

Haltestelle

September 2007

Bonner Wall

BAUARBEITEN DER NORD-SÜD STADTBAHN KÖLN



WISSENSWERTES FÜR SIE

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

wie bekannt, entsteht auf dem Chlodwigplatz eine U-Bahn-Haltestelle für die Nord-Süd Stadtbahn Köln. Das Bauwerk wird einen wesentlichen Knotenpunkt im Schienennetz des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Köln darstellen. Die Verkehrsflächen an der Oberfläche werden hierdurch entlastet. Das bringt deutliche Erleichterungen für das Alltagsleben mit sich. Zuerst einmal muss jedoch die Bauzeit durchgestanden werden.

Der KVB als Bauherrin der Nord-Süd Stadtbahn Köln ist bewusst, dass mit der Baumaßnahme eine große Belastung für alle Anlieger einhergeht. Sie hat daher zugesagt, zur Vermeidung weiterer Härten ausführlich und frühzeitig über das Baugeschehen zu informieren. Dies wird in unregelmäßigen Abständen, die sich am Bauablauf und den damit verbundenen Informationen orientieren, in Form der vorliegenden Anlieger-Info geschehen.

Sollten Sie darüber hinaus Fragen, Beschwerden oder Anregungen haben, die direkt mit dem Baugeschehen in Verbindung stehen, werden Ihnen auf der Rückseite des Heftes Ansprechpartner genannt, die jederzeit für Sie da sind.

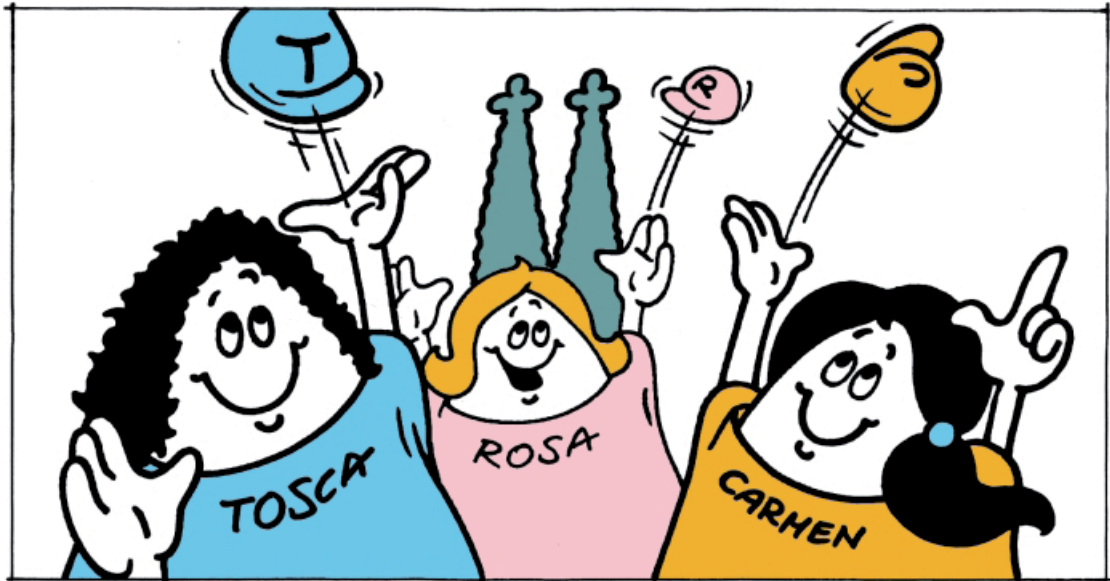
Scheuen Sie sich nicht, von diesem Angebot Gebrauch zu machen. Sollte Ihr Anliegen nicht umgehend erfüllt werden können, leiten die Mitarbeiter es an die entsprechende Stelle weiter, von der Sie dann Resonanz bekommen.

Wir hoffen, gemeinsam mit Ihnen zu einem Austausch zu kommen, der allen Beteiligten die bevorstehende Bauzeit auch in schwierigen Zeiten erleichtern wird.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Kölner Verkehrs-Betriebe AG



Themenübersicht



1. Tunnelvortrieb **2**
2. Erläuterungen zur Haltestelle Bonner Wall **4**
3. Erläuterungen zur Haltestelle Marktstraße **5**
4. Abgeschlossene Arbeiten **6**
5. Derzeitige und künftige Arbeiten **10**
6. Archäologische Ausgrabungen **11**
7. Verkehrsphasen **12**
8. Baukalender **13**
9. Kontakte **14**

Tunnelvortriebsarbeiten

Am 6. Juni 2006 startete „Tosca“, die erste der beiden Schildmaschinen im Los Süd, am Bonner Wall. Am 12. Juli 2007 ist sie in den Zielschacht am Kurt-Hackenberg-Platz eingefahren. „Rosa“, die zweite der südlichen Maschinen, begann ihre Fahrt am 31. Juli 2006 und erreichte die Zielbaugrube am 5. August dieses Jahres.

