



NORD-SÜD STADTBAHN KÖLN

Oberflächenarbeiten Haltestelle Kartäuserhof





Sehr geehrte Anwohner/ innen,
Eigentümer/ innen und Gewerbetreibende,

mittig der Severinstraße entsteht zwischen den Querstraßen Kartäuserhof/ Hirschgässchen und Jakobstraße/ Achtergässchen die zukünftige U-Bahn-Haltestelle Kartäuserhof der Nord-Süd Stadtbahn Köln.

Nachdem die Baugrubenumschließung fertig und das Erdreich bis auf eine Tiefe von rund zwei Metern ausgeschachtet war, konnte die Straßenoberfläche provisorisch mit Betonplatten abgedeckt werden. Die weiteren Arbeiten wurden unterhalb dieser Abdeckung ausgeführt, so dass der Straßenraum - bis auf die benötigte Baustelleneinrichtungsfläche - wieder frei wurde und der Individualverkehr an dem Baubereich vorbeigeführt werden konnte.

Nachdem die Tunnelbohrmaschinen Tosca und Rosa die künftige Haltestelle westlich und östlich unterhalb der Randbebauung der Severinstraße passiert hatten, wurden die Ausschachtungsarbeiten bis zu einer Endtiefe von 25 Metern fortgesetzt. Unter Vereisung wurden die Verbindungen zwischen der Baugrube und den Tunnelröhren geschaffen, sogenannte Querschläge.

Die Arbeiten gingen zügig und planmäßig voran, so dass auch der Rohbau der Haltestelle in den kommenden Monaten fertiggestellt werden kann. Es werden die Bauwerkssohle, Wände und Decken sowie drei Ausgänge und ein Aufzugsschacht gebaut. Im Anschluss hieran wird die Straßenoberfläche wiederhergestellt.

Dies alles ist jedoch nicht ohne Eingriffe in den oberirdischen Straßenraum möglich. Dieser ist in dem betreffenden Abschnitt mit rund zwölf Metern Breite äußerst schmal und die Verteilerebene liegt auf der kompletten Breite unterhalb der Straße. Das bedeutet, dass der motorisierte Verkehr in der Zeit, in der die Ausgänge der Haltestelle gebaut werden und die Straße eine neue provisorische Decke bekommt, umgeleitet werden muss. Die beengten Platzverhältnisse lassen keine andere Möglichkeit zu. Die Gehwege beidseitig der Straße bleiben aber bis auf wenige Ausnahmen nutzbar.

In diesem Heft informieren wir Sie detailliert über das bevorstehende Baugeschehen. Sollten Sie darüber hinaus Fragen haben, setzen Sie sich gern mit uns in Verbindung. Ihre Ansprechpartner finden Sie auf Seite 17.

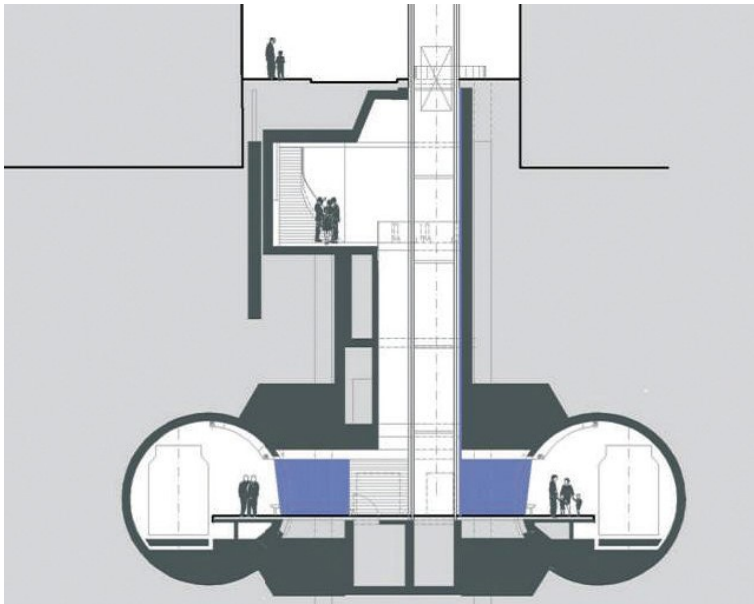
Bitte scheuen Sie sich nicht, von unserem Angebot Gebrauch zu machen. Der KVB als Bauherrin der Nord-Süd Stadtbahn ist bewusst, dass die Bauarbeiten eine erhebliche Belastung für alle Anlieger darstellen. Sie unternimmt daher große Anstrengungen, die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und möglichst umfassend und frühzeitig über das Baugeschehen zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Themenübersicht

Unterirdischer Rohbau	2
Vier Ebenen und vier Ausgänge	3
Arbeiten an der Oberfläche	4
Bauzeiten Phase 1	5
Bauzeiten Phase 2	6
Der Aufzug	7
Bau von Norden nach Süden	8
Vorleistungen unter dem Asphalt	9
Bauzeiten Phase 3	10
Verkehrsführung	11
Umleitungen für PKW	12
Busverkehr	13
Eiszeit unter Tage	14
Leitungen bis zum Tunnel	15
Die Querschläge	16

Unterirdischer Rohbau



Querschnitt der Haltestelle Kartäuserhof.

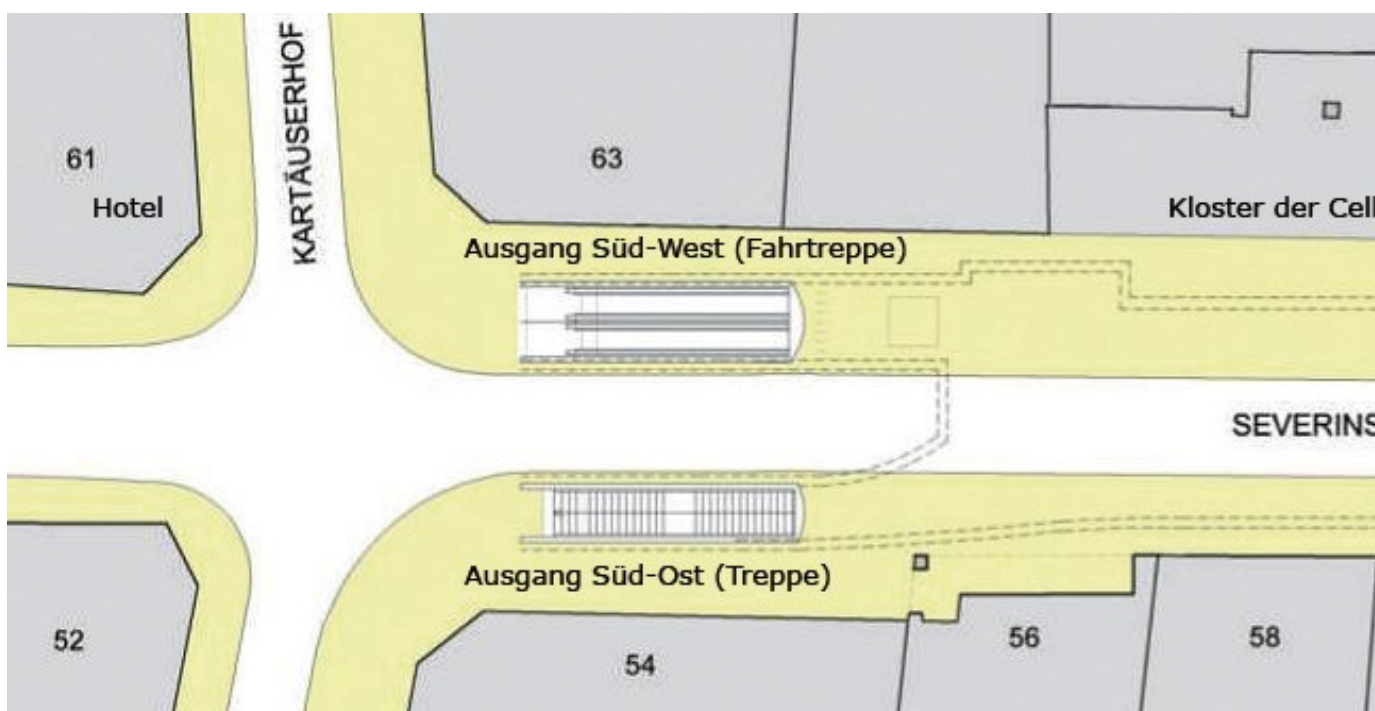
Für den Bau der Haltestelle Kartäuserhof wurde eine Baugrube von etwa 90 Metern Länge, sieben Metern Breite und 25 Metern Tiefe ausgehoben.

