage über öffentliche Straßen erreichen. In der Station befindet sich eine Löschwasserleitung mit Entnahmestellen im Bereich der Stadtbahnleiße.

Geplanter Zustand

Basierend auf den Forderungen des Brandschutzkonzeptes sind im Folgenden die wesentlichen Maßnahmen zur Umsetzung beschrieben:

Die unterirdische Personenverkehrsanlage erhält eine Brandmeldeanlage.

Oberirdisch und gut zugänglich für die Feuerwehr sollen in nicht genutzten Telefonzellen der südlichen Zugangshalle die notwendigen Brandmeldezentralen (BMZ) der DB und der KVB installiert werden. Aufzüge und Fahrtreppen erhalten Brandfallsteuerungen. Stationäre Rauchschürzen an beiden Treppenaufgängen zur nördlichen Zugangshalle verhindern deren Verrauchung in der Selbststretungsphase. Eine ausreichende Entrauchung der Station ist durch ständige Fensteröffnungen in beiden Zugangshallen gesichert.

Die allgemeine Beleuchtung muss demontiert und auf Grund des hohen Alters im Zuge der Maßnahme erneuert werden.

Für Sicherheitsbeleuchtung, Lautsprecheranlage (ELA), Funkanwendungen für Behörden (BOS - Funk), Brandmeldezentralen und für den neu zu installierenden, batteriebetriebenen Generator zur Notstromversorgung müssen entsprechende Technikräume neu hergerichtet werden.

Für die Traforäume, den Wechselrichterraum und für den Raum des batteriebetriebenen Generators ist eine Be- und Entlüftungsanlage erforderlich. Die Lüftungskanäle sollen über dem Dach der südlichen Zugangshalle im Freien enden.

Weiterhin sind laut Gutachten die nachfolgenden Maßnahmen erforderlich:

Verschließen der zugehörigen Bauteilöffnungen, Einbau von Brandschutzklappen in verbleibenden Technikräumen, die Erneuerung von Fugenfüllungen, der Verschluss offener Verbindungen mit Mauerwerk (F90) bzw. mit Feuerschutztüren sowie der Ersatz alter Feuerschutztüren.

Die elektroakustischen Anlagen (ELA) sind zur Beschallung der Bahnsteige, Zugangshallen und Gewerbeeinheiten zu erneuern. Sie werden als Alarmierungsanlagen errichtet und über die Brandmeldezentrale miteinander verknüpft. Weiterhin werden Steuerleitungen ergänzt bzw. erneuert sowie eine neue Gebädefunkanlage installiert. Betriebs- und Störmeldungen werden über die Datenwege der Gebäudeautomation fernübertragen.

Auf Grund der Vielzahl der Anpassungsarbeiten und der Komplexität der einzelnen Systeme sind die Fachplanungen nach HOAI extern zu vergeben.

Ausführung der Maßnahmen

Während der Bauphase ist die weitere Nutzung der Bahnsteige für den Personenverkehr erforderlich. Die Realisierung wird voraussichtlich bahnsteigsweise erfolgen. Hierfür erfordert die wirtschaftlichste Möglichkeit auch eine provisorische Beleuchtung durch Umstellung der vorhandenen Beleuchtungsanlagen.

Zur Installation der Brandmeldeanlage (BMA) wird im gesamten Bahnsteigbereich die vorhandene Abhangdecke entfernt.

Der KVB-Bahnsteig soll daher eine neue Mineralfaserdecke mit Schallabsorptionsplatten zur Gewährleistung der Sprachverständlichkeit von Durch- und Ansagen erhalten. Ebenfalls im Zuge der Installationsarbeiten sollen die Abhangdecken der Zugangshallen erneuert werden.

Im Zuge des Projektes werden trockene Feuerlöschleitungen nach Forderung der Berufsfeuerwehr Köln mit Einspeisestellen neben den BMZ der südlichen Zugangshalle neu installiert, die drei Löschwasserentnahmestellen befinden sich dann auf den Bahnsteigen jeweils in der Nähe der Treppenantritte und in der Bahnsteigmitte.

Da die umfangreicheren Maßnahmen im DB-Bereich erforderlich sind, sollen seitens der DB in Abstimmung mit der Stadt Köln bereits 2011 und 2012 erste Vorabmaßnahmen erfolgen.

Kosten

Die Kosten der Baumaßnahmen werden auf Grundlage des Vertrages über den Bau des Gemein-

schaftshaltepunktes 1. Nachtrag vom 22.06./06.07.1973 und Anlagen vom März 1976 zwischen der Stadt Köln für den KVB-Bereich und der DB AG aufgeteilt.

Die Kosten der Maßnahmen in Bereichen der KVB werden vom Eigentümer bzw. Betreiber gemäß dem geltenden U-Bahnvertrag getragen.

Die Kostenschätzung für den Bereich, für den die Stadt Köln gemäß dem geltenden U-Bahnvertrag zuständig ist, lautet aufgeteilt nach Kostengruppen wie folgt:

- rd. 1,08 Mio. Euro für Baukonstruktionen, z.B. Decken, Innen- und Außenwände, Dächer, Baugruben
- rd. 765.000 Euro für Technische Anlagen, z.B. Abwasser-, Wasseranlagen, lufttechnische Anlagen, Starkstromanlagen, Fernmelde- und IT-Anlagen, Feuerlöschanlagen
- Die Planungs- und Baunebenkosten, z.B. Architekten- und Ingenieurleistungen, Vermessungsleistungen, Genehmigungen, zugehörige Prüfungen und Gutachten, Modellversuche, Projektsteuerung usw. belaufen sich bei Ansatz von 25% der Baukostensumme in Höhe von 1,773 Mio Euro demnach auf 443.250 Euro.

Die Mittel für die Planung stehen im städtischen Doppelhaushalt 2010/2011 im Teilergebnisplan 1202 Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV in Teilplanzeile 13 – Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen – zur Verfügung.

Die Maßnahme wurde dem Investitionscontrolling (IVC) vorgestellt, und sowohl der Bedarf als auch der Umfang der Maßnahme sind anerkannt worden. Die jeweils zu vergebenden Planungsleistungen werden dem Rechnungsprüfungsamt im Rahmen der Bedarfsprüfung bzw. des Vergabeverfahrens vorgelegt.

Alternative

Aus Sicht der Verwaltung besteht zu der vorgesehenen Beschlussfassung keine Alternative, da in dem gemeinsam von der Deutschen Bahn und der KVB/Stadt betriebenen Bauwerk eine einheitliche Brandschutzkonzeption zwingend erforderlich ist.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr.