

20. Juli 2005

## Detailinformationen: Stand der Bauarbeiten

### Haltestelle Breslauer Platz

#### **Abbruch, danach Neubau einer dreigleisigen Umsteigehaltestelle**

Im Vorfeld des eigentlichen Haltestellenbaus mussten Kanalbauarbeiten und Leitungsumverlegungen vorgenommen werden. Danach wurden auf der Ostseite im Bereich des späteren Startschachtes Ost für die vom Breslauer Platz Richtung Süden startende Tunnelbohrmaschine Schlitz- und Bohrpfahlwände (Wände zur Baugrubenumschließung) hergestellt. Es folgten Aushub- und Abbrucharbeiten an der alten Haltestelle, Erdaushub und archäologische Grabungen. Im Anschluss hieran konnte die Baugrube Ost gegenüber dem Hauptbahnhof mit einer provisorischen Oberfläche versehen werden und der Verkehr wurde von der West- auf die Ostseite umverlegt. Die derzeitige Lage der Verkehrsführung stellt bereits den Endzustand nach Abschluss aller Bauarbeiten dar. Nur im Bereich der Raiffeisenwaren-Zentrale ist kurzfristig eine nochmalige Verlegung erforderlich, um letzte Gebäudeabsicherungen durchzuführen.

Auch auf der Südseite - direkt vor dem Bahnhofsgebäude - wurde bereits ein Großteil der Schlitz- und Bohrpfahlarbeiten für den Startschacht der Schildmaschine West und die spätere Haltestelle durchgeführt. Die Arbeiten für den südlichen Deckel laufen derzeit. Aus heutiger Sicht wird damit gerechnet, dass der komplette Deckel, der bereits die endgültige Haltestellendecke darstellt, im Laufe des Jahres 2006 fertig gestellt werden kann. Danach erfolgt unterhalb des Deckels der Aushub für die spätere Haltestelle. Nach

vollständigem Abbruch der vorhandenen Haltestelle Breslauer Platz kann der Neubau beginnen.

### **Kurt-Hackenberg-Platz**

Am Kurt-Hackenberg-Platz, an dem sich die Baulose Nord und Süd treffen, sind die aufwändigen Kanal- und Leitungsarbeiten ganz und die Schlitzwandarbeiten zwischenzeitlich ebenfalls nahezu abgeschlossen. Es wurden Erkundungen von Baugrund und Bauwerken im Einflussbereich der Schildfahrten durchgeführt sowie diverse Sicherungsmaßnahmen für die Vortriebe (Herstellung eines Hilfsschachtes für Feststoffeinpressungen sowie Bohr- und Injektionsmaßnahmen zur Baugrundstabilisierung). In diesen Tagen werden an der Bechergasse die mit Glasfaser bewehrten Schlitzwände für die spätere Durchfahrt der Schildmaschine aus dem Süden hergestellt. Zeitgleich wird der im Grundwasser liegende Streckenbereich zwischen Philharmonie und Kurt-Hackenberg-Platz für den unter Druckluft herzustellenden Tunnelabschnitt vorbereitet.

Unter dem Kurt-Hackenberg-Platz befand sich - ganz in der Nähe des Zentrums des ehemaligen Kölns - der alte römische Hafen. Momentan arbeiten mehrere archäologische Teams vor Ort, um der wissenschaftlichen Bedeutung dieses Standortes gerecht zu werden. Die endgültige Herstellung der Deckel kann daher erst erfolgen, wenn die archäologischen Grabungen bis in eine Tiefe von drei bis vier Metern zum Abschluss gebracht worden sind. Schon jetzt ist jedoch der komplette Straßenbereich vor der Philharmonie und dem Hotel „Sofitel“ provisorisch wiederhergestellt. Die Bischofsgartenstraße konnte erneut für den Verkehr freigegeben werden.

