

28. Februar 2024

15. Jahrestag des Archiveinsturzes am Waidmarkt

Sehr geehrte Anliegerinnen und Anlieger am Waidmarkt,

am 3. März 2009 stürzte das Kölner Stadtarchiv ein. Zwei junge Männer kamen bei diesem tragischen Unglück um ihr Leben. Ihrer wird am Sonntag an dem mit Blumenkränzen geschmückten Bauzaun am Waidmarkt gedacht.

Aktuell werden am Waidmarkt weiterhin Vorarbeiten für die Sanierung des Bauwerks durchgeführt. Hierzu muss die Baugrube aus statischen Gründen zunächst mit Kies und Beton verfüllt werden. In der untersten Ebene des Bauwerks - der späteren Fahrebene - fand die Verfüllung bereits im Herbst des vergangenen Jahres statt. Seit Mitte Januar werden nun rund 3.000 Kubikmeter Kies in die mittlere Ebene des Gleiswechsels eingebracht. Diese Bauphase steht kurz vor dem Abschluss. Daran anschließend findet am Freitag, 8. März, und Samstag, 9. März 2024, die nächste Großbetonage statt, bei der der noch verbleibende Raum zwischen Kies und darüber liegender Decke komplett mit Beton gefüllt wird. Detaillierte Informationen hierzu entnehmen Sie bitte der Information „Zweite Großbetonage“.

Im weiteren Bauverlauf wird dann auf der oberen, nicht mehr im Grundwasser befindlichen Ebene, eine innenliegende Betonverschalung mit einer Stärke von rund 80 Zentimetern Dicke aufgebracht. Diese dient dazu, die Schlitzwände der Baugrubenumschließung noch stärker miteinander zu verbinden und die Sicherheit des havarierten Bauwerks für zukünftige Bauphasen noch weiter zu erhöhen. Auf dem Kopf der Schlitzwände wird danach ein umlaufender Stahlbetonbalken mit einer Höhe und einer Breite von jeweils 1,50 Metern hergestellt. Auf einer Aussteifungskonstruktion aus Stahlträgern, die auf dem sogenannten Kopfbalken montiert und die komplette Baugrube überspannen wird, werden anschließend Stahlbetonplatten aufgelagert. Die gesamte Baugrube wird damit „abgedeckt“. Es verbleiben lediglich einige Andienöffnungen, durch die Material und Personal in die Baugrube gelangen kann. In einigen Bauabschnitten wird es erforderlich sein, den Deckel für bestimmte Zeiträume in bestimmten Bereichen wieder zu öffnen, um Materialien oder größere Gerätschaften einzubringen. Die meisten Arbeiten werden jedoch in den kommenden Jahren unterhalb des Deckels durchgeführt werden können. Für die Anliegerinnen und Anlieger bedeutet dies eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung.

Durch extrem hohe Rheinwasserstände zu Jahresbeginn kam es zu unvermeidbaren Bauzeitverzögerungen von rund vier Wochen. Die bauausführende Arge Los Süd wird versuchen, die verloren gegangene Zeit durch Umplanungen und auf den Samstag ausgeweitete Arbeitszeiten nach Möglichkeit wieder aufzuholen, um die Abdeckung der Baugrube - wie ursprünglich geplant - dennoch bis Ende 2024/ Anfang 2025 realisieren zu können. Sie weist jedoch vorsorglich darauf hin, dass auch weiterhin witterungsbedingte Einflüsse auftreten können, die den Terminplan beeinflussen.

Die Baustelleneinrichtungsfläche kann anschließend im Zuge der Abdeckung in Teilen verkleinert werden und es werden Flächen für die Wiederherstellung einer geänderten bauzeitlichen Verkehrsführung frei. Dies wird allerdings noch nicht direkt nach der Herstellung der Abdeckung möglich sein, da zunächst noch Bohrungen zur Sicherung der Fugen zwischen den einzelnen Schlitzwandlamellen außerhalb der Baugrubenumschließung nahe dem Gehweg vorgenommen werden müssen. Diese Arbeiten sollen jedoch bis spätestens Ende des ersten Quartals 2025 abgeschlossen sein.