Am Kurt-Hackenberg-Platz fuhren die Tunnelbohrer in ein Wasserbecken ein. Dies war notwendig, da der Bau der Röhren im Grundwasser stattfand. Bei Einfahrt der Maschinen in den Zielschacht bestand daher die Gefahr, dass die Baugrube voller Grundwasser läuft. Um das zu verhindern, wurde ein Bassin gebaut und mit Wasser befüllt. Hierdurch wurde ein Gegendruck erzeugt, so dass weder Wasser in den Tunnel noch in die Baugrube fließen konnte. Erst nachdem die Tunnelausgänge rund um die Maschinen komplett abgedichtet waren, wurde das Wasser abgepumpt und die Zielgrube trockengelegt.

Montage der Tunnelvortriebsmaschinen



Abb. 1: „Tosca“ und „Rosa“ im Zielschacht

Die Schildvortriebsmaschinen, die die beiden etwa 2.700 Meter langen Tunnel gegraben haben, starteten in der Baugrube der zukünftigen Haltestelle Bonner Wall, wo sie zunächst in gesamter Länge aufgebaut wurden.

Im Frühjahr 2006 wurden die sogenannten Nachläufer, auf denen sich ein Großteil der Maschinenteknik der Schildmaschinen befindet, angeliefert und im Bereich der künftigen Haltestelle Marktstraße aufgestellt - je Schildmaschine fünf Nachläufer. Bis zum Start der ersten Schildmaschine wurden diese montiert und komplettiert.

Mit zwei Kränen, dabei ein 1.000-Tonnen-Kran, wurden die beiden Bohrköpfe sowie die beiden Schneidräder durch eine Öffnung in der Kreuzung Bonner Wall in die Baugrube eingehoben. Die Nachläufer wurden dann über Rampe und Tunnel bis in die Baugrube der Haltestelle Bonner Wall eingezogen, wo sie an die wartenden, fertig montierten Schildmaschinen angekoppelt wurden und der Vortrieb starten konnte.

Die Tunnelröhren im Los Süd bestehen aus 1.792 bzw. 1.795 sogenannten Tübbingringen von je 1,50 Metern Breite, die von einem „Ringerektor“ im Inneren der Schildmaschine aus sieben stahlbewehrten Betonelementen und einem ebensolchen konischen Schlussstein zusammengesetzt wurden. Am jeweils letztgebauten Ring drückten sich die Schildmaschinen ab und weiter nach vorn, um auf diese Weise quer unter der Innenstadt hindurch vom Bonner Wall bis zum Kurt-Hackenberg-Platz zu gelangen. Dort wurden die beiden Maschinen aus dem Zielschacht herausgehoben und zur Herstellerfirma Herrenknecht abtransportiert.



Abb. 2: „Rosa“ im Startschacht

Der Transport des abgetragenen Bodens geschah mit Hilfe einer Flüssigkeit durch Rohrleitungen innerhalb der Tunnelröhre bis zum Großmarktgelände. Von dort wurde der Abraum per Eisenbahn abtransportiert und Material wie die Tübbinge angeliefert, so dass auf rund 100 LKW-Fahrten je Tag verzichtet werden konnte. Die Separieranlage, in der Boden und Flüssigkeit wieder voneinander getrennt wurden, wird ebenso wie alle anderen für den Tunnelvortrieb benötigten Geräte wieder abgebaut.

Zur Versorgung der Tunnelbohrmaschinen mit Tübbing und Mörtel wurden innerhalb des Tunnels Lorenbahnen eingesetzt. Nach Fertigstellung der beiden Tunnel werden noch bis etwa Frühjahr 2008 - überwiegend tagsüber - Rücktransporte von Materialien, die nun nicht mehr benötigten Rohrleitungen und natürlich der Gleisanlage selbst stattfinden.



