



Der Oberbürgermeister  
Dezernat, Dienststelle  
VI / 69/690

**RAT**  
25.03.04

9, 25

Drucksachen-Nr.

03601004

Datum der Schlusszeichnung

11.03.2004

zur Behandlung in

öffentlicher  
Sitzung

nichtöffentlicher  
Sitzung

**Beschlussvorlage**

Betreff

Nord-Süd Stadtbahn, 1. Baustufe von Breslauer Platz bis Marktstraße  
Hier: Entwurfsanpassung Haltestelle Severinstraße

Beschlussorgan  
Rat

Beratungsfolge Ausschuss	Abstimmungsergebnis				verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	Abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt			
Bau- und Verkehrsausschuss	11.03.2004	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ergebnis mündlich	<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung Innenstadt	18.03.2004	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ergebnis mündlich	<input type="checkbox"/>	
* Bau- und Verkehrsausschuss - B. Bedarf -	25.03.2004	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ergebnis mündlich	<input type="checkbox"/>	
Finanzausschuss	22.03.2004	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ergebnis mündlich	<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Rat ist mit der vorgestellten Entwurfsanpassung gemäß Variante I einverstanden.

Der Bau- und Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn die Bezirksvertretung 1 uneingeschränkt zustimmt.

Ja / nein

Alternative

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



## Anlage 1

Weitere Erläuterungen zur Problemstellung des Beschlussvorschlages.

Die durch die beabsichtigte Entwurfsanpassung entstehende haushaltsmäßige Konsequenz – Verringerung der von der Stadt Köln zu leistenden Schuldendiensthilfen an die KVB AG – lässt sich derzeit noch nicht beziffern.

### Beschreibung und Bewertung der möglichen Varianten

#### Bisherige Lösung gemäß Ratsbeschluss vom November 2002

Die planfestgestellte und ausgeschriebene Planung sieht eine Öffnung der Bahnsteighalle auf gesamter Länge des 90m langen Bahnsteigs vor. Im südlichen Bereich des Bahnsteiges sind eine feste Treppe sowie auf- und abwärtsführende Fahrtreppen vorgesehen.

Wegen der hohen Kosten dieser Variante wurden Einsparmöglichkeiten untersucht.

Die Bauweise der Nord-Süd Stadtbahn sieht vor, dass die im Grundwasser liegenden Tunnelstrecken als Großröhren hergestellt werden, deren Profil die Herstellung der Bahnsteige innerhalb dieser Röhren ermöglicht. Die Erschließung der Haltestellen erfolgt dabei über in offener Bauweise erstellte Schlitzwandkästen, die in einem abschließenden Arbeitsschritt über sogenannte Querschläge mit den Röhren verbunden werden. Die Querschläge müssen wegen ihrer Lage im Grundwasser in einem aufwändigen Bauverfahren mit Vereisungsmethoden hergestellt werden. Die Öffnung der Bahnsteigebene auf 90m Länge erfordert somit einen extrem hohen bautechnischen Aufwand.

Einsparmöglichkeiten ergeben sich bei dieser Bauweise speziell für die Haltestelle Severinstraße dadurch, dass in Teilbereichen des Bahnsteiges keine Verbindung zwischen Tunnelröhre und Schlitzwandkasten hergestellt wird. Dieses Konstruktionsprinzip wurde auch für die Haltestellen Rathaus und Kartäuserhof gewählt.

Die Entwurfsanpassung sieht daher vor, dass eine offene Bahnsteighalle auf 52m Länge verbleibt. Der südlich gelegene 30m lange restliche Bahnsteig liegt als Seitenbahnsteig in der Tunnelröhre. Am Ende des je Seite 3,3m breiten Seitenbahnsteiges ist ein rund 8m langer Querschlag vorgesehen.

