

Öffentliche Sitzung

Auszug aus der Niederschrift der 11. Sitzung des Rates der Stadt Meckenheim vom 09.09.2015

6	Fortführung der Bauarbeiten an der Personenunterführung Bahnhof Meckenheim	I/2015/02594
---	--	--------------

Die Vertreter der Deutschen Bahn AG (DB) resümieren den bisherigen Ablauf zum Bau der Personenunterführung am Bahnhof Meckenheim anhand einer Power-Point-Präsentation.

Anschließend erfolgt ein Ausblick auf das weitere Vorgehen:

Die Fa. Falkenhahn hat im August 2015 mit vorbereitenden Arbeiten begonnen. Ab Oktober 2015 sollen die Arbeiten wieder voll aufgenommen werden und im August/September 2016 ist der Einbau der Aufzuanlagen geplant. Die Inbetriebnahme der Personenunterführung soll im Herbst 2016 erfolgen.

Die CDU-Fraktion merkt an, dass die Fertigstellung der Zuwegung zur nördlichen Sonnenseite im letzten Jahr geplant war. Wie konnten so massive Mängel im Vorfeld nicht erkannt werden? Erfolgte Begutachtungen vor der Ausschreibung? Wie intensiv war die Begutachtung? Wer hat die Bauaufsicht und die Kontrolle vorgenommen? Was ist unter „vorbereitenden Maßnahmen“ zu verstehen, die seit August 2015 erfolgten?

Antwort der Deutschen Bahn AG:

Es wurden seit Dezember 2014 mehrere baustatische Gutachten durchgeführt. Die Treppenanlagen entsprechen nicht den Voraussetzungen, die sie erfüllen müssen. Ein Büro aus Aachen führte zerstörungsfreie Untersuchungen durch, mit dem Ergebnis, dass die Personenunterführung als Baukörper erhalten bleiben kann, aber Teile der Treppenanlagen sowie der Vorplätze abgerissen werden müssen.

Die Begutachtung ist augenscheinlich vor der Ausschreibung und Beauftragung der Fa. Falkenhahn erfolgt. Weitere Begutachtungen sind nicht Standard, weil eine solche schlechte Leistung der Baufirma nicht erwartet werden konnte.

Die CDU-Fraktion fragt nach, ob denn nun ausgeschlossen ist, dass weitere Mängel entstehen und ob eine Kostenbeteiligung der Stadt für die bereits entstandenen Kosten durch die mangelhafte Arbeit und den Verzug vorgesehen ist?

Antwort der Deutschen Bahn AG:

Ursächlich für die Mehrkosten und die Terminverzögerungen ist eindeutig die bauausführende Firma. Auf Grund der Insolvenz stellt sich das Problem, wer für die Mehrkosten eintritt. Auf Grund der vertraglichen Regelung ist eine Aufteilung mit 60% für die Deutsche Bahn und 40% für die Stadt Meckenheim vorgesehen.

Die CDU-Fraktion möchte von der Verwaltung wissen, ob sie diese Aufschlüsselung genauso sieht. Kann die Stadt in der momentanen Haushaltslage

diese Kosten zu tragen?

Antwort der Verwaltung:

Die einzelnen Positionen und die damit zusammenhängende Kostenaufteilung sind selbstverständlich zu prüfen. Von einer generellen finanziellen Beteiligung abzusehen, ist sicherlich nicht möglich.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen möchte wissen, ob bei der Erstellung der Betonbauteile keine Kontrollen durchgeführt wurden. Wie erfolgte die Kommunikation zwischen der Stadt und der Deutschen Bahn AG? Wieviel Geld hat die Fa. Weiland bereits erhalten? In der Presse hieß es im August, aktuell seien noch Probleme abzuarbeiten, die zum Stand Januar 2015 erkannt wurden, die nun zu einer Verzögerung führen. Ist dies korrekt?

Antwort der Deutschen Bahn AG:

Neben dem Bauleiter gab es noch einen eigenen Bauüberwacher der Deutschen Bahn AG, der Kontrollen und auch qualitätssichernde Maßnahmen durchführte. Entsprechende Kontrollen im Rahmen der Bauüberwachung haben ebenfalls stattgefunden.

Die Kommunikation läuft über zwei Kanäle: Zum einen sind Vertreter der Stadt bei den Baubesprechungen, die alle 14 Tage oder nach Bedarf auch vier wöchentlich stattfinden, eingeladen und zum anderen gibt es einen regen schriftlichen Austausch des Bauleiters bei der Bahn und dem Technischen Beigeordneten und dem Bürgermeister.

In der Industrie gibt es ein solches zusätzliches Kontrollsystem zur Qualitätssicherung nicht. Dies gibt es nur bei der Deutschen Bahn AG. Die Kontrolle obliegt dem Bauunternehmen.