Abb. 3: Blick von hinten in den Bohrkopf der Maschine „Rosa“ (in der Anfahrtkonstruktion)

Erläuterungen zur Haltestelle Bonner Wall

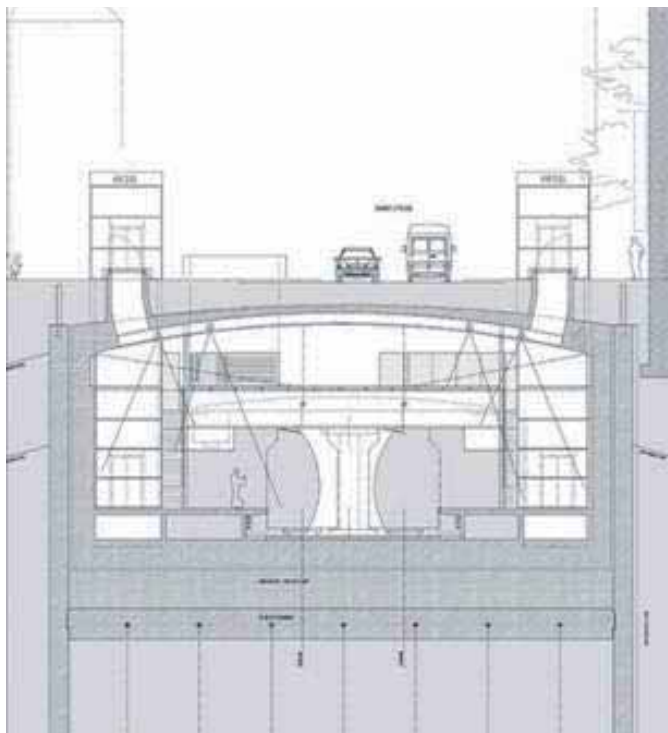


Abb. 5:
Querschnitt Haltestelle Bonner Wall

Die Haltestelle Bonner Wall ist von Norden aus gesehen die letzte unterirdische Haltestelle der Nord-Süd Stadtbahn. Sie liegt in unmittelbarer Nähe des S-Bahnringes und dient der Erschließung der Südstadt. In einer zweiten Baustufe, die ebenfalls bis zur Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn fertiggestellt wird, erfolgt von hier aus die Anbindung an das Rheinufer. Die alte Eisenbahnbrücke wurde durch eine neue, verbreiterte Überführung ersetzt. So wird nun auf Straßenniveau genügend Platz für einen sicheren Zugang zu den Treppenanlagen gewährleistet. Die Lage der Haltestelle orientiert sich am Verlauf der Bebauung der Bonner Straße. Die Straßenführung wird weitgehend beibehalten, die Straßenbreite jedoch zu Gunsten des Fußgänger- und Radfahrverkehrs im Bereich der Haltestelle reduziert. Die zweigleisige Haltestelle wird sich in rund zwölf Meter Tiefe befinden und in offener Bauweise erstellt.

Die Breite der beiden Seitenbahnsteige variiert zwischen 3,40 Meter und 7,20 Meter. Der Zugang erfolgt oberirdisch über vier GehTreppen und zwei Rolltreppen am Anfang und Ende der Haltestelle sowie je zwei gläserne Aufzüge im Mittelbereich der Bahnsteige.

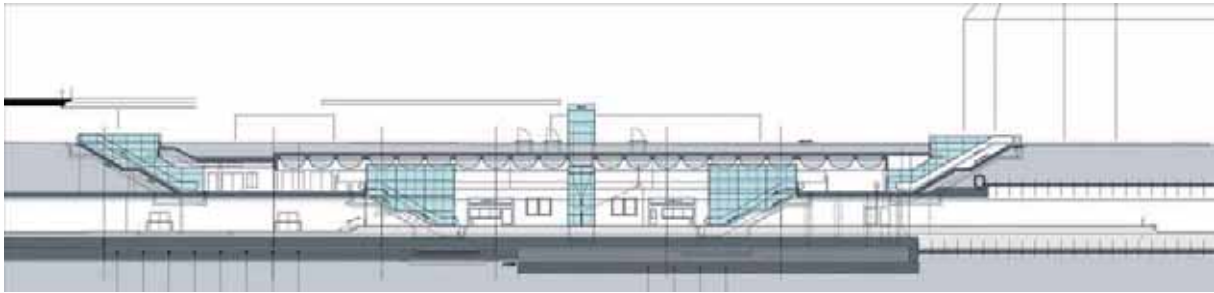


Abb. 4: Längsschnitt durch die Haltestelle Bonner Wall

Während die Aufzüge direkt von der Straßenebene auf die Bahnsteige führen, erreicht man über die Treppenanlagen zunächst die Verteilerebene. Diese bildet zusammen mit der tiefer liegenden Bahnsteigebene eine große, stützenfreie Halle von circa 20 Metern Breite und rund sieben Metern Höhe (ab Bahnsteigkante).

