

Der Ausschussvorsitzende leitet unter Hinweis auf die seitens der Deutschen Bahn AG anwesenden Gäste zu diesem Tagesordnungspunkt über und übergibt das Wort zur Einleitung an Herrn TBG Witt. Dieser übergibt weiter an Herrn Boleslawsky von der Deutschen Bahn, welcher die Ausschussmitglieder anhand einer vorbereiteten Präsentation über den aktuellen Sachstand der Bauarbeiten an der Personenunterführung am Bahnhof Meckenheim unterrichtet. Hierbei werden auch die weiteren, anwesenden Personen der Deutschen Bahn AG von ihm vorgestellt samt deren Aufgabenbereich in dem Projekt.

Die geplanten Bauschritte bis zur 7. KW bzw. bis zum 15.02.2016 wurden lt. den Ausführungen von Herrn Boleslawsky allesamt planmäßig erreicht.

In der letzten Ratssitzung im September 2015 wurde bereits seitens der DB kommuniziert, dass der Personentunnel saniert werden muss. Die Sanierung startete ab dem 15.02.2016 mit dem Sandstrahlen der Tunneldecke. Hierbei zeigten sich Betonschäden und Hohlräume, welche mutmaßlich von der seinerzeit tätigen Baufirma Weiland zuvor zugespachtelt worden sind. Diese waren im Rahmen aller zuvor erstellten Gutachten nicht erkennbar gewesen.

Herr Dr. Bökamp als beauftragter Gutachter wurde daraufhin damit betraut, den Fall zu beurteilen und Handlungsempfehlungen auszusprechen. Vor allem, ob die beschädigte Decke der Unterführung instandgesetzt werden kann oder ein Rückbau, d.h. Abriss erforderlich ist.

Herr Boleslawsky übergibt das Wort an Herrn Dr. Bökamp, welcher den Ausschussmitgliedern die technischen Gegebenheiten und hier vorgefundenen Mängel näher erläutert. Grundsätzlich könnte nach seinem ersten Eindruck nun ein Standsicherheitsproblem vorliegen. Dies ist aufgrund der im Bahnverkehr vorherrschenden sog. dynamischen Lasten ein absolut sicherheitsrelevanter Aspekt mit höchster Priorität. Daher ist zunächst festzustellen, wie hoch der Anteil am Verlust der Standsicherheit ist. Dies ist auch relevant für die Erstellung eines Sanierungskonzepts, welches aktuell noch in Arbeit ist. Von einem Abriss wird derzeit nicht ausgegangen – dies wäre die letzte denkbare Möglichkeit. Laut Herrn Dr. Bökamp handelt es sich hier um einen sehr ungewöhnlichen Fall.

Herr Boleslawsky informiert anschließend über die Bereiche, wo unabhängig von der Klärung des o.g. Sachverhalts, weiter gebaut werden kann.

Die Fragen der Ausschussmitglieder werden in der Sitzung beantwortet. Weiterhin wird von den Ausschussmitgliedern deutliche Kritik an der bisherigen Vorgehensweise bei der Abwicklung des Bauwerks bzw. des Schadensfalles samt der damit verbundenen Kommunikationspolitik der Deutschen Bahn AG geäußert.

Herr Boleslawsky stellt eine Strafanzeige seitens der Deutschen Bahn AG gegen die verantwortliche Baufirma bzw. deren verantwortliche Personen anheim bzw. wird dies in Erwägung gezogen.

Zum Zeitplan führt Herr Boleslawsky aus, dass bei einer möglichen Sanierung der Personenunterführung diese bis zum September 2016 abgeschlossen sein könnte. Die angrenzenden Bauwerke wie die Aufzüge und die Treppenbauwerke würden sich

jedoch dann entsprechend verzögern, da diese mit der Unterführung baulich gekoppelt sind. Dies wird von ihm als „best case“ bezeichnet. Bei einem ggf. erforderlichen Abriss der Unterführung und anschließendem Neubau wird die Fertigstellung voraussichtlich erst im 1. Quartal 2017 sein.

Nach Freilegung der Decke soll ein Konzeptvorschlag von Dr. Bökamp gefertigt werden. Laut Herrn TBG Witt sollte dieser diskussionsfähig ausgestaltet sein.

Der Ausschussvorsitzende bittet um Vorstellung des Sanierungskonzeptes in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Bau, Vergabe, Wirtschaftsförderung und Tourismus am 26.04.2016.

Herr Boleslawsky sagt dies zu und ergänzt auf Nachfrage eines Ausschussmitgliedes, dass die Fa. Falkenhahn weiterhin im Baufeld tätig sein wird.