Die ersten Meter des Aushubs wurden von archäologischen Arbeiten begleitet. Der gesamte Aushub betrug etwa 16.000 Kubikmeter.

Die Baugrubenwände wurden mit fortschreitendem Aushub gegen das umgebende Erdreich gesichert. Dies geschah zum einen durch Ankerungen, die

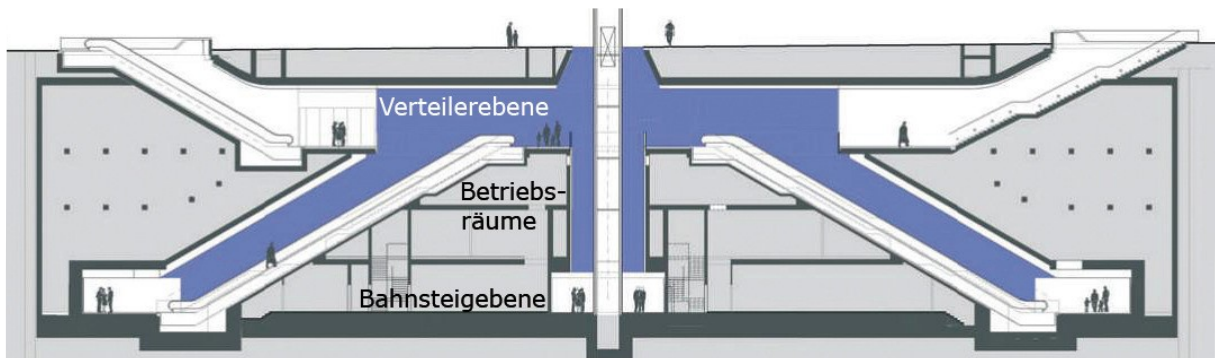
durch die Wände gebohrt und im Erdreich befestigt wurden. Zum anderen wurden Stahlaussteifungen zwischen den Wänden eingebaut. Zusammen wiegen die Aussteifungen ungefähr 650 Tonnen. Während die Anker im Boden verbleiben, werden die Stahlträger während der Rohbauarbeiten ausgebaut, sobald sie nicht mehr nötig sind.

Im Schutz einer Bodenvereisung wurden bis Oktober 2008 insgesamt sechs Verbindungen zwischen der Baugrube und den Tunnelröhren geschaffen (siehe Seiten 14-16).



Zwei Treppen und eine Fahrtreppenanlage führen von der Straße auf die Verteilerebene. Von hier gelangt man

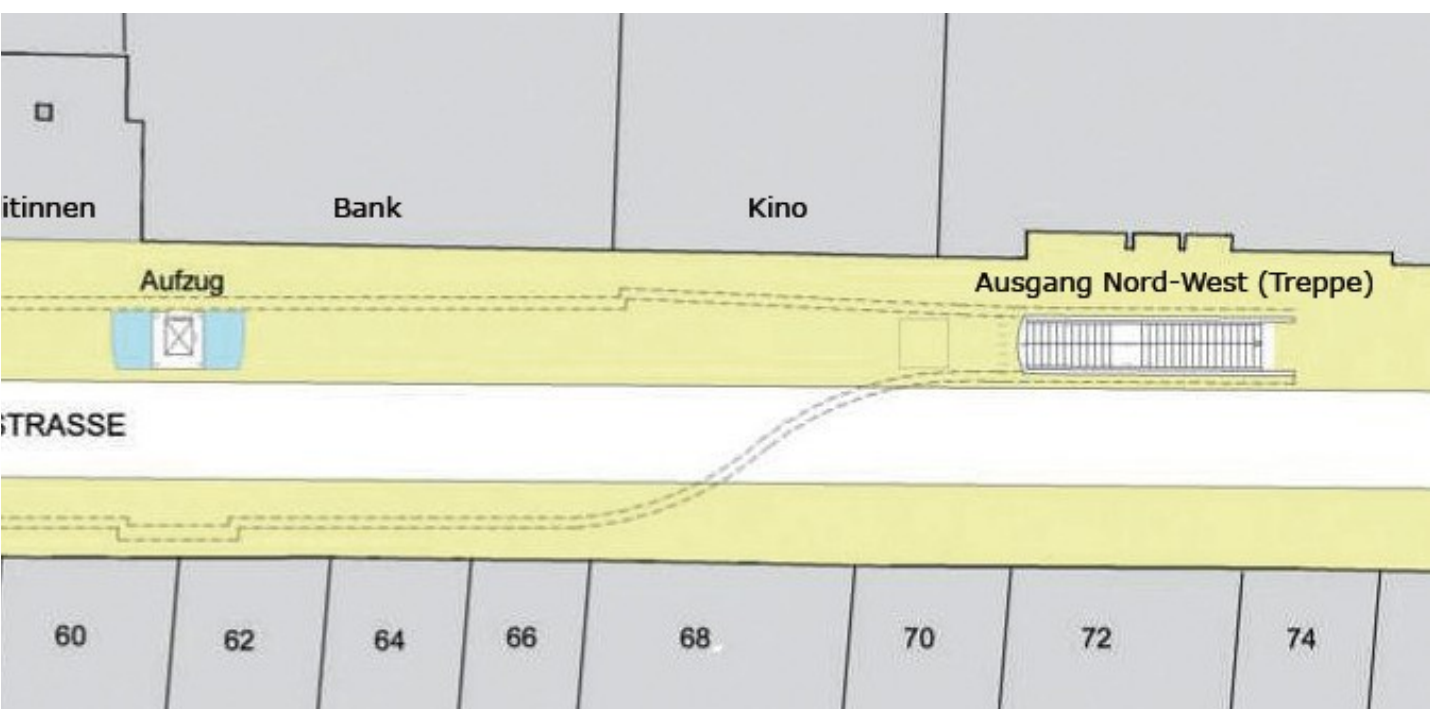
Vier Ebenen und vier Ausgänge



Längsschnitt: Insgesamt werden vier Stockwerke gebaut.

Mitte September 2008 konnte mit den ersten Rohbauarbeiten begonnen werden, zunächst wurde die Bodenplatte des Haltestellenbauwerks betoniert. Parallel startete bereits der Bau der Wände und Decken der Bahnsteigebene. Diese Arbeiten konnten im Januar 2009 abgeschlossen werden. Zwischen der Bahnsteigebene und der Verteilerebene werden noch zwei weitere Stockwerke gebaut. Diese werden allerdings nach Fertigstellung nicht frei zugänglich sein, sondern als Betriebsräume genutzt. Bis circa Karneval 2009 befinden sich Wände und Decken des Stockwerks über der Bahnsteigebene im Bau. Um Platz für die Feierlichkeiten an Karneval zu schaffen, wird das Baufeld vom 19. bis zum 24. Februar geräumt.