Erläuterungen zur Haltestelle Marktstraße

Als vorerst letzte und am weitesten im Süden gelegene Haltestelle der Nord-Süd Stadtbahn Köln wird die oberirdische Haltestelle Marktstraße gebaut. Buslinien werden hier mit der Stadtbahn verknüpft.

Die Haltestelle liegt an der Einmündung der Marktstraße beziehungsweise der Schönhäuserstraße in die Bonner Straße auf Höhe des Großmarkts. Gestalterisch umfasste der Planungsbereich der Architekten den Straßenraum der Bonner Straße von der Marktstraße im Süden bis zum Fuß der Einfahrtsrampe im Norden. Auf der Westseite ist der Straßenraum von sechs- bis achtgeschossigen Häusern, auf der Ostseite von zwei- bis sechsgeschossigen Häusern sowie einem Hochhaus begrenzt.



Abb. 6:
Die neuen Bahnsteigkanten

Auf beiden Seiten erhält der Straßenabschnitt zusätzlich eine Bushaltestelle. Darüber hinaus bleibt der Alleincharakter der Bonner Straße durch die Neupflanzung einer Baumreihe in diesem Abschnitt erhalten.

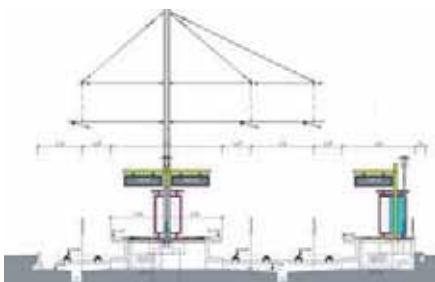


Abb. 7: Frontansicht Haltestelle

Die dreigleisige Ausbauf orm mit einem Mittelbahnsteig und einem Seitenbahnsteig erfordert allerdings einen kompletten Umbau der Oberfläche zwischen den bestehenden Gebäuden. Jeweils ein behindertengerechter Kopfzugang steht zur Verfügung; die Bahnsteige sind 5,50 Meter beziehungsweise 3,60 Meter breit.

Zwei Gleise sind für die spätere Verlängerung der Strecke bis zum Bonner Verteilerkreis/ Arnoldshöhe bestimmt, ein Gleis ist als Kehrgleis für die hier en-

denden Linien vorgesehen. Ein doppelter Gleiswechsel im Bereich vor der Rampe sorgt dafür, dass das Ein- und Ausfahren der Stadtbahnen zügig erfolgen kann.

Abgeschlossene Arbeiten

Vorlaufende Leitungsumlegungen

Im Bereich der zukünftigen Haltestellen Bonner Wall und Marktstraße befindet sich ein Hauptknotenpunkt für Leitungen des Gas-, Fernwärme-, Wasser-/Abwasser- und Stromnetzes. Darüber hinaus verlaufen entlang der Bonner Straße einige der Kölner Haupttrassen der Telekommunikationsunternehmen. Daher war im Vorfeld der Baumaßnahme eine umfangreiche provisorische Umliegung des gesamten Leitungsbestandes notwendig, um Platz für die Herstellung der künftigen Haltestellen und deren Verbindung miteinander zu schaffen.



Abb. 8: Leitungsverlegungen vor der Tankstelle

Straßenendausbau im Bereich der Haltestelle Marktstraße

Nach Beendigung der Leitungsumverlegungen wurden im Bereich der ehemaligen Grünflächen auf der Ostseite der Bonner Straße die neuen Geh- und Radwege gebaut. Im Bereich der alten Geh- und Radwege wurde die neue, stadteinwärtige Fahrbahn direkt neben dem vorhandenen Baumbestand geschaffen. Die stadtauswärtige Fahrspur wurde (einspurig) auf der Westseite neu erstellt, die Geh- und Radwege wurden in ihrer vorhandenen Lage erneuert.

