

Eitorf, den 03.11.2014

Amt 60.3 - Gebäudewirtschaft, Hochbau, Hermann-Weber-Bad

Sachbearbeiter/-in: Hans-Friedrich Kröhne

Bürgermeister

i.V.
Erster Beigeordneter

VORLAGE
- öffentlich -

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen und Verkehr

25.11.2014

Tagesordnungspunkt:

P & R – Anlage Schulgasse
Sachstand und weitere Vorgehensweise

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, das Parkhaus Schulgasse bis einschließlich 2018 so zu überwachen und zu unterhalten, dass seine Nutzung möglichst gesichert ist.

Der Ausschuss für Bauen und Verkehr empfiehlt den zuständigen Gremien, spätestens in 2018 zu entscheiden, ob

- das Grundstück von der DB erworben wird oder
- im Zuge der Erstellung eines Einzelhandelsobjekts dessen Träger die Fläche erwirbt und beim Neubau eine dem jetzigen Zustand in etwa entsprechende Anzahl P&R-Plätze errichtet.

Begründung:

1 Bauwerk

Das 1991 in Betrieb genommene Parkhaus dient den Bundesbahnbenutzern als Abstellfläche für PKW, Kräder und Fahrräder. Es wurde im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gefördert. Ausgehend vom Eingang des Abrechnungsbescheides läuft die Zweckbindungsfrist am 03.10.2021 ab. Parkgebühren wurden und werden nicht erhoben. Es verfügt über 191 PKW-Stellplätze, hiervon 4 für Behinderte, 50 Standplätze für Kräder und 200 Standplätze für Fahrräder.

Die Baukonstruktion besteht aus Betonstreifen und Einzelfundamenten entsprechend statischer Berechnung und einem geschalteten Betonsockel mit Sichtbetonplattenelementvorsatz aufgrund der Höhenlage. Die erdgelagerten Parkebenen und Fahrrampen sind mit Betonpflaster befestigt. Die Tragwerkkonstruktion der oberirdischen Ebenen und Rampen ist im Stahlbau ausgeführt, die oberirdischen Deckenplatten der Parkebenen und Fahrrampen wurden in tausalzbeständigen Betonplattenelementen und Fugenverguss ausgeführt. Auf eine wasserundurchlässige Abdichtung der obersten Parkebene wurde seinerzeit entgegen dem Vorschlag der Planer und der Verwaltung aus Kosten-

gründen verzichtet. Dies ist ein wesentlicher Grund für die erheblichen Korrosionsprobleme an der tragenden Stahlkonstruktion, die seit 2007 immer wieder Thema im Bauausschuss sind. Die Fassaden sind wie die Sockelvorsätze in Sichtbetonplattenelementen ausgebildet, die Seitenfassaden und die Fassade zur Schulgasse wurden zwecks Belichtung und Belüftung aufgelockert verkleidet. Zum Bahnkörper hin, ist die Fassade mit Sichtbetonelementen geschlossen. Dies hatte den Hintergrund, dass die Wohnbebauung zum Bahnbetrieb schalltechnisch abgeschirmt ist.

Die Entwässerung der Parkebenen erfolgt über das Flächengefälle zu den Brüstungsbereichen, Regenwasser wird in offenen Rinnen den Einläufen zugeführt und über geschlossenen Rohrleitungen dem Mischwasserkanal zugeführt. Im Hausanschlussraum befindet sich die Hauptverteilung für die Elektroversorgung. Der Wasseranschluss für Reinigungsarbeiten und Löschwasserversorgung erfolgt über einen Hydranten.

Baurechtlich handelt es sich bei dem Parkhaus um eine oberirdische offene Garage, weil mehr als 1/3 der Umfassungswände unverschießbar und offen gestaltet wurden. Die P&R Anlage verfügt über keine mechanische Lüftungsanlage.

2 Vertrag mit der DB

Der zwischen der Deutsche Bahn, vertreten durch die Bundesbahndirektion Köln (seit Juni 2012 DB Station & Service AG Berlin) und der Gemeinde Eitorf am 01.12.1989 geschlossene Vertrag trat mit Inbetriebnahme des Parkhauses 1991 in Kraft und gilt 30 Jahre, d.h. Vertragsende ist 2021.