Nach Wiederaufnahme der Arbeiten wird der Rohbau der Haltestelle bis etwa Juli 2009 beendet: Wände und Decken der oberen Betriebsebene sowie der Verteilerebene werden gebaut. Zeitgleich werden die Rohbauarbeiten für die Ausgänge durchgeführt. Nach Inbetriebnahme gelangen die Fahrgäste von der Straße über zwei Treppenabgänge und eine Fahrtreppenanlage auf die Verteilerebene und von hier aus weiter zu den Bahnsteigen. Ein Aufzug führt direkt zu den Bahnsteigen.



weiter über das Treppenhaus zu den Bahnsteigen. Ein Aufzug fährt von der Straße direkt auf die Bahnsteigebene.

Arbeiten an der Oberfläche

Bis Ende 2009 wird die Arge Nord-Süd Stadtbahn Köln, Los Süd (Arge Los Süd), ihre Arbeiten für den Bau der Haltestelle Kartäuserhof abgeschlossen haben. Der Großteil des Bauwerks wurde unter einer „Baugrubenabdeckelung“ erstellt, während über diesen Deckel aus Stahlbeton der Verkehr weiter fließen konnte. Lediglich kleinere Felder wurden für die Andienung des Baubereichs offen gelassen.

Ab Mitte April 2009 müssen Arbeiten an der Straßenoberfläche durchgeführt werden. Hierzu gehören der Bau der Ausgänge, das Neuverlegen von Leitungen sowie der Rückbau der Abdeckelung und der Bau einer provisorischen Straßenoberfläche.

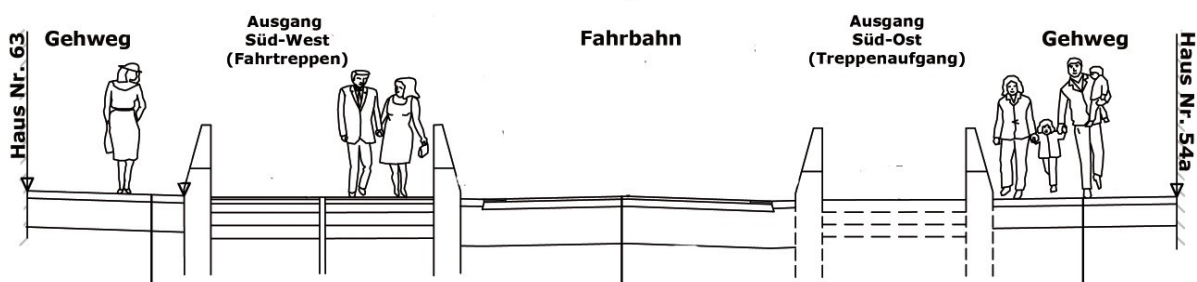
Diese Arbeiten können nur durchgeführt werden, indem die Severinstraße in Höhe des Baufeldes zwischen Hirschgässchen und Achtergässchen gesperrt und der Verkehr umgeleitet wird. Auf den folgenden Seiten erhalten Sie einen Überblick über den Bauablauf sowie Informationen zur Verkehrsführung bis Dezember 2009.

Phase 1 der Arbeiten über Tage: Mitte April bis Mitte Mai 2009 Start Leitungsbau und Rohbau Ausgang Süd-West

Gemeinsam mit der RheinEnergie führt die Arge Los Süd zu Beginn der Durchfahrtsperre Leitungstiefbauarbeiten auf der Severinstraße in den Einmündungsbereichen des Achtergässchens und des Kartäuserhofs durch. Hier werden die ersten Abschnitte einer Wasserleitung verlegt, die unter anderem aus Altersgründen im Zuge der Baumaßnahme entfernt wurde. Bei dieser Leitung handelt es sich um eine reine Transportleitung, Hausanschlüsse sind nicht betroffen. Im Verlauf der nächsten Monate werden die neuen Leitungsabschnitte Stück für Stück verbunden.

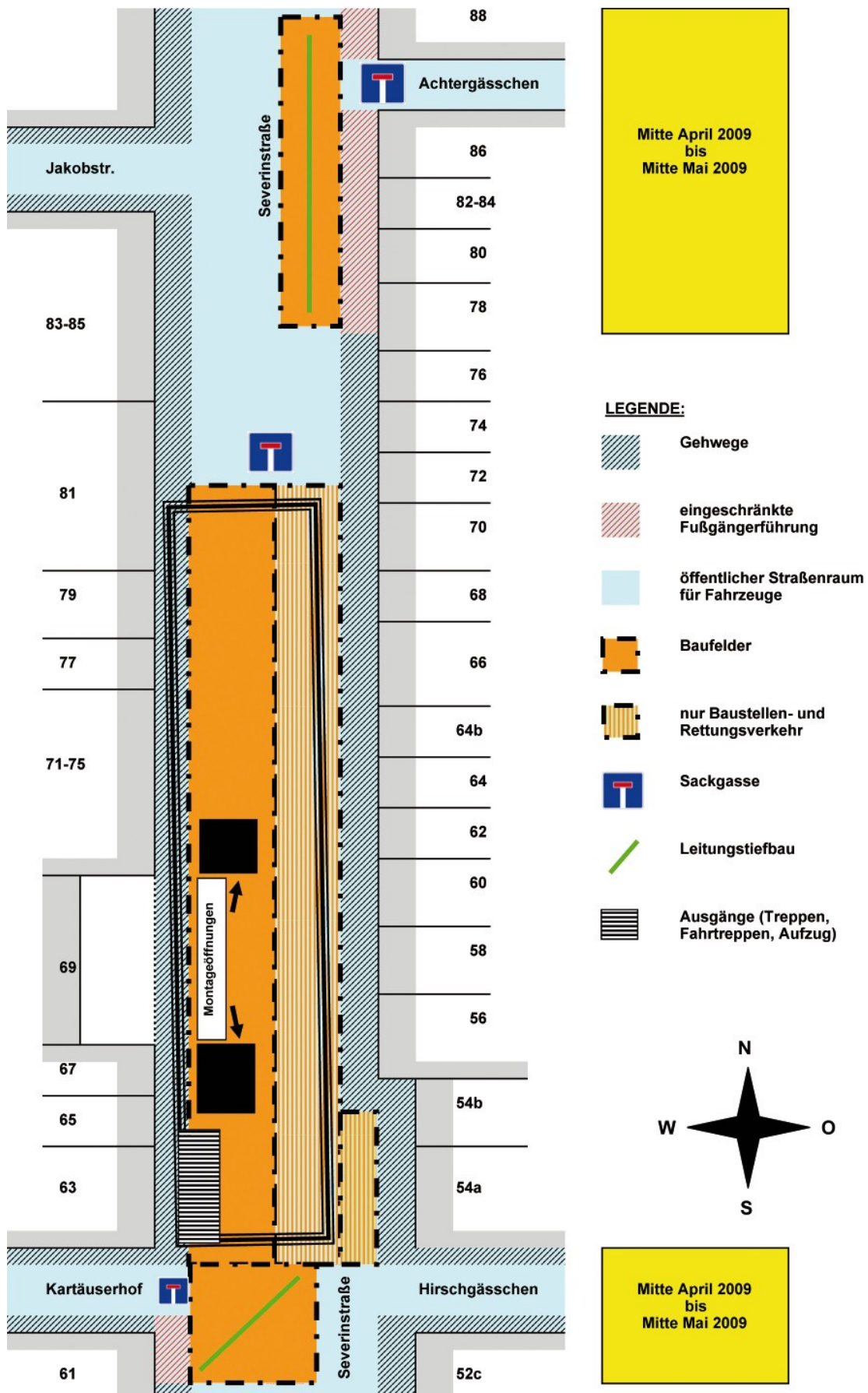
In Phase 1 wird die Leitung im Kreuzungsbereich Severinstraße/ Kartäuserhof vom westlichen Gehweg kommend bis in Mittellage der Severinstraße gelegt. Von hier aus kann sie zwischen den U-Bahn-Ausgängen weiterverlegt werden. Der Kartäuserhof und das Achtergässchen werden für circa vier Wochen zur Sackgasse. Die Zufahrt zum Kartäuserhof erfolgt über die Kartäusergasse. Das Hirschgässchen bleibt für PKW und LKW bis drei Achsen befahrbar. Fußgänger können zu jeder Zeit den Baubereich passieren, in Teilabschnitten allerdings nur über provisorische Stege.

