

Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

BETRAUUNG / DIREKTVERGABE DURCH DEN RAT DER STADT KÖLN

Die Stadt Köln hat die KVB im Wege der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 der EU-VO 1370/07 und § 108 GWB mit der Fortführung des ÖPNV ab dem 1. Januar 2020 wirksam und rechtskräftig für weitere 22,5 Jahre beauftragt.

Über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag werden die gemeinwirtschaftlichen Leistungen definiert und ein maximaler Ausgleichsbetrag festgelegt („Soll-Ausgleich“). Sollte der Ist-Ausgleichsbetrag über dem Soll-Ausgleich liegen, liegt eine Überkompensation vor und die zu viel erhaltenen Ausgleichsleistungen müssen zurückgezahlt werden.

Der von uns auf Basis des Jahresabschlusses 2023 im Rahmen einer überschlägig durchgeführten beihilferechtlichen Abrechnung ermittelte Ist-Ausgleich überschreitet den im öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorgegebenen Soll-Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für das Jahr 2023 nicht. Das Ergebnis der entsprechenden Prüfung für das Geschäftsjahr 2023 wird Ende Mai 2024 erwartet.

NORD-SÜD STADTBAHN – BAUFORTSCHRITTE AM WAIDMARKT

Die Arbeitsgemeinschaft ARGE Los Süd hat sich im Rahmen einer Vergleichsvereinbarung aus dem Juni 2020 verpflichtet, das Gleiswechselbauwerk ohne Vergütung zu sanieren und anschließend fertigzustellen. Im November 2020 konnten daher die Bauarbeiten vor Ort wieder aufgenommen werden, wobei es sich zunächst um notwendige Vorarbeiten für die Sanierung handelt.

In einem ersten Schritt wurde die Straßenbrücke zurückgebaut, die über den Randbereich der U-Bahn-Baugrube führte und zum Teil auf der Baugrubenumschließung des Bauwerks aufgelagert war. Von Januar 2022 bis August 2023 wurde ein umfangreiches Erkundungsprogramm mit mehreren Taucherteams zur Überprüfung der Qualität der Baugrubenumschließung durchgeführt und durch einen unabhängigen Gutachter begleitet. Das auf dieser Bestandserkundung aufbauende Gutachten bildet die Basis für die noch ausstehenden, weiterführenden statischen Berechnungen.

Im weiteren Bauverlauf muss die Baugrube des Gleiswechsels Waidmarkt aus statischen Gründen zunächst verfüllt werden. In einem ersten Schritt wurde bereits eine zwei Meter starke Schicht aus Kies in die unterste Ebene des Bauwerks eingebracht und die noch verbleibenden eineinhalb Meter bis zu der sich darüber befindlichen Stahlbetondecke wurden anschließend mit Beton aufgefüllt. Auch die darüber liegende, mittlere Ebene des Gleiswechselbauwerks wird mit Kies und Beton verfüllt. Im Anschluss wird auf dem „Kopf“ der Schlitzwände um die gesamte Baugrube herum ein massiver Stahlbetonbalken (sogenannter Kopfbalken) hergestellt, über den spätere Auflasten abgefangen werden müssen. Ende 2024 soll die Oberfläche am Waidmarkt mit Stahlbetonplatten abgedeckelt werden. Die Baugrubenabdeckelung sowie die neue Hilfsbrücke werden auf den dann fertiggestellten Kopfbalken aus Stahlbeton aufgelagert. Die weiteren Arbeiten zur Fertigstellung des Gleiswechsels finden anschließend unter dem Deckel statt.

Die Arbeiten bis zur Fertigstellung des Gleiswechselbauwerks und einer möglichen Gesamtinbetriebnahme sind extrem aufwendig und komplex. Bei allen Arbeiten, die am Gleiswechsel Waidmarkt ausgeführt werden, steht Sicherheit an oberster Stelle. Ein konkretes Datum zu nennen, an dem die Bauarbeiten abgeschlossen sind, ist nicht möglich, gerechnet wird derzeit mit einer Bauzeit von etwa acht Jahren, also bis zum Jahr 2031. Im Anschluss muss noch die KVB-Betriebstechnik ausgeführt werden. Hierzu gehören unter anderem der Einbau des Unterwerks und die Anpassung der Zugsicherungstechnik.