Es gilt dazu folgendes:

Bei weiterhin bestehendem Parkraumbedarf für Benutzer der des DB-Nahverkehrs verlängert sich der Vertrag um jeweils ein Jahr, sofern er nicht schriftlich mit einjähriger Frist bis zum Schluss eines Kalenderjahres gekündigt wird.

Die DB kann den Vertrag schriftlich mit 6 monatiger Frist zum Schluss eines Monats kündigen, wenn
a) die Fläche für den Betrieb oder Verkehr der DB nach ihrem pflichtgemäßen Ermessen benötigt wird, oder

b) die Gemeinde einer Verpflichtung aus dem Vertrag trotz Aufforderung nicht nachkommt.

Die Gemeinde hat die überlassene Fläche mit Ablauf der Vertragszeit auf Verlangen der DB kostenlos in ursprünglichen Zustand zu versetzen und die errichteten Anlagen auf ihre Kosten zu entfernen oder die Fläche, bei Entbehrlichkeit für die DB, zu einem marktgerechten Kaufpreis zu erwerben.“

Nach derzeitiger Beschlusslage soll in dem hier in Rede stehenden Bereich südlich der Bahn und an der Schulgasse eine P&R-Anlage mit etwa der gleichen Stellplatzzahl erhalten bleiben. Dies wäre dann im Zuge der gemäß beschlossenen städtebaulichen Rahmenplan erfolgenden, ebenfalls beschlossenen Konversion in einen Einzelhandelsstandort zu bewerkstelligen, siehe dazu APUE 25.01.2012, Rat 06.02.2012 (XII/0626/V). Die in den Grundzügen bereits vorbereitete Lösung wurde durch Beschluss des Rates einerseits bestätigt, andererseits auf haushalterischen Gründen zeitlich nach 2019 verschoben, also in das Jahr und dessen Folgejahre, in dem der neue Standort Feuerwehr und Baubetriebshof fertiggestellt sein soll (siehe HA 10.09.2012, XIII/15/139, Rat 17.09.2012, XIII/22/306).

3 Überwachungshistorie seit 2004

Neben den „normalen“ Überprüfungen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht wurde im Sept. 2004 erstmals eine gutachterliche Stellungnahme durch das Büro DEKRA Real Estate Expertise GmbH eingeholt. In dieser Stellungnahme wurden die Sanierungskosten zwischen 230.000 und 430.000 € beziffert. Ende 2005 wurde das Ing. Büro Vössing mit der Instandsetzungsplanung bis hin zur Erarbeitung eines Instandsetzungskonzeptes beauftragt, welches am 29.08.2007 und am 17.09.2007 im Bauausschuss bzw. im Rat der behandelt wurde. Die Instandsetzungsarbeiten wurden mit brutto 607.495 € beziffert. Im Ergebnis wurde eine Entscheidung im Hinblick auf die Einführung des neuen NKF verfasst. In Sitzung des Bauausschusses am 28.02.2008 wurde der Beschluss gefasst, weitere Maßnahmen bezüglich der P&R Anlage Bahnhof zurückzustellen, bis entsprechende Aussagen aus dem städtebaulichen Wettbewerb zum Regionale 2010 Teilprojekt „Eitorf, Sprung an die Sieg“ vorliegen. Im BA 26.05.2009 wurde bekanntgegeben, dass auf Grund der letzten Untersuchung ausreichende Tragsicherheitsreserven vorhanden sind, aber ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, das Parkhaus in regelmäßigen Zeitabständen überprüfen zu lassen. Seit Mai 2009 werden zweimal jährlich Begehungen und Sichtprüfungen mit dem Tragwerkplaner Dr. Krümming aus Bonn durchgeführt. (12 Begehungen bis Oktober 2014) und dokumentiert. 2011 wurden in Teilbereichen Entrostungsar-

beiten durch eine Fachfirma durchgeführt, die entrosteten Flächen wurden durch die Gemeinde Eitorf mit eigenen Kräften mit einem Schutzanstrich versehen. Nach der Überprüfung der aufgetragenen Beschichtung an Stellen mit hoher Korrosionsbelastung stellte sich im Oktober 2013 heraus, dass hier nicht der gewünschte Erfolg eingetreten ist. Der Korrosionsprozess läuft weiter, da die Hinterrostung der Beschichtung durch den andauernden Wassereintritt über die Parkdeckfugen nicht zu stoppen ist – wie schon erwähnt eine Folge des Verzichts auf eine wasserundurchlässige Abdichtung. Erschwerend kommt hinzu, dass einige Eckbereiche offenbar sehr intensiv zum Urinieren benutzt werden, was wiederum Schäden an den Stahlträgern hervorruft.