Die Öffnung der Straßenoberfläche wird außerdem genutzt, um zeitgleich weitere Leitungen zu verlegen (zum Beispiel Strom und Gas). Zudem werden Rohbauarbeiten am Süd-West-Ausgang durchgeführt. Dieser befindet sich vor Haus Nummer 63. Hier entstehen die zukünftigen Fahrtreppen.

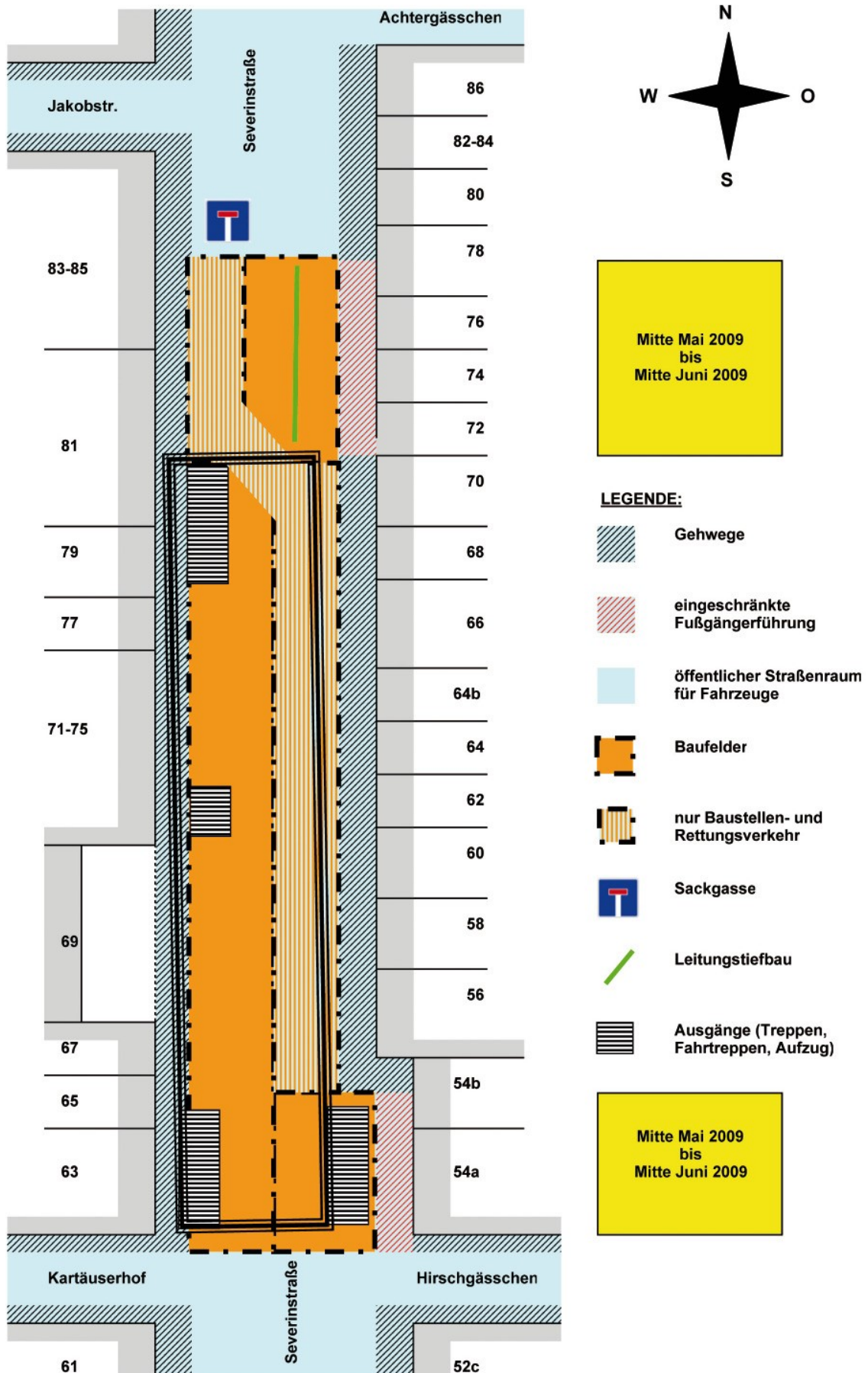


Querschnitt der Severinstraße in Höhe der südlichen U-Bahn-Ausgänge.

Bauzeiten Phase 1



Bauzeiten Phase 2



Voraussichtlich Mitte Mai wird der begonnene Leitungstiefbau im nördlichen Bereich des Baufeldes Richtung Süden fortgesetzt. Nun sind keine Straßeneinmündungen/ Kreuzungen mehr von den Arbeiten betroffen und die Sackgassenregelungen können aufgehoben werden.



Montageöffnung wird zum Aufzugstandort.

Zeitgleich beginnen die Rohbauarbeiten für die beiden zukünftigen Treppenabgänge Nord-West und Süd-Ost sowie für den Aufzug.

Der Aufzug wird genau an der Stelle im Gehwegbereich eingebaut, wo sich bereits seit Beginn der unterirdischen Arbeiten der Arge Los Süd eine Öffnung befindet.

Durch diese sogenannte Montageöffnung wurde der Aushub aus der Baugrube gefördert und Geräte und Material wurden hinunter transportiert.

Der Aufzug

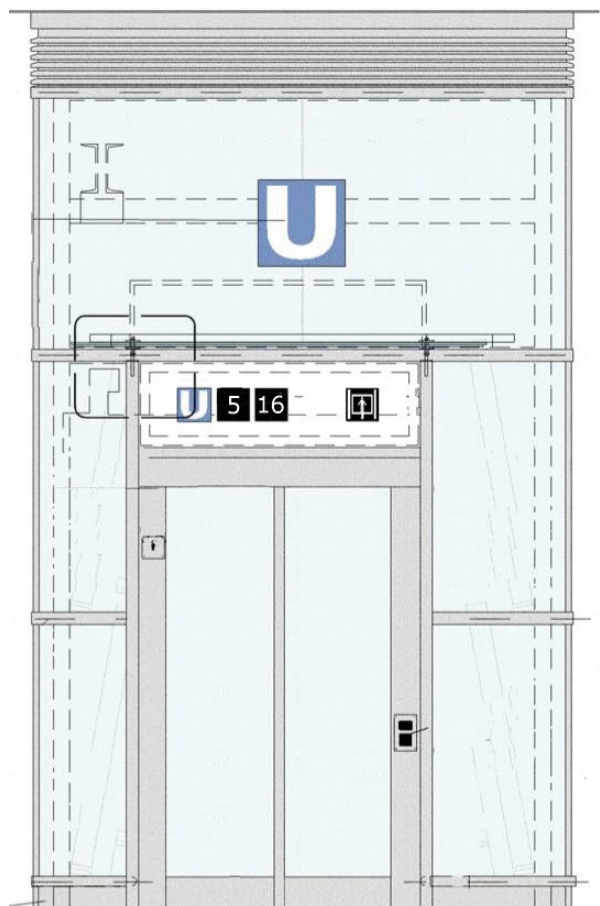
Jede der sieben unterirdischen Haltestellen der Nord-Süd Stadtbahn ist nicht nur über Treppen und Fahrtreppen erreichbar, sondern auch mit Aufzügen.