Herstellung der Baugruben und der Rampenbauwerke



Abb. 9: Grundwassersee Bonner Wall

Der Bauabschnitt der Haltestelle Bonner Wall und die dazugehörige „offene“ Tunnelstrecke liegen unterhalb des Grundwasserniveaus. Deshalb wurde eine wasserdichte Baugrubenumschließung im Schlitzwandverfahren errichtet. Diese reicht von der Straßenoberfläche bis in eine Tiefe von circa 23 Metern und ist 80 Zentimeter dick.

Hierfür wurde der Verkehr jeweils auf eine Straßenseite der Bonner Straße verschwenkt, um die andere Hälfte als Baufeld für die Schlitzwandarbeiten nutzen zu können.



Abb. 10:
Taucher



Abb. 11:
Boot auf
dem
Grund-
wassersee

Nach Fertigstellung der Schlitzwände wurde im Schutze der aufgelegten Baugrubenabdeckung der Erdaushub fortgesetzt. Parallel hierzu wurden die Schlitzwände durch Erdanker gegen Erddruck und die Lasten der vorhandenen Bebauung gesichert.

Da von unten jedoch noch Wasser in die Baugrube sickern konnte, musste eine Unterwasserbetonsohle gegossen werden. Mit einem Spezialbagger wurde das Erdreich im Grundwasser ausgehoben, so dass ein großer unterirdischer See entstand. Anschließend wurde durch Bautaucher mittels eines speziellen Verfahrens die Baugrubensohle unter Wasser betoniert. Nach dem Erhärten dieses Betons wurde das eingeschlossene Grundwasser abgepumpt. Somit war der Weg für die eigentlichen Arbeiten des Haltestellenbaus bzw. der Montage der Schildvortriebsmaschinen frei.

Auf dem Großmarktgelände wurde eine Fläche mit Versorgungsgeräten und Material für den Betrieb der Schildmaschinen eingerichtet. Diese Baustelleneinrichtungsfläche ist über eine provisorische Rampe mit der Baugrube verbunden. Die hierin verlaufenden Leitungen dienen der Versorgung der beiden Schildvortriebe. Mit einer Lorenbahn wurde Material innerhalb des Tunnels transportiert.

Herstellung des offenen Tunnelabschnittes und des Trogbauwerks

Der Bereich, welcher in offener Bauweise und nicht unter einer Abdeckung hergestellt wurde, erstreckt sich von der Eisenbahnüberführung der Bahn AG bis in Höhe der Bonner Straße 205. Hier schließt sich die Ausfahrrampe zur Haltestelle Marktstraße hin an.



Beide Bauwerke wurden in Stahlbeton-Massivbauweise gebaut, indem zunächst Stahlprofile in den Boden eingebracht wurden. Anschließend wurden die Bereiche zwischen diesen senkrecht stehenden Stahlträgern mit Holzbohlen verschlossen und mit Spritzbeton ausgefüllt.

Nach Fertigen einzelner Sohlen- und Wandabschnitte von jeweils circa zehn Metern Länge und einem Meter Dicke wurde der Tunnelabschnitt durch eine Betondecke verschlossen.

Abb. 13: Stahlträger am Rampenbauwerk zwischen Bonner Wall und Marktstraße

Injektionsarbeiten und unterirdische Sicherungsmaßnahmen (HDI und FEP)

Im Vorwege der Baumaßnahme wurden alle Häuser im Bereich nördlich der künftigen Haltestelle Bonner Wall auf ihre Bausubstanz hin untersucht. Um die Einflüsse der Schildfahrt zu minimieren, wurde die vorhandene Bebauung auf beiden Seiten der Bonner Straße bis circa in Höhe Veleddastraße durch Bodenverbesserungen gesichert.

Diese Maßnahmen zum Unterfangen der Gebäude und zur Baugrunderhärtung wurden mit verschiedenen Methoden ausgeführt. Ein Großteil erfolgte mittels sogenannter Hochdruckinjektion (HDI). Hierbei wurde unter sehr hohem Druck der Boden aufgelockert und ein Zement-Wasser-Gemisch eingeleitet. Die Suspension vermischte sich mit dem Erdreich und bildete nach dem Abbinden betonartige Säulen, die die Fundamente der Häuser stärken.

In der Mitte der Bonner Straße wurde für die Verfestigung des Untergrundes das Verfahren der Feststoff-Einpressung (FEP) gewählt. Durch Bohrleitungen wurde bei diesem Verfahren Zementsuspension mit nur geringem Druck direkt in das sandige, kiesige Erdreich eingebracht, verteilte sich durch die im Boden vorhandenen Hohlräume weiträumig und bildete nach dem Aushärten einen festen Körper.