Danach kann die Umleitung für den Radverkehr dauerhaft aufgehoben werden kann. Neben dem Fußweg vor Rewe und dem Friedrich-Wilhelm-Gymnasium wird ein circa drei Meter breiter Fahrradweg hergestellt, der in beide Richtungen befahren werden darf. Die Schallschutzwand wird entsprechend zurückgezogen. Der Radweg kann allerdings nicht dauerhaft an dieser Stelle verbleiben, sondern muss in seiner Lage in den verschiedenen Bauphasen den jeweiligen Erfordernissen angepasst werden. Ziel ist es jedoch, den Fahrradverkehr möglichst durchgehend über die gesamte weitere Bauzeit über die abgedeckelte Baugrube zu führen.

Im weiteren Baufeld sowie im Bereich des Deckels sind in den kommenden Jahren immer wieder neue Bauzustände zu erwarten, welche die Gesamtsituation verändern - unter anderem durch das Aufstellen eines benötigten Bohrgerätes oder Krans oder größere Anlieferungen. Da diese Situationen und Anforderungen in unregelmäßigen Abständen und gegebenenfalls auch ad hoc auftreten können, ist eine kontinuierliche Busführung über die abgedeckelte Baugrube auch in Zukunft nicht möglich. Die unterschiedlichen Bauzustände würden immer wieder zu mehrmonatigen Fahrplanänderungen und -verschiebungen führen. Die erprobte und durch die Kunden angenommene Umleitung wird daher für die restliche Bauzeit beibehalten. Ob und wie gegebenenfalls ein motorisierter Individualverkehr stattfinden kann, wird derzeit noch geprüft.

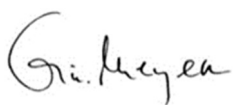
Der weitere Bauverlauf nach der Abdeckung der Baugrube ist wie folgt geplant: Die obere Betondecke, die den Sanierungsarbeiten im Wege steht, wird abgebrochen. Schritt für Schritt kann nun die Baugrube wieder ausgeschachtet werden, wobei auf unterschiedlicher Höhe insgesamt fünf Stahlaussteifungen eingebaut werden müssen, um weiterhin den von außen auf die Schlitzwände wirkenden Wasserdruck auszugleichen. Nach der Entfernung der oberen Decke werden die weiteren Abbruch- und Aushubarbeiten wieder von Tauchern durchgeführt, da die Baugrube nach wie vor mit Grundwasser gefüllt ist.

In der untersten Bauwerksebene müssen neben dem im November 2023 verfüllten Material auch die rund 5.000 Kubikmeter durch den Einsturz eingedrungenen Boden und Schutt sowie die circa 2.000 Kubikmeter Auflastbeton entfernt werden. Dieser wurde direkt nach der Havarie als Gewicht gegen ein eventuelles Aufschwimmen des im Grundwasser befindlichen Bauwerks eingebracht. Auf der Baugrubensohle blieben am Unglückstag zudem Arbeitsgeräte, Gerüste und anderes mehr zurück, was nun beseitigt werden muss.

Erst nachdem die Baugrube freigeräumt und die endgültige Bauwerkssohle hergestellt ist, kann das in der Grube befindliche Grundwasser abgepumpt werden. Die weitere Fertigstellung des Bauwerks kann dann im Schutz der Bauwerksumschließung im Trockenen erfolgen.

Weitere Informationen über das Baugeschehen veröffentlichen wir alle zwei Wochen im Internet unter <https://www.kvb.koeln/unternehmen/projekte/nord-sued-stadtbahn/baustelleninformationen/index.html> und in Aushängen direkt an der Baustelle.

Mit freundlichen Grüßen



Gudrun Meyer
Stellv. Leiterin
KVB-Unternehmenskommunikation,
Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Nord-Süd Stadtbahn Köln



Egbert Hohmann
Projektleiter,
Technisches Projektmanagement
Nord-Süd Stadtbahn Köln,
Gleiswechsel Waidmarkt