

Presse Info

24. April 2009

Breslauer Platz

Der Breslauer Platz, am Hinterausgang des Hauptbahnhofs gelegen, ist die nördlichste Haltestelle der Nord-Süd Stadtbahn Köln. Die Station bietet den direkten Anschluss an S-Bahn, Regional- und Fernverkehr und erschließt das Eigelstein-Viertel. Hier wird die bestehende zweigleisige Haltestelle durch eine neue ersetzt, die Platz für drei Gleise bietet.



Die Straßenoberfläche wird im Nahbereich des Breslauer Platzes erneuert. Zurzeit finden vor allem Arbeiten auf der Maximinenstraße statt. Der endgültige Kreisverkehr ist nun nutzbar, lediglich die oberste Deckschicht fehlt noch und wird zu einem späteren Zeitpunkt aufgebracht. Der während der Bauzeit genutzte provisorische Kreisverkehr wurde zurückgebaut.



Die Wände der Haltestelle bestehen aus Sichtbeton. Zur Verbesserung der Optik finden derzeit umfangreiche Betonschleifarbeiten statt. Die Wände müssen im Rahmen des späteren Ausbaus nicht mehr verkleidet werden.



Als die Tunnelbohrmaschine „Carmen“ ihre Röhren fertig gebohrt hatte, mussten die Schneidräder am Ende des Tunnels in der Erde bleiben. Nach Abschluss des Druckluftvortriebs und Fertigstellung der rund 100 Meter langen Verbindungstunnel unter dem Museumskomplex können die Schneidräder demontiert werden. Das in mehrere Einzelteile zerlegte Schneidrad aus dem östlichen Tunnel wurde bereits geborgen.

Presse Info

24. April 2009

Breslauer Platz



Das Zentrum des Schneidrades aus der Weströhre wird für die Bergung vorbereitet. Diese erfolgt in der Nacht vom 28. auf den 29. April. Beide Schneirad-Zentren werden zur Wiederverwertung zum Hersteller zurückgebracht.



Über die Ausgänge „Breslauer Platz“, „Eigelstein“ und „Kunibertsviertel“ gelangen die Fahrgäste an die Straßenoberfläche. Hier wurden bereits Stützen aus Stahlbeton gebaut, die später die Dächer der Ausgänge tragen sollen. Zurzeit werden die Stützen oben miteinander verbunden. Hierfür werden durchgängige Balken betonierte.

Presse Info

24. April 2009

Kurt-Hackenberg-Platz

Am Kurt-Hackenberg-Platz wird ein Verknüpfungsbauwerk gebaut, welches sich unterhalb der Bechergasse nach Süden bis an das Hotel „Residence“ erstreckt. Hier werden Bahnen die Gleise wechseln können und die Strecke der Nord-Süd Stadtbahn wird mit der Haltestelle „Dom/ Hbf.“ verbunden.

Da sich in diesem Baubereich ehemals ein altes römisches Hafenbecken befand, ist er für die archäologischen Untersuchungen von besonderer Bedeutung.



Der Übergang zwischen den Röhren der Tunnelbohrmaschine „Carmen“ und den unter Druckluft gebauten Tunnelabschnitten wird mit Stahlbeton ausgekleidet. Hier finden zurzeit Bewehrungs- und Schalarbeiten statt.



Unter der Bechergasse wird Platz geschaffen für eine viergleisige Weichenanlage. Durch diese ist nicht nur die Fahrt zwischen den Haltestellen Rathaus und Breslauer Platz, sondern auch zwischen Rathaus und Dom/ Hbf. möglich. Die Tunnel müssen hier miteinander verbunden werden. Zurzeit werden Teile des Tunnels geöffnet und zur Stabilisierung Aussteifungen zwischen den beiden Tunnelfirsten eingebaut.



Die Baugrube für den Anschluss an die Haltestelle Dom/ Hbf. wird mit Stahlaussteifungen gesichert. Die Arbeiten werden weitergeführt, wenn die Vereisung in der Bechergasse abgeschlossen ist, da erst dann eine Grundwasserhaltung in Betrieb genommen werden kann.

