

**Beschlussvorlage**

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
**Betreff**

**Teilfinanzplan 1202 Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV**  
**Ertüchtigung der sieben Kölner Straßentunnel gemäß der Richtlinie für die Ausstattung**  
**und den Betrieb von Straßentunnel (RABT 2006)**  
**hier: Beauftragung der Deutschen Bahn für die Umverlegung der DB eigenen**  
**Kabeltrassen im Bereich des Neubaus Fluchttrennpennhaus für den Tunnel Grenzstraße**

**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		15.02.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Finanzausschuss		28.02.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Rat		01.03.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

**Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative**

Der Rat der Stadt Köln stellt den Bedarf für die Umverlegung der Kabeltrassen der Deutschen Bahn auf dem Gelände des Umschlagsbahnhof Köln-Kalk-Nord in Höhe von 496.077 € fest und ermächtigt die Verwaltung zur Beauftragung der DB AG.

Gleichzeitig beschließt der Rat die Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen in gleicher Höhe bei der Finanzstelle 6901-1202-1-0400, Fluchttunnel Grenzstr., Teilplanzeile 8 – Auszahlungen für Baumaßnahmen, Hj. 2011.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen**

<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme 496.077 €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses siehe Begründung %	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja €	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten € _____ b) Sachkosten € _____
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)		Einsparungen (Euro)		

**Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen**

Nach den schweren Verkehrsunfällen 1999 und 2001 in den Straßentunneln der Alpen wurde deutlich, dass trotz moderner Ausstattungs- und Betriebssysteme nach geltenden Vorschriften bei extremen Unfällen, vor allem bei Brandereignissen, die Möglichkeit zur Selbstrettung der Tunnelnutzer (Verkehrsteilnehmer) nicht gegeben war. Zur Erhöhung der Sicherheit der Tunnelnutzer erfolgte eine Koordination und Austausch von internationalen Erfahrungen und neuer Forschungsergebnisse, bei denen die Sicherheitsstandards einer Prüfung unterzogen und Verbesserungsmöglichkeiten diskutiert wurden. Das Ergebnis davon ist die überarbeitete Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT), die 2003 die RABT 1994 ersetzte und erneut in 2006 an den Stand der Technik sowie den Stand der Normen für europäische Fernstraßen angepasst wurde.

Diese Tunnelrichtlinie ist nicht nur für die Herstellung von neuen Straßentunneln bindend, sondern auch für bestehende Tunnel ab einer geschlossenen Länge von 80 m. Dabei werden Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln gestellt, die vorrangig dem Tunnelnutzer zu Gute kommen sollen. Daraus ergibt sich, dass auch die bestehenden Straßentunnel auf die höheren Anforderungen an den Brandschutz, die Lüftung, die betriebstechnische Ausstattung und den Verkehrs- und Betriebsablauf zu überprüfen und nachzurüsten bzw. zu ertüchtigen sind. Wesentliche Kriterien sind hierbei nicht die Sicherheit des Bauwerkes selbst, sondern der Schutz von Leib und Leben des Tunnelnutzers im Ereignisfall.

Zu einer sicheren Nutzung der Tunnel gehört aber auch ein verkehrs- und standsicheres Tunnelbauwerk. Damit auch der bauliche Zustand der Tunnelanlagen eine sichere Nutzung für den Verkehrsteilnehmer gewährleistet, sind bzw. werden die Tunnelbauwerke nach DIN 1076 geprüft und die sich daraus ergebenden Bauwerksschäden saniert. Für einen kontinuierlichen und wirtschaftlichen Arbeitsablauf ist es erforderlich, die Bauwerkssanierung und die Bauwerksertüchtigung zeitnah auszuführen.

In der Unterhaltungslast der Stadt Köln befinden sich sieben bis zu 40 Jahre alte Straßentunnel. Diese Tunnel, die von bis zu 120.000 Fahrzeugen pro Tunnel und Tag genutzt werden, liegen im Zuge wichtiger Verbindungs- bzw. Durchgangsstraßen des städtischen Individualverkehrs (verkehrswichtige innerörtliche Straßen).

Im Weiteren soll der Tunnel Grenzstraße näher betrachtet werden:

Der Tunnel Grenzstraße liegt im Stadtteil Buchforst/ Kalk als Zuführung der B 55A zum Autobahnkreuz Ost zwischen der Anschlussstelle Köln-Buchforst und der B8, Frankfurter Straße. Die Inbetriebnahme erfolgte 1970. Der Verkehr verläuft über zwei getrennte Tunnelröhren mit je drei Fahrspuren und wird im Richtungsverkehr mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80km/h betrieben. Die beiden Tunnelröhren liegen übereinander. Die untere Tunnelröhre in Fahrtrichtung BAB hat eine Länge von

ca. 540 m und ist auf der gesamten Länge mit minimalen Notgehwegen (b<60cm) ausgestattet. Die Gesamtbreite beträgt rd. 12 m. Der Tunnel besitzt keine zeitgemäßen Rettungswege. Die obere Tunnelröhre in Fahrtrichtung stadteinwärts hat eine Länge von ca. 320 m sowie eine Gesamtbreite von rd. 16 m einschließlich der beidseitig angeordneten Fuß- und Radwege, die mit einer Betonleitwand von der Fahrbahn getrennt sind.