Insgesamt werden 13 Aufzüge installiert. Sie bestehen zum Großteil aus einer Stahl-/ Glas-Konstruktion. Diese Transparenz dient vor allem der Sicherheit der Fahrgäste.

Der Aufzug am Kartäuserhof führt vom westlichen Gehweg der Severinstraße direkt auf die Bahnsteigebene.

Bei einer Fläche von 1,60 mal 1,60 Metern können ihn bis zu 13 Personen gleichzeitig nutzen. Insgesamt können bis zu 1.000 Kilogramm auf einmal transportiert werden.

Die rund 20 Meter bis zu den Bahnsteigen fährt der Aufzug mit einer Geschwindigkeit von einem Meter pro Sekunde.



Bau von Norden nach Süden



Die Abdeckung der Baugrube.

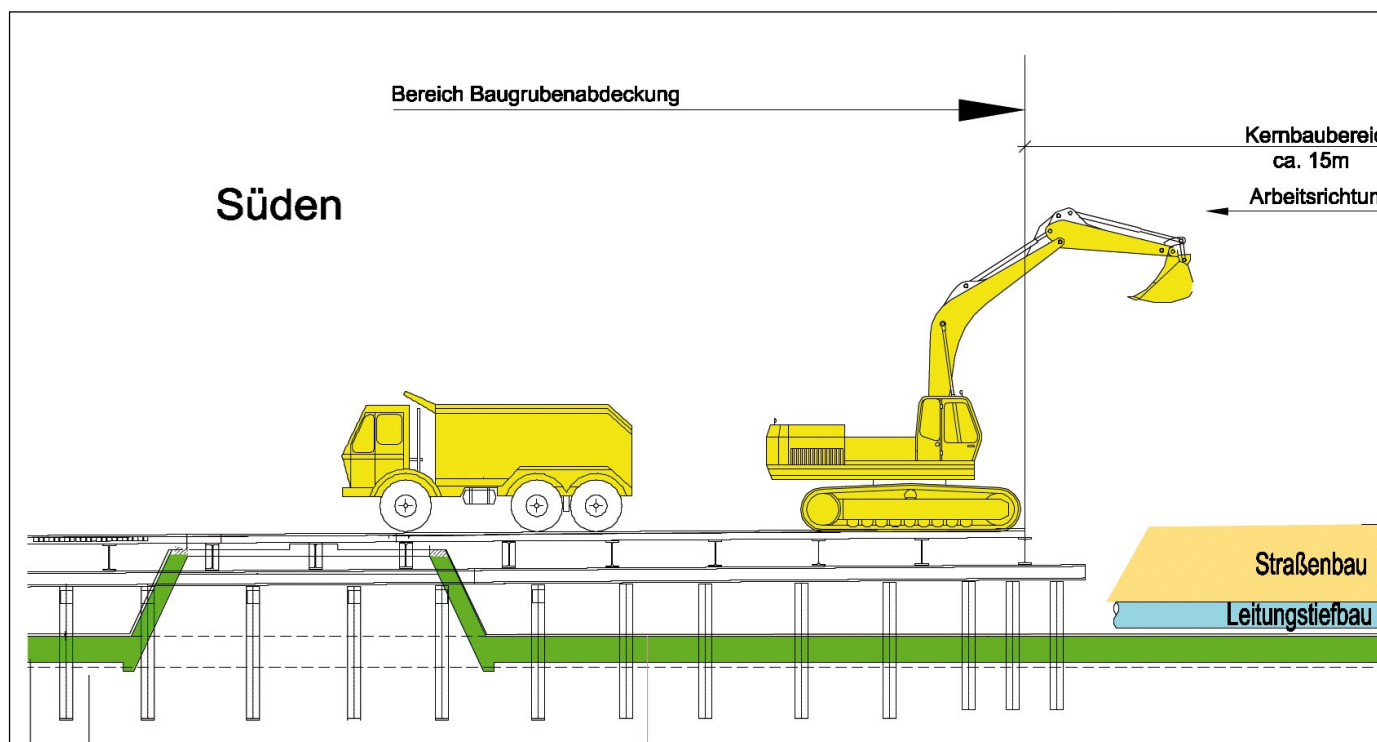
Neben Restarbeiten am Rohbau wird in Phase 3 ab circa Mitte Juni 2009 der „Deckel“ aus Betonfertigteilen und Stahlträgern, über den der Verkehr zuvor geführt wurde, für den Neubau der Straßenoberfläche zurückgebaut.

Dies geschieht nicht auf der gesamten Länge des Baufeldes gleichzeitig, sondern in sechs Abschnitten von jeweils etwa 15 Metern. So wird gewährleistet, dass im Notfall zum Beispiel Feuerwehr und Rettungswagen die anliegenden Häuser erreichen können. Die zu erneu-

ernde Fläche erstreckt sich von den Häusern Nummer 81 und 70 im Norden bis hin zum Kreuzungsbereich Kartäuserhof/ Hirschgässchen im Süden. Um Platz für die Andienung der Bauarbeiten zu schaffen, reicht das Baufeld bis vor die Häuser Nummer 83 und 74.

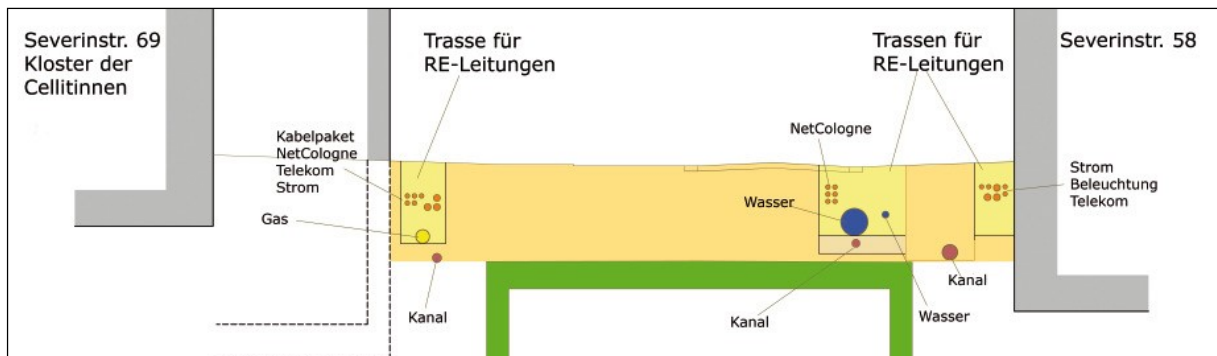
Begonnen wird mit den Arbeiten im Norden. Von hier aus „wandert“ der Bauabschnitt etappenweise Richtung Süden. Pro Abschnitt dauern die Arbeiten in der Bauphase 3 je rund einen Monat, so dass die gesamte Straßenoberfläche Mitte Dezember 2009 fertig sein wird. Fußgänger können den Baubereich jeweils auf einer Seite passieren, Anwohner beider Straßenseiten werden jederzeit über Stege ihre Hauseingänge erreichen.