Presse Info

24. April 2009

Kurt-Hackenberg-Platz



Vom Kurt-Hackenberg-Platz aus wurden unter dem Museumskomplex mithilfe eines Druckluftverfahrens Teilstücke der Nord-Süd Stadtbahn-Tunnel gebaut (nähere Informationen siehe Publikation „Tunnelbau unter Druckluft“). Sie schließen an die Röhren an, die die Schildmaschine „Carmen“ gebaut hat, und sind seit Februar 2009 fertig.

Presse Info

24. April 2009

Rathaus

Die Haltestelle Rathaus entsteht im südwestlichen Bereich des Alter Markt. Das westliche Gleis liegt weitgehend unter der Randbebauung des Platzes. Ein Zugang befindet sich direkt hinter dem Rathaus, ein zweiter Zugang wird in das „Rote Haus“ integriert. Durch diese Station wird die Altstadt direkt an das U-Bahn-Netz angebunden.



Da die Verteilerebene größer ist als die Baugrube, wird zurzeit unter archäologischer Begleitung neben dem Schlitzwandkasten Erde ausgehoben. Sobald rund neun Meter Tiefe erreicht sind, wird der obere Teil der angrenzenden Baugrubenwand abgebrochen, um eine Verbindung zwischen der Hauptbaugrube und der Baugrube für die Verteilerebene herzustellen.



Die Sohle der Bahnsteigebene wird in fünf Abschnitten hergestellt. Diese werden nacheinander bewehrt, geschalt und betoniert. Derzeit sind zwei Abschnitte fertig gestellt. Über der Bahnsteigebene werden im Zuge der Rohbauarbeiten ein weiteres Geschoss mit Betriebsräumen und darüber die Verteilerebene entstehen.



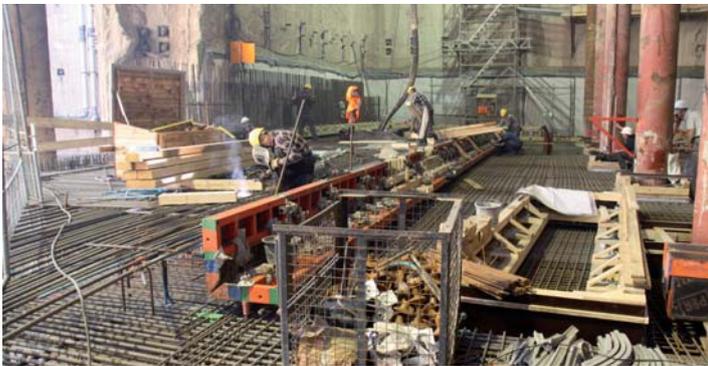
Aus der Baugrube heraus wurden Durchgänge zu den außerhalb der späteren Haltestelle gelegenen Tunneln aufgebrochen und befestigt. Um die Tunnel während des Baus der sogenannten Querschläge zusätzlich zu stabilisieren, wurde eine Betonsicherung vorgenommen. Diese konnte bereits wieder abgebrochen werden, der hierbei entstandene Schutt wird derzeit gefördert und abtransportiert.

24. April 2009

Heumarkt

Die Haltestelle Heumarkt liegt unterhalb des Übergangs der Cäcilienstraße in die Pipinstraße. Sie wird zu einem innerstädtischen Nahverkehrsdrehkreuz ausgebaut. Es existiert bereits eine oberirdische Station Heumarkt, an der mehrere Ost-West-Linien halten.