#### Variante I

Die von der Verwaltung und KVB favorisierte Variante I, die bereits der Beschlussvorlage von 2003 zu Grunde lag, sieht vor, dass die Erschließung über eine zur Bahnsteigmitte orientierte aufwärtsführende Fahrtreppe und eine zum Querschlag am Bahnsteigende orientierte abwärtsführende Fahrtreppe erfolgt. Für den daraus entstehenden Längsverkehr stehen beide Seitenbahnsteige mit insgesamt 6,6m Breite zur Verfügung. Die notwendige feste Treppe liegt bei dieser Lösung als Skulptur im Raum und garantiert somit eine hohe Transparenz des Treppenhauses.

Auf Grund von Anregungen in den damaligen Sitzungen bezüglich der Lage der Fahrtreppen wurden drei weitere Varianten (II-IV) ausgearbeitet. Ziel war es dabei die Verbindung zwischen mittigem Bahnsteigbereich und Verteilerebene mit Fahrtreppen zu verbessern und dabei die Wege gegenüber Variante I zu verkürzen.

### Variante II

Da es in dem im Schlitzwandkasten gelegenen Treppenhaus nicht möglich ist vier Fahrtreppen nebeneinander unterzubringen, verbinden auf- und abwärtsführende Fahrtreppen mit einer Zwischenebene. Von hier führen nebeneinanderliegende Fahrtreppen in die Verteilerebene. Die Wegführung wird gegenüber Variante I zwar verkürzt, es entsteht aber eine eher gedrungene, gegenüber Variante I weniger transparente und übersichtliche Treppensituation. In der Zwischenebene entsteht zusätzlich ein Engpass von nur rund 2,40m Breite neben den Fahrtreppen. Trotz Begegnungsverkehr kann somit nur das Mindestmaß gemäß Tunnelbauvorschriften eingehalten werden. Die Aufzugsanlage muss gegenüber der ursprünglichen Lösung verkleinert werden (die Breite der Kabine wird von 1,40m auf 1,10m verringert, die Länge bleibt mit 2,10m gleich), damit zwei Fahrtreppen in Bereich des Aufzuges angeordnet werden können.

### Variante III

Zwei Fahrtreppen (auf- und abwärtsführend) verbinden mit einer Zwischenebene. Ab hier erfolgt eine versetzte Anordnung der Fahrtreppen, die zur Verteilerebene führen. Gegenüber Variante II ergeben sich Vorteile, da der oben genannte Engpass vermieden wird. Es muss aber ebenfalls die Aufzugsanlage verkleinert werden.

### Variante IV

Auf- und abwärtsführende Fahrtreppen verbinden Bahnsteigebene und Verteilerebene direkt. Es entstehen dabei längere Wege in der Verteilerebene. Die Lösung bringt gegenüber II und III keine verbesserte Transparenz und Sozialkontrolle. Der Aufzug muss ebenfalls verkleinert werden.

Aus Sicht von Verwaltung und KVB bestätigt es sich nach Ausarbeitung weiterer Varianten, dass Variante I in der Abwägung zwischen verkehrlichen Erfordernissen, Transparenz und damit Sozialkontrolle sowie gestalterischer Anmutung die Aufgabenstellung am Besten erfüllt und daher realisiert werden sollte.

Weitere Erläuterungen können in den jeweiligen Sitzungen anhand von Plänen und Modellen gegeben werden.

### **Besondere Dringlichkeit**

Die Dringlichkeit ergibt sich daraus, dass der notwendige Planungsvorlauf für den Bau der Haltestelle Severinstraße eine frühzeitige Klärung der zu realisierenden Lösung erfordert. Eine Entscheidung in einem späteren Sitzungslauf hat somit bereits negativen Einfluss auf den gerade an dieser Haltestelle sehr engen Terminplan und kann zu einer Behinderungsanzeige der beauftragten Baufirma mit eventuellen finanziellen Konsequenzen führen. Somit ist eine Behandlung in der Sitzung am 11.03.2004 aus Sicht der Verwaltung erforderlich.