Aufgrund der Länge der übereinanderliegenden Tunnelröhren wird hier zusätzlich eine Entfluchtungsmöglichkeit im Brandfall notwendig, zu der inzwischen die Entwurfplanung vorliegt. Das Ergebnis dieser Planung ist der Neubau eines Fluchttreppenhauses mit Anschlüssen an beiden Tunnelröhren des Tunnels Grenzstraße. Nach erfolgter Vorplanung (Lph 2) wurde der Baugrund auf Kampfmittelfreiheit und zeitgleich auf Leitungsfreiheit untersucht. Diese Untersuchungen ergaben zwei wichtige Kabeltrassen, die im Vorfeld nicht vorhersehbar waren. Es handelt sich hierbei um eine Energiekabel- und eine Fernmeldetrasse, die von der DB AG betrieben und unterhalten werden.

Da das geplante Fluchttreppenhaus mit Feuerwehrsammelfläche auf dem DB Gelände des Umschlagsbahnhofs Köln-Kalk-Nord erstellt wird, musste die DB AG mit der Beplanung der Kabelumverlegung beauftragt werden, da diese Arbeit nur in Eigenregie der DB AG erfolgen kann. Die Ergebnisse aus der Genehmigungsplanung hierzu liegen bereits vor. Die Umverlegung ist eine zwingend vorgeschaltete Maßnahme, um für den Neubau des Fluchttreppenhauses Baufeldfreiheit zu erreichen.

Zur Beauftragung der DB mit der Kabelumverlegung ist aufgrund der Kosten von ca. 496.077 € ein Baubeschluss erforderlich. Der Rat der Stadt Köln hat am 13.11.2008 der Planung zur Ertüchtigung der sieben Kölner Straßentunnel zugestimmt. Nach Fertigstellung der Planung für das Fluchttreppenhaus wird die Gesamtmaßnahme dem Rat zur Entscheidung vorgelegt.

#### **RPA:**

Das Rechnungsprüfungsamt der Stadt Köln hat die technisch wirtschaftliche Prüfung der Kosten für die Kabelumverlegung vorgenommen und per Stellungnahme vom 21.01.2011 mit der RPA Nr.: KOB 2010/2123 zugestimmt. Die Stellungnahme ist als Anlage beigefügt.

#### **Finanzierung:**

Die Mittel stehen im Haushaltsplan 2010/2011 im Teilfinanzplan 1202 – Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV - in Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Baumaßnahmen - unter der Finanzstelle 6901-1202-1-0400, Fluchttunnel Grenzstraße zur Verfügung.

#### **IVC:**

Die gesamte Tunnelertüchtigung der sieben Kölner Straßentunnel nach RABT 2006 wurde dem städtischen Investitionscontrolling im Rahmen der Planungsbeschlussfassung vom 13.11.2008 vorgestellt. Dem Bedarf und dem Umfang wurde seitens des IVC vollumfänglich zugestimmt.

#### **Förderung:**

Das Land Nordrhein-Westfalen hat die Tunnelertüchtigung nach RABT 2006 als förderfähig im Sinne der Förderrichtlinien für den kommunalen Straßenbau eingestuft. Der Bau des Fluchttreppenhauses im Tunnel Grenzstraße ist dem Land Nordrhein-Westfalen als Zuwendungsgeber mit der Bitte um Aufnahme in das Programm „Stadtverkehrsförderung 2011 – Kommunale Straßen und Radwege“ vorgestellt worden. Ob und inwieweit Maßnahmen der Stadt Köln in das Förderprogramm aufgenommen und finanzielle Zuwendungen bewilligt werden, kann derzeit nicht abschließend beurteilt werden. Das Förderprogramm ist gegenwärtig in der Beschlussfassung durch den Regionalrat des Regierungsbezirks Köln. Mit einer Entscheidung ist nicht vor Mitte 2011 zu rechnen. Eine Alternative zur Beauftragung der DB AG auf dem bahneigenen Gelände gibt es nicht, da bei der Kabelumverlegung das Verursacherprinzip gilt und ohne diese Arbeiten eine Realisierung des Baus eines Fluchttreppenhauses nicht möglich wäre.

### **Begründung der Dringlichkeit**

Um den mit der Deutschen Bahn, der Bezirksregierung und dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik abgestimmten Baubeginn im April 2011 gewährleisten zu können, ist eine Beschlussfassung in der Märzsession des Rates erforderlich. Die Arbeiten müssen im April 2011 beginnen, da weitere Fachunternehmer durch die Bahn beauftragt werden, und diese ebenso Vorlaufzeiten haben. Zudem sind bereits für den geplanten Baubeginn weitere Abstimmungen mit dem Bahnbetrieb erfolgt. Alle weiteren Arbeiten, also die Errichtung des Fluchttreppenhauses im September, sowie die Generalsanierung des Tunnels Grenzstraße im Frühjahr 2012 sind abhängig von dieser Kabelumverlegung.

**Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1**

Stellungnahme des RPA mit der Nr.: KOB 2010/ 2123 für die technisch wirtschaftliche Prüfung der Umverlegung der Kabeltrassen durch die DB AG.