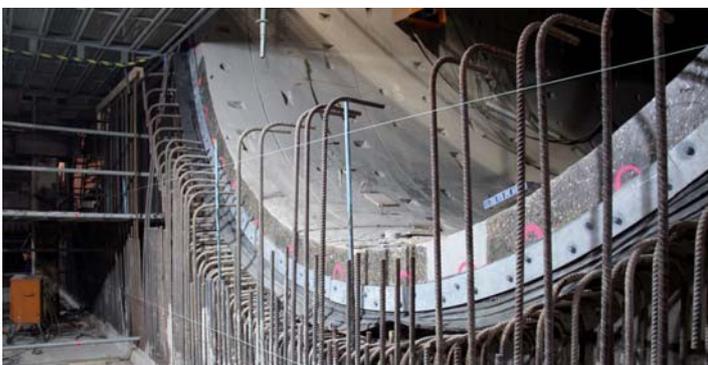
Hier wird die größte und tiefste Haltestelle der Baumaßnahme Nord-Süd Stadtbahn Köln hergestellt. Es wird nicht nur der Bahnhof für die Nord-Süd-Verbindung gebaut, sondern auch der für die Ost-West-Verbindung. Diese soll zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls in den Untergrund gelegt werden.



Über der Bahnsteigebene der Nord-Süd Stadtbahn ist eine Fahrebene für eine spätere Ost-West-Verbindung angesiedelt. Die zusätzliche Ebene ist eine Vorleistung für eine zukünftige Tieferlegung der heute oberirdisch verlaufenden Stadtbahnlinien. Der westliche Abschnitt der Bodenplatte dieser Ebene wird am 28. April betoniert.



Bei den archäologischen Grabungen wurde im Bereich des Ausgangs zwischen Augustiner- und Pipinstraße ein Teil der Stützmauer der römischen Bebauung gefunden. Der Fund soll an seinem Standort verbleiben und beim Bau der Treppenanlage in das Bauwerk integriert werden. Der Unterbeton der Treppe wurde bereits eingebracht.



An der Haltestelle Heumarkt führen die Tunnelbohrmaschinen durch die Baugrube hindurch. Innerhalb der Grube wurden die Tunnel abgebrochen. An den Enden der Röhren wird nun eine Stahlkonstruktion angebracht, um diese wasserdicht mit dem Rohbau zu verbinden.

Presse Info

24. April 2009

Heumarkt



Nachdem die Sohle des Bauwerks betoniert wurde, können nun die Wände der Nord-Süd-Ebene gebaut werden. Derzeit finden Bewehrungs- und Schalarbeiten statt.



Die Verteilerebene, von der aus man zur oberirdischen Haltestelle Heumarkt gelangt, wird teilweise außerhalb der Baugrubenumschließung gebaut. Daher müssen Teile der Wand, die die Baugrube umschließt, bis in eine Tiefe von 6,50 Metern abgebrochen werden.

Presse Info

24. April 2009

Severinstraße

Die künftige Haltestelle Severinstraße liegt im Norden des Severinsviertels und unterquert die jetzige oberirdische Haltestelle Severinstraße. Die Verknüpfung der beiden Haltestellen ermöglicht das Umsteigen auf die beiden Stadtbahn-Linien 3 und 4, was eine Vielzahl an neuen Verbindungen und Fahrmöglichkeiten mit sich bringt. Das Haltestellenbauwerk wird im Wesentlichen unterirdisch erstellt. Die Bahnsteigzugänge entstehen in offener Bauweise.



In der nördlichen Hälfte der Nordbaugrube und der südlichen Hälfte der Südbaugrube sind die Sohlen fertig und der Rohbau wird an den Wänden weitergeführt. Die anderen Abschnitte der Gruben werden zurzeit noch zur Andienung der Vortriebsarbeiten unterhalb des Perlengrabens benötigt. Sind diese abgeschlossen, wird auch hier der Rohbau erstellt.



Der Rohbau der Haltestelle entsteht zum einen innerhalb der beiden Baugruben, zum anderen auch in der Verbindung der Gruben unterhalb des Perlengrabens. Sohle und Decke dieses unterirdischen Durchgangs wurden aus Stahlbeton gefertigt. Innerhalb des Bauwerks befinden sich mächtige Stützen zur zusätzlichen Stabilisierung.



Der Verbindungsstollen zwischen Nord- und Südbaugrube wurde mit Spritzbeton gesichert. In den kommenden Monaten werden von hier aus noch Verbindungen zu den außerhalb der Haltestelle verlaufenden Tunnelröhren geschaffen. Die Arbeiten finden unter Vereisung des Grundwassers statt. Durch die „Eiswände“ wird das Wasser aus dem Baubereich ferngehalten.

