

Dringlichkeitsentscheidung und Genehmigung

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Entscheidung durch den Bezirksbürgermeister und ein Mitglied der Bezirksvertretung gemäß § 36 Absatz 5, Satz 2 GO NRW und Genehmigung durch die Bezirksvertretung.

Betreff

Erweiterter Planungsbeschluss für die Nachrüstung von zwei Zugangstreppen an der Stadtbahnhaltestelle Hans-Böckler-Platz im Rahmen der Brandschutzsanierung

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	

Begründung für die Dringlichkeit:

Aufgrund der Komplexität der Maßnahme und der Vielzahl an Beteiligten sowie der gegebenen Randbedingungen ist es erforderlich, umgehend die Planung fortzuführen. Wie in der Vorlage beschrieben, soll der Baubeschluss im Jahr 2022 gefasst werden. Der Zeitplan ist wegen der geplanten Kapazitätserweiterung der KVB einzuhalten. Die Beschlussfassung ist in der Sitzung des Rates der Stadt Köln am 10.09.2020 dringend notwendig, um den Terminplan der Maßnahme nicht zu gefährden und die zukünftigen Anforderungen an den Brandschutz erfüllen zu können.

Beschluss:

Gem. § 36 Abs. 5 Satz 2 GO NW in Verbindung mit § 10 der Hauptsatzung empfehlen wir dem Rat wie folgt zu beschließen:

Der Rat beauftragt die Verwaltung mit der Planung von 2 zusätzlichen Treppenanlagen an der Haltestelle Hans-Böckler-Platz mit Kosten von 1.300.000 €.

Gleichzeitig beschließt der Rat die erstmalige Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen des Teilfinanzplanes 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV – i. H. v. 1.100.000 € bei Finanzstelle 6903-1202-1-0120, Brandschutz Hans-Böckler-Platz, Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen, für das Haushaltsjahr 2021.

Datum

Abstimmungsergebnis

Unterschrift

Unterschrift

Die Grundlage der geplanten Brandschutzmaßnahmen bilden hierbei insbesondere die Technischen Regeln für Brandschutz in unterirdischen Betriebsanlagen (TRStrab Brandschutz), die im Juni 2014 in Kraft getreten sind.

Zum sicheren Betrieb der Haltestelle sind die oben genannten Verordnungen und Richtlinien einzuhalten, wobei auf deren Grundlage ein haltestellenspezifisches Brandschutzkonzept erstellt wird. In dem Brandschutzkonzept sind alle Maßnahmen beschrieben, die erforderlich sind, um die Haltestelle entsprechend den gültigen Vorschriften zu ertüchtigen und sicher zu betreiben. Bei Änderungen baulicher, fahrzeugspezifischer, betrieblicher und organisatorischer Art, die den Brandschutz betreffen, sind vorhandene Brandschutzkonzepte anzupassen oder fortzuschreiben.

Aufgrund der geplanten Kapazitätserweiterung der Linie 4 (siehe Vorlage 2723/2018) mussten zusätzliche Betrachtungen zum Brandschutz beauftragt werden. Anhand der von der KVB vorgegebenen höheren Fahrgastzahlen für die längeren Fahrzeuge, mussten die Brandsimulations- und Räumungsberechnungen erneut durchgeführt werden.

Unter Berücksichtigung der Brandsimulation wird beim Räumungsnachweis die Zeit ermittelt, die benötigt wird, um die Haltestelle zu räumen und alle Fahrgäste ins Freie zu evakuieren. Dabei muss die Räumungszeit kleiner sein als die Verrauchungszeit.

Beim Räumungsnachweis auf Grundlage der zur Zeit verkehrenden 2-fach-Traktion wurde für den Bestand festgestellt, dass wegen der niedrigen Deckenhöhe und der schmalen Treppen bauliche Maßnahmen zur Beschleunigung der Räumung und / oder zur Verzögerung der Verrauchung ergriffen werden müssen.