Unterhalb der Straßenoberfläche müssen noch weitere Arbeiten stattfinden, bevor mit der Wiederherstellung der Oberfläche begonnen werden kann.



In insgesamt sechs Abschnitten wird die Straße von Norden nach Süden neu hergestellt. Zu den vorlaufenden

Vorleistungen unter dem Asphalt

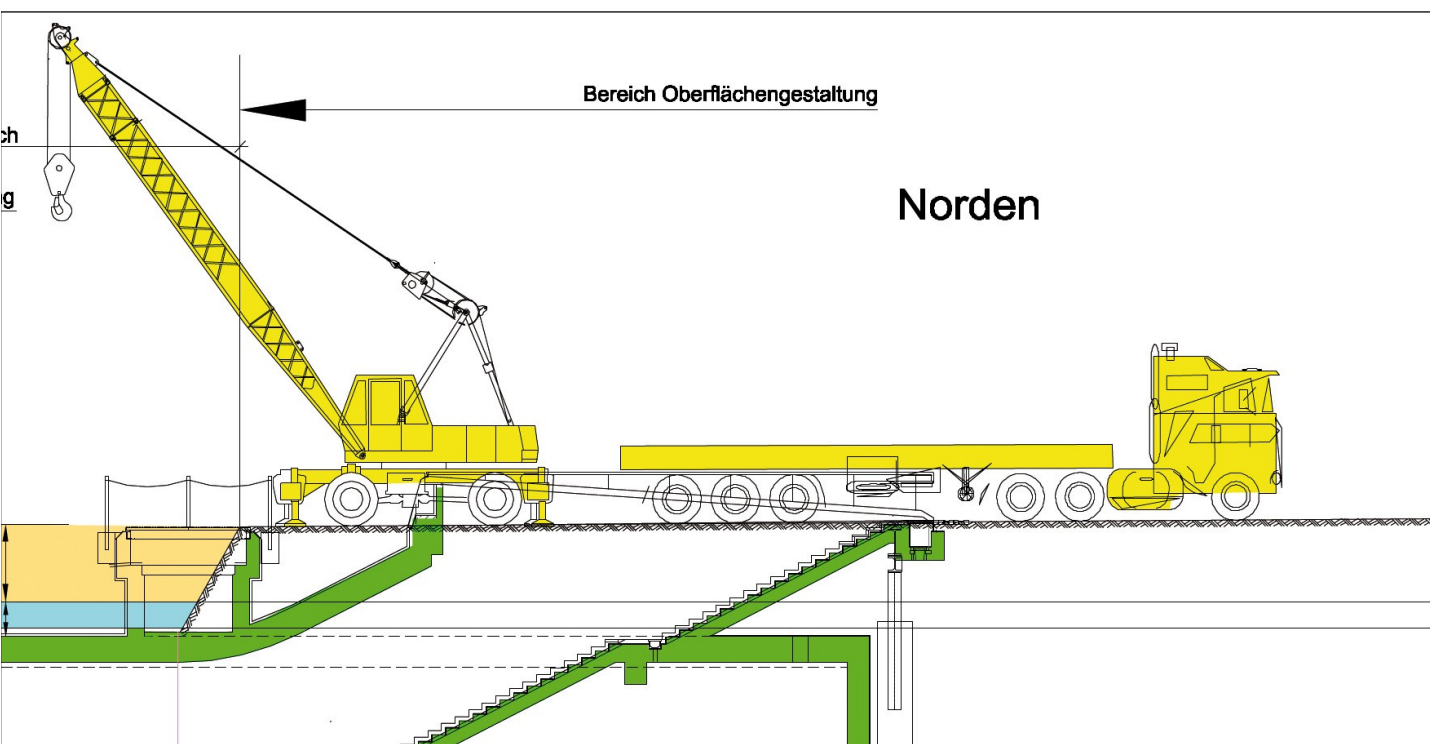


Leitungen werden teilweise wieder aus dem Gehweg- in den Straßenbereich verlegt.

Außer dem Baugrubendeckel wird auch die darunter liegende Stahlkonstruktion abgebaut, die zuvor den Deckel getragen hat. Die Ver- und Entsorgungsleitungen (Wasser, Gas, Fernwärme, Strom etc.) lagen vor Baubeginn unterhalb der Straßendecke der Severinstraße und wurden für die Arbeiten in die Gehwegzonen verlegt. Nun werden sie teilweise wieder zurück in ihre angestammte Lage gebracht, andere Leitungen verbleiben auch nach Bauende im Gehwegbereich.

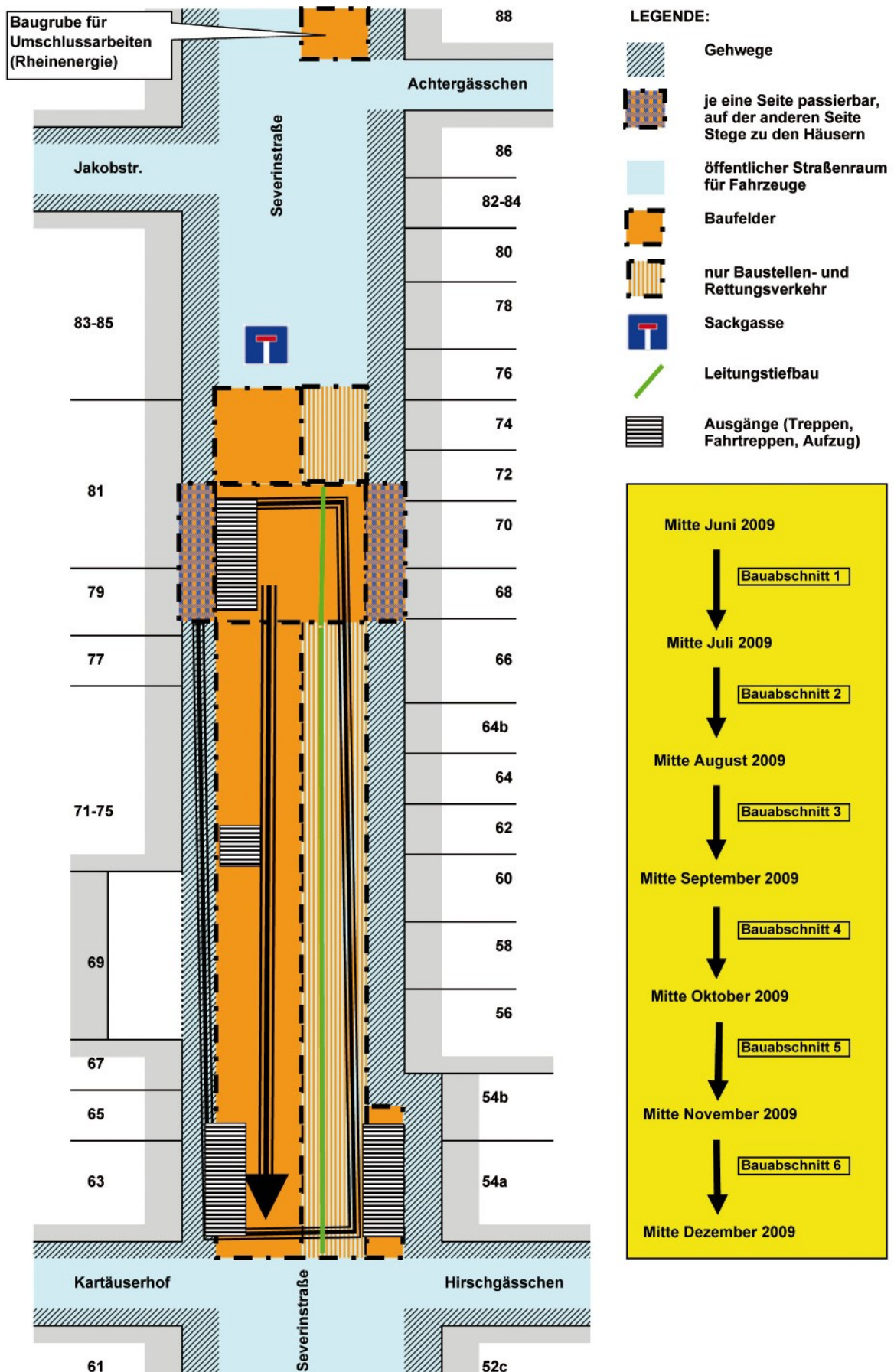
Der Raum zwischen der Decke des Haltestellenbauwerks und der späteren Straßenoberfläche wird mit Sand und Kies aufgefüllt. Zeitgleich werden auch die Stahlträger, auf denen die provisorische Oberflächenkonstruktion auflag, sowie die nicht mehr benötigten oberen Verbauwände entfernt.