Oberirdische Giebelsicherungen

Deutlich im Straßenbild sichtbar waren die oberirdischen Maßnahmen an Häusern im Vorwege der Unterfahrung durch die Tunnelbohrmaschinen. Giebelabstützungen an den Häusern Bonner Straße 29 bis 31 und Bonner Straße 9 dienen der Sicherung der entsprechenden Gebäude bei unterschiedlicher Geschosshöhe beziehungsweise bei Lücken in der Bebauung.



Abb. 14: Giebelabstützung zwischen zwei Häusern an der Bonner Straße

Derzeitige und künftige Arbeiten

Fertigstellung

Die Arbeiten für die oberirdische Haltestelle Marktstraße haben bereits begonnen. Die Station wird aus einem Mittelbahnsteig sowie einem westlich gelegenen Seitenbahnsteig bestehen und im KVB-typischen Modulsystem aus Fertigteilen gebaut. Parallel mit der Herstellung der Bahnsteige werden diverse Leitungstrassen und Abwasserleitungen verlegt. Die Verkehrsflächen der Bahnsteige und Zuwegungen werden abschließend gepflastert, so dass die Haltestelle voraussichtlich im Herbst 2007 fertig sein wird.

Mit den Arbeiten für die Haltestelle Bonner Wall wird planmäßig im Herbst 2007 begonnen. Nach Herstellung der Stahlbetonsohlen (Böden) des Haltestellenbauwerks werden die Wände und die Zwischendecken der Verteilerebene und die gewölbte Kassettendecke der Haltestelle Bonner Wall Abschnitt für Abschnitt unterhalb der Abdeckung gebaut.



Abb. 15: Rampe zur Haltestelle Marktstraße

Anschließend wird der Verkehr partiell verschwenkt, um die Baugrube auf ihrer gesamten Länge wieder mit Erdreich verfüllen zu können. Gleichzeitig werden die neuen Leitungen der Versorgungsunternehmen (Rheinenergie AG, Telekom AG etc.) sowie diverse Kanalbauwerke endgültig auf die Decke der neuen Haltestelle verlegt.

Rückbau Baugrubensicherung und Restarbeiten Straßenbau



Nachdem die Straßenarbeiten abgeschlossen sind, wird das derzeit vorhandene Stahlträgergerippe, welches die Bonner Straße bis zum Tunneleingang entlang verläuft, wieder entfernt.

Die zwischen neuem Bauwerk und vorhandener Straße verbliebenen Streifen auf der Ost- und Westseite werden im Zuge der Restleistungen des Straßenendausbaus asphaltiert. Dann werden auch die letzten Bordsteine gesetzt.

Abb. 16: Trogbauwerk mit Stahlträgern

Archäologische Ausgrabungen

Der südliche Streckenabschnitt der Nord-Süd Stadtbahn Köln in der Bonner Straße folgt dem Damm der römischen Fernstraße nach Bonn. Zu beiden Seiten der antiken Trasse liegen Brand- und Körperbestattungen des vom 1. bis 4. Jahrhundert nach Christus belegten römischen Friedhofs südlich der römischen Stadt.

Im Mittelalter wurde das Gelände entlang der Fernstraße im Bereich des heutigen Großmarktes „Judenbüchel“ und „Am Toten Juden“ genannt. Auf dem Judenbüchel bestattete die jüdische Gemeinde von Köln ihre Verstorbenen spätestens seit dem 12. Jahrhundert. Im späten 17. Jahrhundert wurde der jüdische Friedhof in das rechtsrheinische Deutz verlegt. Der Friedhof auf dem Judenbüchel fiel dem Bau der preußischen Festung „Großfürst Nikolaus“ 1819 bis 1821 weitgehend zum Opfer.

Diese Festung wurde 1911 gesprengt und eingeebnet. Unterirdisch erhaltene Reste des preußischen Forts wurden bei den Ausgrabungen freigelegt. Auf dem Gelände errichtete man Anfang des 20. Jahrhunderts den Güterbahnhof und die Großmarkthalle. Damals wurden auch die Spuren des jüdischen Friedhofs zerstört.