### **Verflechtungsstrecke Bechergasse**

Der unter der Bechergasse verlaufende Kanal lag im Bereich der späteren Trassenführung und wurde daher nach Unter Taschenmacher verlegt. Zudem wurden hier Baugrunderkundungen und Bodenverbesserungen durchgeführt. Wegen anstehender Schlitzwandarbeiten musste die Bechergasse im Juni 2005 für den Individualverkehr gesperrt werden. Bis etwa Oktober 2005 ist eine vom Alter Markt her befahrbare „Sackgasse mit Wendemöglichkeit“ für den

Anlieferverkehr geschaffen worden. Fußgänger können jederzeit passieren. Derzeit werden auch hier archäologische Ausgrabungen vorgenommen.

Bis etwa Ende des Jahres werden weitere Kanalbauarbeiten und oberirdische Arbeiten zur Herstellung von Hausanschlüssen an den neuen Kanal im Bereich Unter Taschenmacher und Kleine Budengasse stattfinden. Auch am Hof sich bis September 2005 noch Arbeiten durchzuführen, die mit der Kanalisation zu tun haben.

Von Januar bis Mai 2006 werden in Unter Taschenmacher zudem Leitungstiefbauarbeiten von GEW und Telekom mit anschließenden Kabel- und Rohrverlegungen vorgenommen. Ab Mai 2006 wird außerdem ein so genannter Hochwasserdoppelschieber eingebaut, der dafür sorgt, dass kein Rheinhochwasser in den Kanal gelangt.

## **Haltestelle Rathaus**

### **Erschließung Rathaus und Altstadt**

Der Kanalbau in der Hühnergasse ist abgeschlossen. Nahe dem Rathaus werden archäologische Ausgrabungen und Erdaushubarbeiten durchgeführt. Die archäologischen Grabungen vor dem Residenz-Hotel sind abgeschlossen.

Im Bereich Rathaus und Alter Markt 31-33 werden bis etwa August 2005 Baugrunderkundungen gemacht. Seit September 2004 bis voraussichtlich Juni 2006 werden auf dem Alter Markt immer wieder Bodenverfestigungsmaßnahmen aus Baugruben und Hauskellern heraus vorgenommen. Ab März 2006 erfolgt die Baustelleneinrichtung für die Schlitzwandarbeiten, anschließend wird mit dem Leit- und Schlitzwandbau begonnen.

Trotz der Bauarbeiten kann der Rosenmontagszug 2006 über den Alter Markt führen. Es werden eine große und eine kleine Tribüne vorhanden sein. Das VIP-Zelt wird auf den Heumarkt verlegt und auch für die WDR-Aufbauten wird nicht genügend Platz sein. Der Weihnachtsmarkt 2005 findet gänzlich auf dem Heumarkt statt.

## Haltestelle Heumarkt

### **Umsteigehaltestelle mit späterer Ost-West U-Bahn**

Als wichtige Voraussetzung für den Bau der Haltestelle Heumarkt mussten auch hier Vorarbeiten an den Versorgungsleitungen durchgeführt werden: Der linksrheinische Hochsammler, der sich im Bereich der zukünftigen Haltestelle Heumarkt befindet und das gesamte Abwasser aus dem Kölner Süden zum Klärwerk Stammheim transportiert, ist neu hergestellt und bereits in Betrieb genommen worden. Der im Weg befindliche alte Kanal konnte im Anschluss hieran abgebrochen werden.

Zeitgleich wurde an der Baugrubenumschließung gearbeitet: Im Bereich Augustinerstraße (Ostseite), Elogiusplatz, Pipinstraße (Südseite) und Hermann Josef Platz sind die Schlitzwände fertig gestellt. Die Umschließung der gesamten Haltestelle ist damit zu etwa 75 Prozent abgeschlossen.

Nach Abschluss der Schlitzwandarbeiten wurde in dem vorgenannten Bereich der Voraushub durchgeführt. Zeitgleich begannen die archäologischen Ausgrabungen, die insgesamt 18 Monate lang andauern werden.