Der Räumungsnachweis für eine höhere Personenanzahl als im Bestand bisher angesetzt kann nicht in der bestehenden Haltestelle erbracht werden. Bereits der Ersatz der derzeit eingesetzten Fahrzeuge in Doppeltraktion (Länge ca. 60 m) mit durchgehenden Zügen mit einer Länge von 60 m und dem damit verbundenen höheren Platzangebot (Wegfall von 2 Fahrerständen und Nutzung des Kuppungsbereichs) wäre nicht möglich.

Wegen der komplexen Gebäudegeometrie, mit schmalen Treppen und niedrigen Decken, konnten die untersuchten Simulationsmodelle für natürliche und maschinelle Entrauchungen nicht erfolgreich geführt werden. Eine gesicherte Räumung der Haltestelle ist nur durch Schaffung zusätzlicher Treppenausgänge nachweisbar. Bei einer bestehenden Haltestelle ist die Planung und Umsetzung der Maßnahme ein schwerwiegender Eingriff in das Bestandsbauwerk und die Gestaltung der Oberflächen auf Straßenebene. Erschwerend kommt der hohe Grundwasserspiegel hinzu, der beim Erstellen der Baugruben beachtet werden muss.

Um eine Lösung zu entwickeln, die den sicheren Betrieb der Haltestelle gewährleistet, hat die Verwaltung eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt. Im Ergebnis wurden 3 mögliche Lagen zusätzlicher Treppen an den Bahnsteigen untersucht und bewertet. Die Ermittlung der Vorzugsvariante erfolgte anhand der Bewertungsmerkmale Risiken, Fahrbetrieb, Brandschutz, Straßenverkehr, Lage und Kosten. Im Ergebnis hat sich herausgestellt, dass am Ende des Bahnsteigs angeordnete Treppen im östlichen Bereich der Haltestelle die beste Lösung darstellen. Die Nutzbreite der Treppen wird circa 1,80 m betragen, die Treppen werden gerade nach oben geführt. Eine Verteilerebene ist nicht vorgesehen. Um nicht unter der Brücke der DB an die Oberfläche zu gelangen, erfolgt die Anordnung von Zwischenpodesten. Der erforderliche Platz an der Straßenoberfläche steht zur Verfügung, wenn 2 Parkbuchten entfallen und der Radverkehr, wie ohnehin im Radverkehrskonzept für die Innenstadt vorgesehen, auf die Straße geleitet wird. Das Radverkehrskonzept Innenstadt gibt für diesen Bereich nur einen groben Rahmen vor. Der Radweg würde durch den Neubau der Treppenaufgänge ohne weitere Maßnahmen ersatzlos verschwinden. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen in Bezug auf Regelwerke, Fahrbahnquerschnitt und Verkehrsbelastung/-zusammensetzung sind im Bestand keine alternativen Markierungen einer Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn möglich. Aus radverkehrlicher Sicht ist es daher zwingend geboten, die Planungen der Treppenaufgänge mit einem Verkehrskonzept zu begleiten, das den Abschnitt zwischen Kamekestraße bis zum Hans-Böckler-Platz berücksichtigt. Inhalte der Radverkehrskonzepte Innenstadt und Ehrenfeld (in Bearbeitung) sind dabei zu berücksichtigen. Ein detailliertes Verkehrs- und Bauablaufkonzept kann erst mit fortschreitender Pla-

nung vorgelegt werden.

Die Errichtung zusätzlicher Treppenabgänge ist mit erheblichen Eingriffen in das Bauwerk und mit verkehrlichen Einschränkungen in der Bauphase verbunden und war im Planungsbeschluss für die Brandschutzsanierung nicht vorgesehen.

Neben der Sicherstellung des Fahrbetriebs stellen die zusätzlichen Zugänge eine erhebliche Verbesserung für die Erschließung der Haltestelle dar. Die vorhandenen Zugänge liegen im Bestand westlich des Eisenbahnringes und damit auf der weniger dicht besiedelten Seite. Durch einen zweiten Zugang je Bahnsteig verkürzen sich die Zugangswege für die Fahrgäste aus dem dicht besiedelten Belgischen Viertel wie auch aus dem Stadtgarten östlich des Eisenbahnringes.