Abb. 17: Wallgraben

Nachdem die Stadt Köln damit begonnen hatte, die mittelalterliche und frühneuzeitliche Stadtbefestigung auf Höhe der Ringe abzureißen, wurde 1882 bis 1890 ein Wall-Graben-System angelegt, das die Trasse südlich des Bonner Walls quert. Bei den Untersuchungen wurden die unterirdisch erhaltenen Teile der Grabenfangmauern, Teile der Brückenkonstruktion und der Walldurchfahrt freigelegt und dokumentiert.

Text: RGM/ Dr. Trier

Verkehrsphasen

Bauzeitlicher Endzustand Bonner Wall

Nach den notwendigen Verkehrsänderungen für Leitungsumlegungen und Kanalbau sowie Fertigung der Baugrubenumschließung läuft der Verkehr zurzeit im sogenannten „bauzeitlichen Endzustand“. Das heißt, die Verkehrssituation bleibt im derzeitigen Zustand bis voraussichtlich 2009 die Abdeckung der Baustelle wieder zurückgebaut wird, um die endgültige Oberfläche herzustellen.

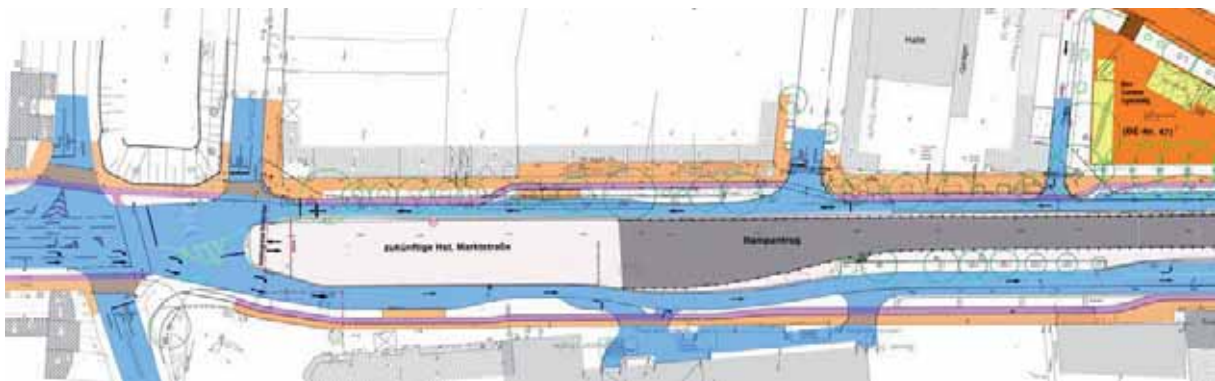
Diese Verkehrsführung ermöglicht einerseits einen weitestgehend ungehinderten Verkehrsfluss im Baustellenbereich (einspurige Verkehrsführung je Fahrtrichtung über die Baugrubenabdeckung). Andererseits wurden die notwendigen Räume geschaffen, um eine Versorgung der unterirdischen Baustellenbereiche zu ermöglichen.



■ Straße ■ Gehweg ■ Baustelleneinrichtungsfläche ■ Hilfsbrückenabdeckung ■ Andienöffnung ■ Gebäude

Abb. 18: Baubereich Haltestelle Bonner Wall

Bauzeitlicher Endzustand Marktstraße



■ Straße ■ Gehweg ■ Baustelleneinrichtungsfläche ■ Gebäude

Abb. 19: Baubereich Haltestelle Marktstraße

Die Skizze zeigt den momentanen Zustand der Verkehrsführung, der auch nach Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn bestehen bleibt. Lediglich die Kreuzungsbereiche Bonner Straße und Marktstraße sowie Bonner Straße und Koblenzer Straße werden mit Fertigstellung der jeweiligen Bauabschnitte noch entsprechend angepasst und ausgebaut.

Baukalender Bonner Wall

Stand: September 2007

Zeitraum	Ereignis/ Tätigkeit
Juli und August 2007	Abschluss der Tunnelvortriebe
Sommer 2007 bis Frühjahr 2008	Rückbau der Versorgungseinrichtungen der Schildmaschinen und der Lorenbahn
Herbst 2007 bis Frühjahr 2009	Rohbau der Haltestelle
Herbst 2008 bis Winter 2009	Ausbau der Hilfsbrücken und Wiederherstellung der Oberflächen
Herbst 2009 bis Ende 2010	Ausbau der Haltestelle, Verlegen der Gleise und der Oberleitung
	Inbetriebnahme

Baukalender Marktstraße

Stand: September 2007

Zeitraum	Ereignis/ Tätigkeit
bis September 2007	Bau der Haltestelle
2010	Verlegen der Gleise und der Oberleitung
	Inbetriebnahme

Kontakte

InfoCenter Nord-Süd Stadtbahn Köln

Wir stehen Ihnen gern für alle Anfragen und Auskünfte zur Nord-Süd Stadtbahn Köln zur Verfügung.