Dennoch geht die Arbeit in anderen Bereichen weiter: Nach Beendigung des Voraushubs wird nun die provisorische Abdeckung durch Hilfsbrücken vorgenommen. Sobald diese fertig gestellt sind, kann die Fläche erneut für den Verkehr genutzt werden. Es erfolgt bis Mitte Oktober eine Verlegung der KVB-Gleise nach Süden auf die fertig gestellte Hilfsbrücke und die anschließende Wiedereröffnung der Pipinstraße.

In dem hierdurch frei gewordenen Bereich werden bis etwa Mitte 2006 die restlichen noch erforderlichen Arbeiten an der Oberfläche durchgeführt: Die Baugrube für den späteren Ausgang West/ Cäcilienstraße wird hergestellt und - nachdem auch der Individualverkehr nach Süden auf die Hilfsbrücke verlegt wurde - wird das letzte noch fehlende Stück der Baugrubenumschließung auf der Pipinstraße (Nordseite) hergestellt. Danach wird die Hilfsbrücken-

abdeckung komplettiert. Die weiteren Arbeiten erfolgen im Wesentlichen unter dem Deckel.

### **Gleiswechsel Waidmarkt**

Im Bereich des Gleiswechsels Waidmarkt wurden zahlreiche Leitungsverlegungen erforderlich. Diese sind komplett abgeschlossen. Die Schlitzwände auf der Westseite der Baugrube sind eingebaut.

Zur Zeit werden die Schlitzwände auf der Ostseite der Baugrube hergestellt, die voraussichtlich im September abgeschlossen sind.

Ab Dezember 2005 beginnt der Aushub der Baugrube inklusive archäologischer Erkundungen bis etwa Mitte 2006. In dieser Phase werden auch die Hilfsbrücken eingebaut, so dass der Verkehr anschließend weitgehend störungsfrei fließen kann. Es verbleiben lediglich zwei Öffnungen zum Fördern des Erdaushubs unter dem Deckel und zum Einbringen der Baustoffe für die Herstellung der Schachtanlage.

### **Haltestelle Severinstraße**

#### **Umsteigepunkt mit vorhandener Strecke von und zur Severinsbrücke**

Wie die Haltestelle Heumarkt wird auch die Haltestelle Severinstraße eine wichtige Verknüpfung zwischen den vorhandenen - in Ost-West-Richtung verlaufenden - Linien von und zur Severinsbrücke und der zukünftigen Nord-Süd Stadtbahn herstellen. Auch bei dieser Haltestelle stellten die Randbedingungen harte Anforderungen an die Planer. Die vorhandene Haltestelle mit Seitenbahnsteigen im Trog der Zufahrt zur Severinsbrücke muss angeschlossen werden, die Verteilerebene liegt z. T. unmittelbar unter der Trogsohle, die westliche Röhre liegt unter Bebauung, letztlich galt es auch Ersatz für ein vorhandenes Dükerbauwerk für Versorgungsleitungen zu

schaffen. Dies sollte in Form eines neuen Tunnels unter dem Turm der Kirche St. Johann Baptist erfolgen. Wie bekannt, kam es dabei zum Schadensfall der Schiefstellung des Kirchturms.

Mittlerweile ist der neue Versorgungsdüker hergestellt und wurde im Juli in Betrieb genommen. Die Gas- und Wassertransportleitungen die in diesem Düker verlaufen und deren Erneuerung in der Severinstraße fast abgeschlossen ist, stellen die Versorgung des Severinviertels sicher. Die erforderlichen Leitungsumlegungen, die vor Herstellung der Schlitzwände durchgeführt werden konnten, sind weitestgehend abgeschlossen. Ab August wird der alte Versorgungsdüker verfüllt.