Die Deutsche Bahn AG möchte die Kommunikation weiter intensivieren und ist gerne bereit weitere Informationen im Rat vorzustellen. Gerne kann auch ein Update in einigen Monaten erfolgen, um Informationsdefizite zu beheben.

Die Fa. Weiland ist dem Bauverlauf entsprechend bezahlt worden.

Die SPD-Fraktion legt dar, dass die DB die Ausschreibung vorgenommen, den Bauunternehmer beauftragt sowie die Gutachten nach der Insolvenz der Baufirma in Auftrag gegeben hat. Daher ist die Kostenteilung nicht schlüssig, wenn alle Vorgaben von der Deutschen Bahn AG kommen und die Stadt darüber nur informiert wird.

Antwort der Deutschen Bahn AG:

Die Entscheidungen, die die Deutsche Bahn in Bezug auf die Beauftragungen trifft, werden auf Grund von öffentlichen Ausschreibungen getroffen und auch vom Fördergeber (Bund und Land) geprüft.

Von Seiten der CDU-Fraktion wird festgestellt, dass der Vertragspartner „Stadt“ in den Entscheidungen nicht zu Rate gezogen und der Rat sich nicht ausreichend informiert fühlt. Der Baustopp erfolgte bereits im Januar 2014, die Begutachtung allerdings erst im Dezember 2014. Warum wurden erst nach so einer langen Zeit Gutachten vorgenommen und welche Bausicherungsmaßnahmen wurden in der Zwischenzeit eingeleitet?

Antwort der Deutschen Bahn AG:

Die Insolvenz wurde im Januar mit einem halb fertigen Bauwerk bekannt

gemacht. Zunächst erfolgte daraufhin eine Sicherung der Ansprüche, die Feststellung des Baufortschrittes und eine Abstimmung mit dem Fördergeber, um die Frage zu klären, wie weiter vorgegangen werden soll.

Anschließend erfolgte eine Ausschreibung, die mindestens zwei Monate dauert. Eine Identifizierung von Schäden durch die neu beauftragte Firma erfolgte im November 2014. Dabei wurden die mangelhaften Leistungen der Fa. Weiland aufgedeckt, für die eine Lösung gesucht werden musste.

Die SPD-Fraktion fragt nach, warum keine Begutachtung vor der Ausschreibung erfolgte? Dies stellt einen groben Fehler dar. Wenn neu ausgeschrieben wird, muss zunächst eine Begutachtung der Baustelle erfolgen, bei der sichergestellt wird, dass keine Baumängel vorliegen.

Antwort der Deutschen Bahn AG:

Es gab Bauzustandsfeststellungen direkt nach dem Baustopp. Aufgrund dieser Feststellungen erfolgt die Ausschreibung. Zu diesem Zeitpunkt hatte die DB keine Anhaltspunkte dafür, dass solche gravierenden Baumängel vorlagen, da mangelhafte Leistungen des Bauunternehmens nicht zu erkennen waren. Die Bauwerkssicherung erfolgte inkl. einer Böschungssicherung.

Die Bauwerksdiagnostik ist sehr umfangreich erfolgt. Der Vorwurf des Unterlassens wird von der Deutschen Bahn AG strikt zurückgewiesen. Vielfach wurden bilaterale Gespräche auch mit den durch die Fa. Weiland nachbeauftragten Unternehmen geführt.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen fragt, wie es nun weiter geht? Es sind noch weitere Baumaßnahmen erforderlich. Gibt es verlässliche Fristen oder sogar Konventionalstrafen für den Nachunternehmer?

Antwort der Deutschen Bahn AG:

Ab Oktober 2015 beginnt die Fa. Falkenhahn mit den Hauptbauleistungen. Bis Juni 2016 sollen die Treppenzuwegungen fertig gestellt werden. Der Baukörper der Personenunterführung kann weiterhin stehen bleiben. Es wurde ein Konzept mit Spritzbeton zur Sicherung der PU entwickelt. Eine vorzeitige Inbetriebnahme kann angestrebt werden, allerdings müssen die sicherheitsrelevanten Punkte abgesichert sein. Vertraglich wurde die Inbetriebnahme für September 2016 fixiert. Dieses Datum basiert auf den Planungen des Bauunternehmers. Vertragsstrafen sind entsprechend geregelt. Fixiert sind der Baubeginn und das Bauende, ebenso die Sperrpausen. Die Disposition von Personal, Material usw. obliegt dem Bauunternehmer, so dass nur ein grober Bauzeitenplan vorgelegt werden kann.

Der Rat nimmt die Ausführungen der Deutschen Bahn AG zum Bau der Personenunterführung zur Kenntnis.

Vorrangiges Ziel der Verwaltung ist der zügige Baubeginn und die Eröffnung der Personenunterführung im September 2016.

Meckenheim, den 30.09.2015

Sabine Gummersbach
Schriftführer/in