Nun kann der eigentliche Straßenbau beginnen. Die Gehwege und Fahrbahnen bestehen aus einer Frostschutzschicht und einer Tragdeckschicht. In Abstimmung mit der Stadt Köln wird ein Provisorium gebaut, das bei der Neugestaltung der Severinstraße überarbeitet und ergänzt wird.



Arbeiten gehört unter anderem der Leitungstiefbau.

Bauzeiten Phase 3



Verkehrsführung

Umfahrung des Baubereichs

Für die Zeit der Oberflächenwiederherstellung zwischen Hirschgässchen und Achtergässchen wird für den Individualverkehr eine ausgeschilderte Umfahrung des Baubereichs eingerichtet. Diese Umleitung führt westlich der Severinstraße stadtauswärts über die Jakobstraße, Kartäusergasse und An St. Magdalenen.

Zudem kann der Baubereich östlich der Severinstraße über St. Katharinen, die Achterstraße und das Hirschgässchen mit Personen- und Lieferfahrzeugen umfahren werden. Das Hirschgässchen bleibt dabei Einbahnstraße Richtung Severinstraße.

Während der ersten Bauphase ab Mitte April 2009 ist der Kartäuserhof in Höhe der Severinstraße eine Sackgasse. Ab Mai ist der Kartäuserhof als Einbahnstraße in Richtung Severinstraße durchfahrbar. Diese Strecke ist freigegeben für Anlieger, Lieferverkehr, Rettungs- und Baustellenfahrzeuge, kann allerdings maximal von LKW mit bis zu drei Achsen befahren werden.

Wege aus dem Severinsviertel

Die Ableitung aus dem Severinsviertel erfolgt in westlicher Richtung wie bislang über die Josephstraße und die Kartäusergasse in Richtung der Nord-Süd-Fahrt.

Die Rheinuferstraße ist nach wie vor über die Achterstraße und die Dreikönigenstraße erreichbar.

Über Achterstraße, Im Ferkulum, Silvanstraße und Alteburger Straße gelangt man in südlicher Richtung zum Ubierring. Der Sachsenring kann über Severinstraße, Kartäuserwall und Brunostraße erreicht werden.

Anlieferungen für Anlieger im Bereich des Baufeldes

Größere Lieferungen sind für Geschäfte wie auch für Privatpersonen grundsätzlich möglich, bedürfen jedoch einer vorherigen Absprache.

Bitte wenden Sie sich hierfür an Ihren Anliegerbeauftragten.

Die Telefonnummer und weitere Ansprechpartner finden Sie auf der letzten Seite dieser Broschüre.

Aktuelle Informationen zum Bauverlauf finden Sie jede Woche neu im Internet und an den Infoständen direkt an der Baustelle.



Unter anderem werden hier die Themen der Vortragsreihe in unserem InfoCenter am Alter Markt bekannt gegeben. Kostenlose Vorträge finden jeden zweiten und vierten Dienstag im Monat um 17.00 Uhr statt.

Umleitungen für PKW



Busverkehr

Auf den Busverkehr haben die Arbeiten zur Oberflächenwiederherstellung im Bereich der Haltestelle Kartäuserhof keine Auswirkungen.

In den vergangenen Monaten sind die Busse der Linien 132 und 133 auf Grund der Bauarbeiten am Chlodwigplatz einen veränderten Linienweg gefahren. Ab dem 26. Februar 2009 können die Busse ihre regulären Haltestellen innerhalb des Severinsviertels wieder ansteuern, da der Kreisverkehr am Chlodwigplatz komplett erneuert wurde und vom Verkehr wieder genutzt werden kann.

Ab der Haltestelle Chlodwigplatz wird sich der Linienweg allerdings in stadtauswärtiger Richtung ändern, da die Bonner Straße in Teilbereichen zwischen Chlodwigplatz und Bonner Wall zur Einbahnstraße wird. Hier findet eine Straßenbaumaßnahme der Stadt Köln statt.

Für die Einrichtung der Busumleitung wird die Alteburger Straße zwischen Maternusstraße und Alteburger Wall zur Einbahnstraße in Richtung stadtauswärts.

Die Linien 132 und 133 fahren ab der Haltestelle Chlodwigplatz stadtauswärts über Ubierring - rechts Alteburger Straße - rechts Schönhauser Straße - links Bonner Straße und weiter über den regulären Linienweg.

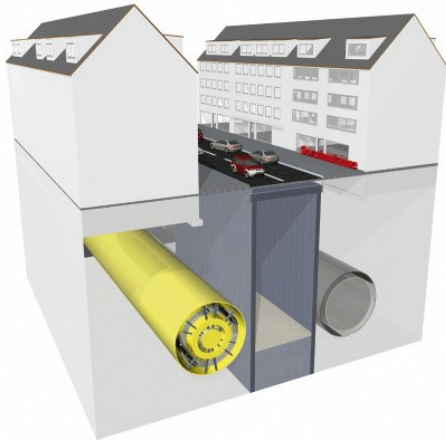
Aus dem gleichen Grund ändert sich die Linienführung der Linie 106. Diese fährt stadtauswärts ab der Haltestelle Chlodwigplatz über Ubierring - rechts Alteburger Straße - Schönhauser Straße - Goltsteinstraße und weiter über den regulären Linienweg.

Auf der Alteburger Straße werden drei zusätzliche Haltestellen eingerichtet. Diese befinden sich in Höhe Teutoburger Straße, Alteburger Wall und Schönhauser Straße.



Busumleitung ab Chlodwigplatz stadtauswärts.

Eiszeit unter Tage



Schlitzwände schützen vor Grundwasser.