Die Arbeiten für die Wiederaufrichtung des Kirchturmes „Sankt Johann Baptist“ laufen. Momentan werden in der Kirche Kleinbohrpfähle hergestellt, die als Kippwiderlager für die Aufrichtung dienen. Bis spätestens Ende des Jahres soll der Kirchturm wieder aufgerichtet werden. Nach Aufrichtung des Turms wird das daran angebrachte Stützgerüst zurückgebaut. Der Verkehr wird ab dann über die bereits im Mai eingebaute Hilfsbrücke geführt.

Ende 2005 beginnen die Arbeiten für die Schlitzwandherstellung der zukünftigen Haltestelle „Severinstraße“ nördlich und südlich des Perlegrabens. Diese Arbeiten werden bis etwa Mitte 2006 dauern.

## **Haltestelle Kartäuserhof**

### **Zentrum des Severinsviertels**

Die Haltestelle Kartäuserhof hat äußerst strenge Randbedingungen durch die vorhandene Bebauung. Sie erschließt das Severinsviertel zentral. Der Bahnsteig liegt in etwa 20 Meter Tiefe. Beide Gleiszonen unterfahren vorhandene Bebauung in Schildbauweise. Der zentrale Bereich der Zugangsanlagen wird durch einen Schlitzwandkasten hergestellt, drei Querschläge verbinden die innen liegenden Seitenbahnsteige von 3,40 Metern Breite.

Um die Voraussetzungen für den Bau der Haltestelle „Kartäuserhof“ zu schaffen, war eine Reihe anderer Arbeiten durchzuführen: Unter anderem mussten sämtliche Ver- und Versorgungsleitungen (Abwasser, Gas, Wasser, Fernwärme, Strom, Telekom, etc.) aus dem Bereich der künftigen U-Bahn-Trasse, die unterhalb der Severinstraße verläuft, in die Gehwegzonen verlegt werden. Dabei wurden auch alte Leitungen und Kanäle erneuert und parallel bereits so genannte „Leitwände“ gebaut. Dies sind rund 1,3 Meter tiefe, in den Boden eingebrachte Wände, die später zur Führung des Schlitzwandgreifers dienen, mit dem das Erdreich für die späteren Haltestellenwände ausgehoben wird.

Der Großteil dieser Arbeiten ist bereits abgeschlossen. Bis etwa Anfang August 2005 werden noch restliche Kanal- und Leitungsarbeiten an der Ostseite bis zur Höhe des Gebäudes Nr. 74 ausgeführt. Parallel müssen in einigen Gebäuden bis Ende August noch Hausanschlüsse, insbesondere Entwässerungsrohre, der neuen Situation angepasst und beispielsweise höher gelegt werden.

Der etwa hundert Meter lange Abschnitt zwischen Kartäuserhof/ Hirschgässchen und Jakobstraße/ Achtergässchen, in dem die Haltestelle gebaut wird, bildet mit teilweise nur 12 Metern Breite den engsten Bereich der neuen U-Bahn-Trasse zwischen Breslauer Platz und Marktstraße. Ab 1. August 2005 muss der genannte Streckenabschnitt daher für die Dauer von rund 15 Monaten für den Individualverkehr gesperrt werden. Fußgänger können den Bereich jedoch – mit wenigen Ausnahmen – während der gesamten Bauzeit an der den Bauarbeiten gegenüberliegenden Seite ungehindert passieren. Die Schlitzwandarbeiten beginnen in der zweiten Augustwoche an der Nordseite des künftigen Haltestellenbauwerkes.

Die Baugruben für die Ausgangsbereiche der Haltestelle (Treppen und Rolltreppen) werden mit „Bohrpfählen“ ab etwa März 2006 hergestellt. Zusammen mit den Hochdruckinjektionsarbeiten (HDI), bei denen Zement in den Boden verpresst wird, sichern sie zudem die bestehende Bebauung. Die Arbeiten sollen möglichst bis Mitte 2006 abgeschlossen sein.

