

Haltestelle Breslauer Platz





Im Jahr 2004 haben die Arbeiten für den Bau der neuen Haltestelle Breslauer Platz mit der Umlegung von Kabeln und Leitungen aus dem Baubereich heraus begonnen. Der Bauabschnitt bestand aus drei Teilbereichen: aus den beiden Startschächten für die Tunnelbohrmaschine und der eigentlichen Haltestelle.

Im Herbst 2005 wurden die Baugrubenwände (Schlitzwände) für die beiden Startschächte der Tunnelbohrmaschine gebaut. Mit speziellen Baggern wurden hierfür Gräben gegraben, in die Bewehrungskörbe aus Stahl eingelassen wurden und die dann mit Beton aufgefüllt wurden.



Die Haltestelle wurde mit etwa elf Metern relativ nah unter der Geländeoberkante gebaut. In diesem Abschnitt wurde die Baugrube nicht mit Schlitzwänden hergestellt, stattdessen wurde die Baugrube mit Trägerbohlwänden gesichert.

Diese bestehen aus Stahlträgern und horizontal dazwischen eingebauten Holzbohlen. Sie sind kostengünstiger als Schlitzwände und bieten zudem einen weiteren Vorteil: Baugruben, die – wie der Breslauer Platz – keine einfache, eckige Form aufweisen, sondern etwas „verwinkelt“ sind, lassen sich mit Trägerbohlwänden sehr viel einfacher herstellen.

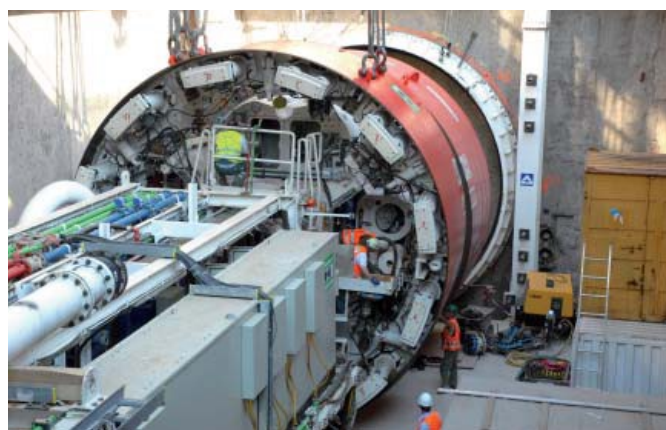
PresseInfo

Nord-Süd Stadtbahn Köln



Der Aushub der ersten Meter wurde am Breslauer Platz - wie an den anderen neuen Haltestellen - von Archäologen begleitet. Ein Team von Archäologen, Grabungshelfern, Bauhistorikern, Grabungstechnikern und Naturwissenschaftlern arbeitete daran, die Zeugnisse der Vergangenheit freizulegen, zu dokumentieren und zu konservieren.

Sobald der Aushub das Niveau des Grundwasserspiegels erreicht hatte, wurde die „Wasserhaltung“ in Betrieb genommen: Über blaue Rohre wurde das Grundwasser aus dem Baubereich in den Rhein geleitet, so konnte im Trockenen weitergearbeitet werden.



Im Mai 2006 wurde die Tunnelbohrmaschine „Carmen“ in Einzelteilen antransportiert und anschließend vor Ort montiert. Von Juli bis September 2006 baute Carmen den Osttunnel, von Dezember 2006 bis Februar 2007 fuhr sie den Westtunnel auf. Sie unterquerte die Tiefgarage des Kommerz Hotels, die Gleise der Deutschen Bahn und die Trankgasse und endete jeweils kurz vor der Philharmonie. Carmens Schneidräder verblieben dabei am Ende der Röhren und wurden erst im Frühjahr 2009 zurückgebaut und kleinteilig abtransportiert, nachdem vom Kurt-Hackenberg-Platz kommend der von Süden anschließende Tunnelabschnitt im Druckluftvortrieb fertig gebaut war.

PresseInfo

Nord-Süd Stadtbahn Köln



Die Decke der Haltestelle wurde zum Großteil bereits Ende 2005/ Anfang 2006 aus Stahlbeton gebaut. Darüber wurde im Anschluss die Straßenoberfläche provisorisch wieder hergestellt und befahrbar gemacht. Unter dem Deckel fanden die weiteren Arbeiten statt.

Am Breslauer Platz gab es bereits vor den Bauarbeiten der Nord-Süd Stadtbahn eine Haltestelle. Diese war allerdings nur zweigleisig und - gemessen an der Lage am Kölner Hauptbahnhof - relativ klein. Diese Haltestelle musste abgebrochen werden, um die neue, dreigleisige und weitläufigere Station bauen zu können.



Um den Aushub der Baugrube und den Rückbau der alten Haltestelle zu ermöglichen, musste die Station ab Oktober 2006 für zehn Monate komplett gesperrt werden. In dieser Sperrpause wurde auch ein großer Teil des Rohbaus der neuen Haltestelle hergestellt.

Unter anderem wurden die V-förmigen Stützen zwischen den beiden Bahnsteigen gebaut. Diese sind nicht nur ein Gestaltungselement in der Architektur der Haltestelle, sondern dienen vor allem als Träger für die Deckenkonstruktion.



Nachdem die Gleise im entsprechenden Bauabschnitt neu verlegt waren, konnten ab August 2007 die Bahnen der Linien 5, 16 und 18 zwischen Ebertplatz und Dom/ Hauptbahnhof die Haltestelle wieder durchfahren. Zum Schutz der Bahnen und Fahrgäste auf der einen Seite und der Baubeteiligten vor Ort auf der anderen Seite wurde hierfür ein Schutztunnel innerhalb der Station errichtet.

Außerhalb des Schutztunnels wurden die restlichen Rohbauarbeiten zu Ende geführt. Neben den Arbeiten in der Haltestelle - wie zum Beispiel das Mauern von Betriebsräumen - gehörte hierzu auch der Bau der Gleistragplatten innerhalb der neuen Tunnelröhren.



Im Sommer 2008 wurde mit dem Bau der Säulen der drei Ausgänge (Breslauer Platz, Kunibertsviertel und Eigelstein) aus Stahlbeton begonnen.

Im Herbst desselben Jahres startete der Neubau der Straßen und Gehwege. Hierbei wurde auch der Kreisverkehr an der Kreuzung Maximinenstraße/ Johannesstraße neu eingerichtet. Die Platzfläche des Breslauer Platzes wird seit Herbst 2011 von der Stadt Köln gestaltet. Die abschließenden Arbeiten finden nach Inbetriebnahme der Haltestelle statt.



Der Ausbau der Haltestelle startete im Herbst 2010 mit dem Antransport der oberen Fahrtreppen. Danach fanden unter anderem Malerarbeiten statt, Elektro-, Beleuchtungs- und Nachrichtentechnik wurden installiert, Sanitär- und Lüftungsanlagen sowie Türen eingebaut. Zudem wurden die Bodenbeläge und Blindenleitstreifen verlegt und die Aufzüge montiert. Eine Brandmeldeanlage wurde eingerichtet und Feuerlöschleitungen verlegt. Der Einbau von Treppenstufen und Brüstungen sowie die Anbringung einer Metallgewebefassade an den Ausgängen gehörten ebenso zu den Arbeiten des Ausbaus.



Auch die Beschilderung der Haltestelle wurde angebracht, Fahrkartenautomaten aufgestellt und die digitale Fahrgastinformation eingerichtet. Am 11. Dezember 2011 geht die Haltestelle Breslauer Platz als erste Haltestelle der Nord-Süd Stadtbahn Köln in Betrieb.