Presse Info

24. April 2009

Kartäuserhof

Die Haltestelle Kartäuserhof liegt im Zentrum des urkölschen „Vringsveedels“. Im Bereich der künftigen Haltestelle, rund 100 Meter zwischen den Querstraßen Kartäuserhof/ Hirschgässchen und Jakobstraße/ Achtergässchen, befindet sich mit nur zwölf Metern Breite die engste Stelle im Bereich der neuen U-Bahn-Trasse, was besondere Anforderungen an den Haltestellenbau mit sich bringt.



Sohle, Wände und Decke der Bahnsteigebene sind komplett fertig gestellt. Darüber entstehen zwei Stockwerke für Betriebsräume und die Verteilerebene. Auf allen drei Ebenen wird gearbeitet, einige Abschnitte wurden bereits fertiggestellt.



Innerhalb der Röhren werden sogenannte Gleistragplatten betoniert. Diese bestehen aus einer rund 1,40 Meter mächtigen Betonschicht, auf die eine 15 Zentimeter dicke „bewehrungsarme Zone“ aufgebracht wird. Eine in der üblichen Art und Weise bewehrte Schicht würde das spätere Befestigen der Gleise erschweren.



Nachdem der Rohbau schon weit fortgeschritten ist, wird nun die Straße erneuert. Unter anderem werden die Stahlbetonplatten, über die zurzeit der Verkehr fließt, abgebaut. Leitungen werden verlegt und der Raum zwischen Bauwerksdecke und Straße wird mit Sand und Kies verfüllt. Begonnen wurde mit dem Straßenbau am 14. April, bis Ende des Jahres werden die Arbeiten abgeschlossen sein.

Nähere Informationen zum Bau und den damit einhergehenden Verkehrseinschränkungen erhalten Sie in unserer aktuellen Anlieger-Informationsbroschüre „Kartäuserhof 4“, die Sie auch im Internet finden unter www.nord-sued-stadtbahn.de/Anliegerinfos.

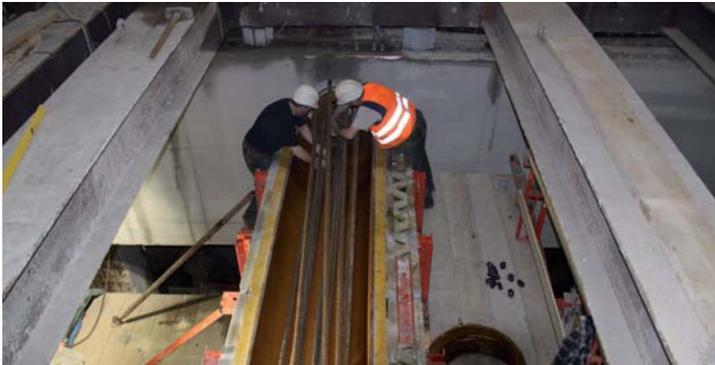
Presse Info

24. April 2009

Chlodwigplatz

Die Haltestelle Chlodwigplatz liegt an einem Verkehrsknotenpunkt im Süden Kölns. Die bereits oberirdisch existierende Haltestelle Chlodwigplatz mit der Ringlinie 15 wird von ihrem jetzigen Standort im Karolingerring ostwärts in den Ubiering verlegt.

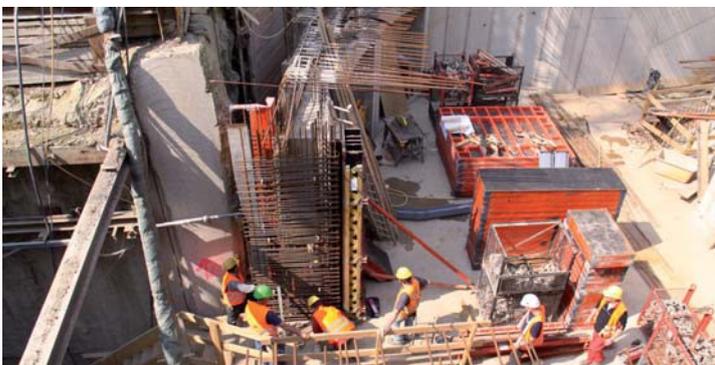
Hierdurch wird es möglich, von den oberirdischen Bahnsteigen der Ringlinien die unterirdischen Bahnsteige der neuen Nord-Süd Stadtbahn zu erreichen, ohne eine Straße überqueren zu müssen.