Voraussichtlich im Herbst 2006 erfolgen Voraushub und archäologische Untersuchungen, danach die Abdeckung mit Hilfsbrücken und die erneute Freigabe für den Verkehr.

### **Haltestelle Chlodwigplatz**

#### **Knotenpunkt der Südstadt, Umsteigepunkt mit den Ringlinien**

Diese Haltestelle hat eine wichtige Verknüpfungsfunktion zu den oberirdisch verlaufenden und verbleibenden Ringlinien. Allerdings muss die vorhandene oberirdische Haltestelle vom Karolingerring in den Ubierring nach Osten verlegt werden.

Der Kanalbau südlich des Chlodwigplatzes (Karolingerring, Bonner Straße und Ubierring) sowie auf der Nordseite des Ubierrings ist fertig gestellt, ebenso der Leitungstiefbau im nördlichen Gehwegbereich mit Leitungsquerung der KVB-Gleise zur Südseite im Ubierring. Nördlich und südlich der bestehenden Gleise wurden Schlitzwand- und Verbauarbeiten abgeschlossen.

Weitere Kanalbauarbeiten werden in den Bereichen Severinswall und Kartäuserwall stattfinden, der Leitungstiefbau im südlichen Gehwegbereich des Ubierrings als Lückenschluss zum wird Chlodwigplatz durchgeführt und etwa im Dezember 2005 abgeschlossen sein.

Momentan wird der Bereich unmittelbar südlich der Severinstorburg ausgehoben. Nach dem Abbruch der mittelalterlichen Bastion erfolgt die Herstellung des Bauwerkdeckels. Nördlich und südlich der bestehenden Gleise der Ringbahn werden bis November 2005 Teile des Haltestellendeckels errichtet, um auf diesen für den Zeitraum von November 2005 bis Frühjahr 2007 die Gleise in der so genannten „gespreizten Gleislage“ verlegen zu können. Damit wird im Bereich der derzeitigen Schienenführung Raum frei für den Abschluss der Schlitzwandarbeiten und die Bauarbeiten am Haltestellenbauwerk. Ab Frühjahr 2007 verläuft die Führung der Straßenbahn in Ost-West Richtung in der endgültigen Gleislage auf dem Deckel der zukünftigen Haltestelle.

## **Haltestelle Bonner Wall**

### **Spätere Anbindung an den S-Bahn-Südring**

Diese Haltestelle stellt den Übergang zwischen geschlossener und offener Bauweise dar. Der Anfahrschacht für die Schildmaschinen befindet sich im nördlichen Drittel der Haltestelle. Auch hier waren umfangreiche Leitungsverlegearbeiten notwendig. Mittlerweile sind diese Arbeiten abgeschlossen.

Im südlichen und östlichen Bereich auf der Bonner Straße sind die Schlitzwandarbeiten für die Tunnel- und Trogstrecke sowie die Haltestelle Bonner Wall größtenteils abgeschlossen. Die Baugruben sind weitgehend mittels speziell hierzu hergestellter Betonfertigteile abgedeckt und der Verkehr wurde auf die Deckel umgelegt. Zum Teil wurde bereits die endgültige neue Straßenführung in Betrieb genommen.

Von April bis Juni wurden bereits ein Teil der Schlitzwände auf der Westseite hergestellt – einschließlich der Schlitzwände im Bereich der Eisenbahnüberführung unter beschränkter Höhe mit Sondergerät. Die restlichen Leit- und Schlitzwandarbeiten werden voraussichtlich noch im August 2005 abgeschlossen werden. Im Anschluss werden auch hier weitere Hilfsbrücken montiert und der Verkehr wird in den „bauzeitlichen Endzustand“ verlegt. Während an der Oberfläche in dem Bereich das Alltagsleben wieder weitgehend ungestört verlaufen kann, wird mit dem Erdaushub unter dem Deckel begonnen.

