

Beantwortung einer mündlichen Anfrage aus einer früheren Sitzung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	02.12.2014

Sanierung Tunnel Grenzstraße/Kalk

Mündliche Anfrage der stellv. Ausschussvorsitzenden des Santos Herrmann aus der Sitzung am 28.10.2014

Stellv. Vorsitzende des Santos Herrmann nimmt Bezug auf die aktuelle Berichterstattung und gibt folgende Fragen zu Protokoll:

1. Welche Bedeutung hat das Vorgehen der DB AG zum jetzigen Zeitpunkt für die Sanierung des Teils des ~~Stadtbahntunnels~~ Straßentunnels, den die Stadt saniert?
2. Welche Maßnahmen waren erforderlich um eine Beeinträchtigung der sanierten Bereiche auszuschließen? Macht das Nichthandeln der DB zusätzliche Maßnahmen erforderlich?
3. Sind jetzt zusätzliche Kosten durch das Handeln bzw. Nichthandeln der DB AG für die Stadt entstanden?
4. Werden der Stadt Köln erneut zusätzliche Kosten in 15-20 Jahren entstehen?

Antworten der Verwaltung

Allgemeines:

Die obere Röhre des Straßentunnels Grenzstraße/Kalk besteht aus Gewölbebrücken der DB aus dem Jahr 1890. Im Jahr 1970 hat die Stadt Köln unterhalb der Brücken eine 550 m lange Tunnelröhre aus Stahlbeton gebaut. Die DB-Brücken wurden im Zuge dieser Maßnahme durch die Stadt Köln zu einer 320 m langen Tunnelröhre verbunden und mit einer Spritzbetonschale versehen. Die Verkehrssicherungspflicht der Straßen im gesamten Tunnel obliegt der Stadt Köln.

Die Maßnahmen zur Generalsanierung des Tunnels wurden in der Planungsphase mit der DB abgestimmt. Die Standsicherheit der Gewölbebrücken ist für die nächsten 20 bis 25 Jahre gegeben. Erst zu dem Zeitpunkt wird die DB die Bahnbrücken durch Neubauten ersetzen. Eine vorlaufende Sanierung der Bauwerke einschließlich einer neuen Abdichtung ist aus Sicht der DB wirtschaftlich nicht vertretbar.

Die Generalsanierung des Tunnels umfasst die Erneuerung der schadhaften Spritzbetonschale an der Gewölbeinnenseite. Dabei werden statt der alten Entwässerungsbleche neue Edelstahlrinnen unter dem Gewölbe eingebaut, um das durch Fugen und Risse eindringende Sickerwasser abzuleiten. Alternativ könnte eine neue Abdichtung oberhalb des Gewölbes durch Injektionstechnik aus dem Tunnel heraus hergestellt werden. Dieses ist auf Grund der

geringen Erdüberdeckung jedoch technisch nicht möglich.

Damit sind die Fragen im Detail wie folgt zu beantworten:

- Zu 1. Die Entscheidung der DB AG erst in einigen Jahren einen Neubau zu planen, hat auf die Generalsanierung nur einen untergeordneten Einfluss.
- Zu 2. Der Einbau von neuen Entwässerungsrinnen zur Sickerwasserableitung hätte bei einer Sanierung des Tunnels durch die DB AG entfallen können. Weitere zusätzliche Maßnahmen sind nicht erforderlich.
- Zu 3. Die Kosten für die Erneuerung der Rinnen betragen ca. 55.000 €
- Zu 4. Ein Ersatzneubau des oberen Tunnels einschließlich aller Baunebenkosten wie Verkehrsführung während der Baumaßnahmen, technische Neuausstattung des Tunnels usw. würde zu 100 % von der DB AG getragen.
Die Stadt Köln würde an den Kosten nur dann beteiligt, falls sie zusätzliche Fahrspuren wünscht und ein größerer Tunnel gebaut werden müsste. Die Vertragsbedingungen würden in dem Fall nach Eisenbahnkreuzungsgesetz zwischen der DB AG und der Stadt Köln ausgehandelt.

gez. Höing