Sie erreichen uns in der Zeit von:

Montag bis Freitag 9.30 bis 13.00 Uhr
14.00 bis 17.00 Uhr
und dienstags zusätzlich bis 19.00 Uhr
Tel. 0221/ 547-4780
Fax 0221/ 547-4781

Bechergasse 2
50667 Köln
(Nord-Seite des Alter Markt)
oder per e-mail unter:
info@nord-sued-stadtbahn.de

Aktuelle Informationen zu den einzelnen Baustellen finden Sie ebenfalls im Internet unter www.nord-sued-stadtbahn.de sowie an unseren Bau-Infoschildern an den Baustellen.

Ihre Anliegerbeauftragten

		<p>Bereiche 1 und 2 (Breslauer Platz bis Waidmarkt) Dipl.-Ing. Diana Conrad Tel. 0221/ 547-4772 diana.conrad@kvb-koeln.de</p>
		<p>Bereiche 3 und 4 (Severinstraße bis Marktstraße) Bautechniker Lothar Gerstenberger Tel. 0221/ 547-4774 lothar.gerstenberger@kvb-koeln.de</p>



Schlitzwandbagger

Mit diesem etwa 20 Meter hohen und bis zu 120 Tonnen schweren Gerät erfolgt der Erdaushub für die späteren Seitenwände der Haltestelle, die sog. Schlitzwände.



Schlitzwandherstellung

Der "Schlitz" reicht ca. 45 Meter tief in den Boden. Damit er nicht zusammenfällt, wird er mit Bentonit gefüllt, das später wieder abgepumpt wird.



Bewehrungskörbe

Bewehrungskörbe sind Stahlgerüste, die in die Schlitzwandgräben eingelassen werden. Nachdem sie von unten her mit Beton verfüllt wurden, sind die Haltestellenwände fertig.



Bohrpfahlgerät

Ist das Baufeld sehr eng oder machen andere Gelegenheiten es erforderlich, werden die Wände der Haltestellen auch mit stahlbewehrten Beton-Bohrpfählen hergestellt.



Hochdruckinjektion

Wo notwendig, wird zur Stabilisierung vor Beginn des eigentlichen Tunnelbaus mittels eines kleinen Bohrgerätes über ein Hochdruckverfahren Zement in den Boden verpresst.



Schildmaschine

Auch Tunnelbohrmaschine (TBM) genannt. Nach Herstellung der Haltestellenrohbauten wird hiermit der unterirdische Tunnel für die spätere U-Bahn gebohrt.

Ihr Anlieger-Beauftragter

Für alle Fragen, die mit den Bauarbeiten der Nord-Süd Stadtbahn Köln in dem Streckenabschnitt vom Chlodwigplatz über den Bonner Wall bis zur zukünftigen Haltestelle „Marktstraße“ zu tun haben, steht Ihnen im Auftrag der Kölner Verkehrs-Betriebe AG ein persönlicher Ansprechpartner zur Verfügung.

Sie erreichen Ihre Kontaktperson unter 0221/ 547-4774

Das Baustellen-Team

Die Arbeiten werden von der Arbeitsgemeinschaft Nord-Süd Stadtbahn Los Süd ausgeführt. Auch die dortigen Mitarbeiter stehen Ihnen jederzeit für Auskünfte zur Verfügung und stellen sich an dieser Stelle schon einmal vor:



Dirk Höllermann
Oberbauleiter



Björn Krause
Bauleiter



Peter Krawcow
Oberpolier

Das Tunnelvortriebs-Team



Michael Strässer
Oberbauleiter



Alexander Sunkel
Bauleiter



Christian Klinkelhöfer
Bauleiter

Die Nummer für alle Fälle:
0221/ 98542-464

Bei besonderen Vorkommnissen und Notfällen erreichen Sie die Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft unter der oben angegebenen Rufnummer.



Ralf Torsten Katzung
Maschineningenieur



Lorenz Nummsen
Obermaschinenmeister



ARGE Nord-Süd Stadtbahn Köln



Los Süd



IHRE ANSPRECHPARTNER