Seitens der Verwaltung ist in Abstimmung mit dem Prüfer folgendes beabsichtigt: In den Urinecken muss eine zusätzliche Stahlstütze beigestellt werden. Diese Bereiche werden dann mit Beton vergossen und sind dann vor dem Urinieren geschützt. Darüber hinaus werden bei geeigneter Wetterlage die Stahlträger an definierten Bereichen mit Korrosionsschutzfarbe behandelt. Der weitere Korrosionsprozess kann, wie schon erwähnt, durch diese Maßnahme nicht aufgehalten, sondern nur verzögert werden mit dem Ziel, das Parkhaus u.U. bis zum Ablauf der Bindung 2021 noch zu halten. Um den Eindruck der Einrichtung zu verbessern, wurden bereits in der 43. KW die mit Graffiti und Schmierereien bedeckten Innenwände des EG mit heller Farbe überstrichen.

Für die Überprüfung und Instandhaltung wurden seit 2011 rd. 32.000 € verausgabt (ca. 14.000 € Überprüfung durch Tragwerkplaner, Material und Handwerk 18.000 €), zzgl. ca. 400 Std. des eigenen Malers nebst Hilfskräften. Ohne Gutachterkosten Dekra und Büro Vössing aus den Jahren 2004-2007 kann also für etwa drei Jahre ein Aufwand von ca. 45.000 € angesetzt werden (davon ca. 12.000 € eigene Personalkosten). Jährlich entsteht also ein geschätzter Aufwand von ca. 15.000 €.

4 Beschlussvorschlag

Zur Sanierung des Parkhauses im Bestand als zumindest denkbare Alternative kann nicht geraten werden. Alle derzeit vorliegenden Erkenntnisse und der Zustand des Parkhauses sprechen recht deutlich dafür, dass eine Sanierung unwirtschaftlich wäre. Z.B. sind Teile der Stahlkonstruktion irreparabel korrodiert. Auch sind die Parktaschen für heutige Fahrzeuge zu schmal. Die gesamte Konstruktion ist nicht mehr zeitgemäß. Der Ausblick auf die städtebauliche Konversion bekräftigt nur, dass eine Sanierung im Bestand keinen Sinn macht.

Mit einer Sperrung des Oberdecks würde etwas mehr als die Hälfte der PKW-Stellplätze entfallen. Nach Lage der Dinge hätte dies vor Ablauf der Zweckbindungsfrist eine Rückforderung von Fördergeldern zur Folge. Der Überwachungsaufwand würde sich zwar verringern, aber auch nicht völlig entfallen – es sei denn, es erfolgt ein Abriss mit dem Ergebnis, dass nur noch die ebenerdige Fläche ohne Überdachung zur Verfügung steht. Derzeit kann auch noch keine verlässliche Aussage darüber getroffen werden, ob die neue P&R-Anlage auf der Nordseite der Bahn den Mehrbedarf an Pendlerstellplätzen auffangen kann.

Angesichts dessen und aufgrund der bestehenden Beschlusslage zum städtebaulichen Rahmenplan rät die Verwaltung, wie vorgeschlagen zu beschließen. Sollten sich 2015 ff. die Kosten der Überwachung und Reparatur im Vergleich zu jetzt wesentlich erhöhen, wird die Verwaltung den Ausschuss unterrichten, so dass eine abweichende Entscheidung möglich würde. Die Jahre 2015 ff. werden auch besseren Aufschluss über die Auslastung der beiden P&R-Anlagen geben, was für die Entscheidung über das weitere Vorgehen in Verbindung mit der für 2019 angesetzten Konversion oder bei Auslaufen des Vertrages mit der DB 2021 von Bedeutung sein kann.