Sukzessive werden die Decke und die Wände der Fahrebene gebaut. Zwischen den Wänden aus Sichtbeton werden Betonstreifen hergestellt, die die Wände gegeneinander abstützen. Diese Streben ersetzen die Stahlaussteifungen, die zuvor die Baugrubenwände gesichert haben.



Die große Verteilerebene unterhalb des Kreisverkehrs ist bereits seit 2007 im Rohbau fertig. Der Bereich zwischen der Bauwerksdecke und der Straßenoberfläche wurde mit Erdreich aufgefüllt. Darüber konnte der Kreisverkehr zwischen Chlodwigplatz und Bonner Straße mitsamt den angrenzenden Gehwegen neu gebaut und in den Endzustand versetzt werden.



Die kleinere der beiden Verteilerebenen befindet sich im Rohbau. Von hier aus wird man über Treppen und eine Fahrtreppenanlage auf den Vorplatz der Severinstorburg gelangen.

Presse Info

24. April 2009

Chlodwigplatz



Zwischen Sohle und Decke der Bahnsteigebene wurden Stahlbetonstützen aus Sichtbeton gebaut. Die hier zuvor genutzten temporären Stützen können nun abgebrochen werden.

Presse Info

24. April 2009

Bonner Wall

Die Haltestelle Bonner Wall liegt im Kreuzungsbereich Bonner Straße/ Bonner Wall. Sie ist die letzte unterirdische Station in südlicher Richtung.

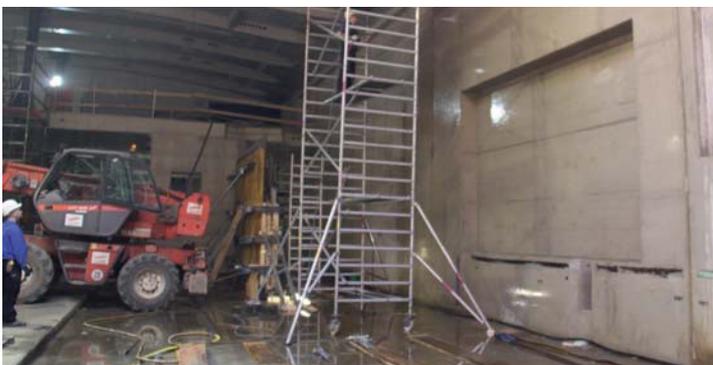
Von hier aus entsteht in der zweiten Baustufe ein östlicher Abzweig, mit dem die Nord-Süd Stadtbahn an die Rheinuferstrecke angebunden wird. Der Abzweig befindet sich südlich unterhalb der Eisenbahnüberführung Bonner Straße.



Die Gewölbedecke des Bauwerks wird in mehreren Abschnitten hergestellt. Der First befindet sich nur knapp unterhalb der Straßenoberfläche. Um genügend Platz zum Arbeiten zu haben, muss daher im jeweiligen Baubereich die sich darüber befindende Abdeckung der Straße geöffnet werden.



Für den Bau des Ausgangs Bonner Straße Ecke Bonner Wall wurde ein neues kleines Baufeld eingerichtet. Hier finden erste Aushubarbeiten statt. In diesem Zuge werden die im Bau Feld vorhandenen Leitungen umverlegt.



Im Bereich unterhalb der zukünftigen Treppen von der Bahnsteigebene auf die Verteilerebene werden Wände gebaut. Hier entsteht zum einen ein Betriebsraum, zum anderen stabilisieren die Wände den Treppenaufgang.