Durch die Nachrüstung der Treppenzugänge reduzieren sich die Bahnsteiglängen auf ca. 80 m. Dies ist mit den Kölner Verkehrs-Betrieben abgestimmt. Mit dieser Bahnsteiglänge sind sowohl der Einsatz von ca. 70 m langen Zügen auf der Linie 4 wie auch ein potenzieller späterer Einsatz von Langzügen (90 m) möglich.

Die Errichtung der zusätzlichen Treppen (Los 2) soll parallel zur Brandschutzsanierung der Haltestelle (Los 1) erfolgen und als eine Gesamtmaßnahme bearbeitet und abgewickelt werden. Die Verwaltung verspricht sich hiervon wirtschaftliche und terminliche Vorteile.

Die in diesem Beschluss genannten Termine und Kosten beziehen sich ausschließlich auf die zusätzlichen Leistungen zur Errichtung der Treppenzugänge (Los 2).

Im Zuge der Baubeschlussfassung werden den zuständigen Gremien das Gestaltungskonzept der Treppenanlagen vorgestellt.

Erläuterungen zu den Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen.

Die hier dargestellte Maßnahme fördert eine verkehrssichere und bedarfsgerechte Infrastruktur und trägt somit zur Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems bei. Dies ist systemimmanent und fördert eine effiziente sowie ressourcenschonende Verkehrsabwicklung. Somit trägt dies zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei.

Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

Termine und Zeitplanung

Mit der Planung kann nach der Zustimmung des Rates zu diesem Beschluss begonnen werden. Die Baubeschlussfassung ist für Anfang 2022 vorgesehen.

RPA

Der Bedarf für die Gesamtmaßnahme wurde unter BD 1599/2013 anerkannt.

Kosten

Auf Basis der Machbarkeitsstudie beläuft sich der prognostizierte Kostenorientierungswert für den Neubau der Treppen inklusive der Planung nach derzeitigem Kenntnissstand auf ca. 8.000.000 € brutto.

Die Mehrwertsteuer wird bei der Stadt Köln, Betrieb gewerblicher Art des Stadtbahnbaus, im Rahmen der Vorsteuerabzugsberechtigung mit der Finanzverwaltung NRW verrechnet. Für die Finanzierung ist die gesetzliche Mehrwertsteuer jedoch einzurechnen.

Finanzierung

Das geschätzte Gesamtvolumen der externen Vergaben für die Planungsleistungen der Maßnahme beträgt rund 1.300.000 €. Im Haushaltsplan 2020/2021 stehen dafür investive Auszahlungsermächtigungen für das Jahr 2021 i. H. v. 1.100.000 € im Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, in Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen bei Finanzstelle 6903-1202-1-0120, Brandschutz Hans-Böckler-Platz zur Verfügung.

Die darüber hinaus benötigten Planungsmittel von 200.000 € sowie die zur späteren baulichen Umsetzung erforderlichen investiven Finanzmittel wird Dez. III nach entsprechender Beschlussfassung im Rahmen des Haushaltsaufstellungsprozesses 2022ff. innerhalb des dann zugewiesenen Budgets vorsehen. Gleiches gilt für die nach Fertigstellung zu erwartenden jährlichen Abschreibungsaufwendungen.

Förderung

Eine Förderung der Gesamtmaßnahme (Los 1 und Los 2) wird, sobald die notwendigen Unterlagen aus der Planung hervorgehen, über den Zweckverband Nahverkehr Rheinland beantragt. Die Maßnahme ist grundsätzlich förderfähig. Es wird mit einer Förderung von 90 % der zuwendungsfähigen Baukosten gerechnet.

Anlagen

1. Lageplan
2. Grundriss Straßenebene
3. Grundriss Fahrebene
4. Längsschnitt