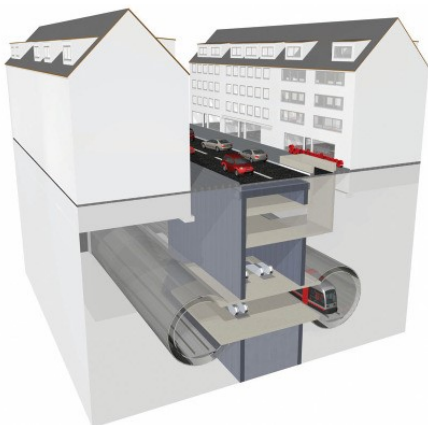
Die künftige Haltestelle Kartäuserhof liegt mit 25 Metern Tiefe größtenteils unterhalb des Grundwasserspiegels.

Um dennoch bauen zu können, wurden zunächst Baugrubenumschließungen aus Schlitzwänden errichtet. Dies sind 80 Zentimeter dicke Wände aus Stahlbeton, die rund 45 Meter tief bis in die wasserundurchlässigeren Schichten des Tertiärs reichen.

Auf diese Weise wird das Grundwasser nahezu gänzlich aus dem Baubereich herausgehalten.

Innerhalb des Schlitzwandkastens konnte das Erdreich bis auf das benötigte Niveau ausgeschachtet werden. Das wenige Wasser, das dennoch in den Arbeitsbereich eindrang, wurde abgepumpt und über Rohrleitungen in den Rhein geleitet.

Auch die Tunnel selbst liegen im Grundwasser. Sie wurden durch „Hydro-Schilde“ in einem modernen Vortriebsverfahren aufgeföhren. Während das Schneidrad das Erdreich abtrug, wurde in der Schildmaschine die Tunnelröhre gebaut und zugleich gegen das Eindringen von Wasser abgedichtet. Der Tunnel blieb von vornherein gänzlich trocken.



Baugrube und Tunnel werden verbunden.

Die Schlitzwandbaugrube, in der die spätere Haltestelle untergebracht sein wird, liegt mittig zwischen den Tunnelröhren.

Um eine Verbindung zwischen diesen Bauwerken zu schaffen, mussten sogenannte Querschläge hergestellt werden. Damit bei diesen Arbeiten kein Grundwasser in den Baubereich eindringen konnte, wurde ein Vereisungsverfahren angewandt und das Grundwasser rund um den aufzubrechenden Bereich eingefroren. Das gefrorene Wasser verfestigte die anstehenden Sande und Kiese.

Im Schutz dieses „Eispanzers“ konnte das Erdreich zwischen den Tunnel und dem Haltestellenbereich ausgehoben werden. Zeitgleich wurden wasserdichte Betonkonstruktionen gebaut, mit denen die Durchgänge zu den Tunnelröhren gesichert wurden. Waren diese ausgehärtet und stabil genug, konnte die Vereisung aufgehoben werden.

Als Kälteträger für die Vereisung wurde Sole genutzt. Dabei handelt es sich um ein Gemisch aus Salz (Calcium-Chlorid) und Wasser. Die Sole durchlief einen Kühlkreislauf und wurde in einer Kältemaschine, die ähnlich funktioniert wie unser heimischer Kühlschrank, immer wieder auf minus 35 Grad heruntergekühlt.

Leitungen bis zum Tunnel

Von der Kältemaschine aus wurde die Sole über ein Rohrleitungsnetz in die Baugrube hinein- und wieder herausgebracht. Im Baustellenbereich verästelte sich das Leitungssystem nahe den Baugrubenwänden. Die Sole wurde weitergeleitet in „Gefrierrohre“. Diese waren parallel zum Erdaushub innerhalb der Baugrube durch die 80 Zentimeter dicke Schlitzwand bis hin zum äußeren Bereich der Tunnelröhre gebohrt oder gerammt worden. Dabei musste gegen den bis zu 1,5 bar hohen Wasserdruck gearbeitet werden, der im umgebenden Erdreich herrschte.

Die eiskalte Sole lief bis an das vordere Ende der Gefrierrohre an der Tunnelaußenseite und von hier aus wieder durch das Rohrleitungsnetz zurück bis zur Kältemaschine. Auf dem Hinweg zur Tunnelröhre betrug die Temperatur der Sole im Gefrierrohr bis zu minus 35 Grad Celsius, beim Rücklauf hatte sie sich auf bis zu minus 30 Grad „erwärmt“.

Die kalte Sole nahm im Boden zwischen Schlitzwand und Tunnelröhre aus dem umgebenden Grundwasser die Wärme auf. Dadurch entstand nach und nach in einem Radius von etwa 60 Zentimetern um die Gefrierrohre herum eine kompakte Eismasse. Sie durfte keine „Lücken“ aufweisen und musste, um genügend Tragkraft und Stabilität anzubieten, gleichzeitig eine flächendeckende Längsausdehnung von mindestens 1,50 Meter erreichen. Um dies zu gewährleisten, wurden pro Querschlag zwischen Baugrube und Tunnel je 95 Gefrierrohre mit einer Gesamtlänge von 507 Metern eingesetzt.

Die Gefrierrohre befanden sich im Abstand von etwa 120 Zentimetern in zwei Lagen übereinander. Um sicherzustellen, dass die Temperatur an jedem Gefrierrohr gleich war, wurden Temperaturfühler in kleine Bohrungen eingelassen. Jeder Temperaturwert wurde in regelmäßigen Abständen automatisch erfasst.



In der Baugrube verästelte sich das Leitungssystem nahe den Baugrubenwänden.

Die Querschläge



Wände und Sohle aus Stahlbeton halten nach Ende der Vereisung das Grundwasser ab.





Sobald der Eiskörper stabil war und kein Grundwasser mehr durchließ, wurde die Schlitzwand an den zu öffnenden Bereichen aufgesägt und abgebrochen. Das dahinter liegende, gefrorene Erdreich wurde weggefräst und die Querschläge wurden bis zum Tunnel hin mit Stahlbeton gesichert. Als diese Arbeiten abgeschlossen waren, wurde der Tunnel geöffnet und die Vereisung konnte abgestellt werden.



Aus dem Tunnel gelangt man nun durch den Querschlag in den zukünftigen Haltestellenbereich.

Ihre Ansprechpartner

Ihre Anliegerbeauftragten

	Bereiche 1 und 2 Dipl.-Ing. Diana Conrad Tel.: 0221/ 547-4772 E-Mail: diana.conrad@kvb-koeln.de	
	Bereich 3 Bautechniker Lothar Gerstenberger Tel.: 0221/ 547-4774 E-Mail: lothar.gerstenberger@kvb-koeln.de	
	Bereiche 2 und 4 Techniker Wolfgang Schaak Tel.: 0221/ 547-4775 E-Mail: wolfgang.schaak@kvb-koeln.de	

Ansprechpartner der Arge Süd

	Dipl.-Ing. Andreas Iselborn Bauleiter (links) Tel.: 0221/ 98542-386 Maurice Goldmann Polier (rechts) Tel.: 0221/ 3489541	
---	---	---

Bei Fragen zum **Unterstützungsmanagement** der KVB AG wenden Sie sich bitte an Dieter Orendartschuk (Liegenschaften/ Unterstützungsmanagement).

Tel.: 0221/ 547-3639

E-Mail: dieter.orendartschuk@kvb-koeln.de

www.nord-sued-stadtbahn.de

Bauherrin: Kölner Verkehrs-Betriebe AG, Scheidtweilerstraße 38, 50933 Köln, Telefon: 0221 / 547 - 0, Fax: - 3950, E-mail: info@kvb-koeln.de
InfoCenter der Nord-Süd Stadtbahn Köln, Bechergasse 2, 50667 Köln, Tel.: 0221 / 547 - 47 80, Fax: - 47 81, E-mail: info@nord-sued-stadtbahn.de