Presse Info

24. April 2009

Bonner Wall



An der Ecke Bonner Straße/ Alteburger Wall wird ein Stollen gebaut, in dem anschließend ein Kanal aus Beton hergestellt wird. Der Kanal wird auf einer Länge von 50 Metern erstellt. Er ist rund zwei Meter hoch und 1,40 Meter breit. Durch ihn wird das Kühlwasser eines nahe gelegenen Heizkraftwerks transportiert.



Über dem Tunnel Richtung Haltestelle Marktstraße werden Leitungen verlegt. Unter anderem wird hier ein Kabelschacht der Deutschen Telekom installiert.



Stadtbahnen können später vom Bonner Wall in südliche Richtung zu den Haltestellen Marktstraße und Schönhauser Straße weiterfahren. Tunnel und Rampe in Richtung Marktstraße (rechts) sind bereits fertig. Hinter einer hochwassersicheren Schottwand (links) entsteht zurzeit der Anschluss Richtung Schönhauser Straße.

Presse Info

24. April 2009

Marktstraße

Die oberirdische Haltestelle Marktstraße bildet die letzte südliche Station der Nord-Süd Stadtbahn Köln in der ersten Baustufe. Sie erhält drei Gleise mit einem Mittelbahnsteig und einem Seitenbahnsteig. Ein Gleis dient als Kehrgleis für hier endende Linien.

Verschiedene Buslinien werden an der Haltestelle Marktstraße mit der Nord-Süd Stadtbahn Köln verknüpft. Außerdem wird hieran die dritte Baustufe anschließen. Diese sieht eine oberirdische Verlängerung der Strecke vor, die in der Mitte der Bonner Straße mit vier Haltestellen auf zwei Kilometern Länge bis zum Verteilerkreis Köln/Arnoldshöhe führt.



Die vorläufige Endstation der neuen Stadtbahn ist weitgehend fertig gebaut. Kleinere Restarbeiten erfolgen nach Abschluss der Arbeiten an den anderen Haltestellen, da bis dahin die Station als Zugang in den Tunnel genutzt wird.



Über eine Rampe kommt die Bahn vom Bonner Wall an die Oberfläche. Hier wurden Lärmschutzelemente installiert, die den Schall bei Betrieb der Stadtbahn brechen und so die Geräuschentwicklung minimieren.

24. April 2009

2. Baustufe

Zwischen der zukünftigen Haltestelle Bonner Wall und der bereits bestehenden Haltestelle Schönhauser Straße wird die 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn Köln gebaut. Kernstück ist eine zweigleisige Strecke, die von der Haltestelle Bonner Wall aus nach Osten führt. Sie kreuzt nahe der Südbrücke das Gustav-Heinemann-Ufer und erreicht etwas weiter südlich die Haltestelle Schönhauser Straße. Dort wird die Nord-Süd Stadtbahn mit der Strecke der Stadtbahnlinie 16 (Rheinuferbahn) verbunden. Fahrgäste der Linie 16 müssen nicht mehr den Umweg über die Ringe und den Barbarossaplatz machen, um ins Stadtzentrum zu gelangen.



Zur Sicherung des Bahndamms wird eine Bohrpfehlwand gebaut. Hierzu wurden Stahlbeton-Pfähle in einer Reihe nebeneinander überschritten angeordnet und in den Boden eingebracht. Der obere Bereich der Säulen wird nun für den Bau eines verbindenden Kopfbalkens vorbereitet.



In dem Bereich, in dem der Tunnel und der Trog für die Verbindungsstrecke zwischen Bonner Wall und Rheinufer entstehen, müssen zunächst „Schlitzwände“ erstellt werden. Für den Einsatz des hierfür benötigten Spezialbaggers werden zuerst sogenannte Leitwände gebaut, die helfen, den Greifer des Baggers gerade in die Tiefe zu führen.



Ein Schlitzwandbagger hebt Gräben aus, die zunächst mit einer Stützflüssigkeit gefüllt werden, damit keine Erde hineinfällt. Ist die Endtiefe erreicht, werden Bewehrungskörbe aus Stahl eingelassen. Danach wird Beton in die Gräben eingefüllt und die nicht mehr benötigte Stützflüssigkeit kann zeitgleich abgepumpt werden.