Im Bereich der Eisenbahnüberführung und der Zufahrt der Lorenbahn (zur Versorgung der Tunnelbohrmaschinen) werden Anker zur Verstärkung der Schlitz- und Bohrträgerverbauwand in den Boden eingebracht. Im Bereich der Zufahrt der Lorenbahn werden die Verbauträger mittels Spritzbeton ausgefacht.

Ab etwa Mitte 2006 wird mit den Rohbauarbeiten (Sohlen, Wände) für die Haltestelle begonnen. Zudem werden Vorbereitungen für den Start der beiden Tunnelbohrmaschinen getroffen, die voraussichtlich noch im Jahr 2006 (um

zwei bis drei Monate zeitversetzt) ihre Fahrt Richtung Innenstadt antreten sollen.

### **Tunnel offen**

Im Bereich der Bonner Straße ab der Eisenbahnüberführung bis zur Koblenzer Straße ist die Hilfsbrückenabdeckung auf der Ostseite fertig gestellt und der Verkehr wurde Ende Januar auf die Ostseite der Bonner Straße verlegt. Im Anschluss mussten Leitungsarbeiten durchgeführt werden, da die Leitungen im künftigen Baufeld lagen. Nachdem Beendigung der Arbeiten wurde die Telekomtrasse verzogen und innerhalb des Baufeldes gesichert. Zeitgleich erfolgte die Herstellung diverser Kanalprovisorien.

Zwischen Eisenbahnüberführung und Koblenzer Straße wird die Fertigstellung der Hilfsbrückenabdeckung auf der Westseite im Bereich der Haltestelle Bonner Wall und die Umlegung des Verkehrs in den „bauzeitlichen Endzustand“ erfolgen. Nach erfolgtem Aushub zwischen den Schlitzwänden unterhalb des Deckels bis zum Grundwasserspiegel, beginnt zum Jahresende der Aushub unter Wasser zur Herstellung der Unterwasserbetonsohle. Da diese im Grundwasser einen beträchtlichen Auftrieb erfährt, muss sie mit nach unten gerichteten Erdankern gesichert werden. Danach wird die Baugrube ausgepumpt.

Im Bereich des Bohrträgerverbaues (südl. der Koblenzer Straße) erfolgen Aushub und Spritzbetonausfachung bis etwa August 2005. Die Arbeiten zum Rohbau des offenen Tunnels beginnen etwa ab dem zweiten Quartal 2006.

Bereich Mittelinsel (südl. Koblenzer Straße): Anfang Mai wurden Stahlträger (Verbauträger) in den Baugrund eingebracht und nachlaufend mit dem Aushub des Erdreichs unter Sicherung der Baugrube mittels so genannter Holzausfachung zwischen den Verbauträgern begonnen. Ab Anfang Juni wird die Ausfachung zwischen den Verbauträgern in setzungsempfindlichen Bereichen mittels Spritzbetonverfahren hergestellt.

Bereich Bonner Wall bis Rolandstraße: Fertigstellung der Hausunterfangungen in der Bonner Straße Ost und Westseite durch ein Hochdruckverfahren, bei dem zur Bodenverbesserung Zementmilch in den Kiesboden verpresst wird.

Im Bereich Bonner Wall bis Rolandstraße erfolgt im Schutze einer Mittelinsel die Feststoffeinpressung (Zementinjektion) zwischen den späteren Tunnelröhren. Diese Arbeiten werden erforderlich, da die beiden Röhren hier im Anfahrtsbereich der Schildmaschinen eng beieinander liegen und so die Bettung der Röhren verbessert wird.

### **Trogbauwerk**

Auch die Arbeiten zur Herstellung des Trogbauwerkes, das zwischen dem Anfahrtschacht der Haltestelle Bonner Wall und der Haltestelle Marktstraße liegt, sind bereits weit gediehen: Nach Herstellung eines neuen Kanals auf der Westseite und diverser Leitungstiefbauarbeiten wurden Anfang Mai die Verbauträger im Bereich der Mittelinsel eingebohrt und es wurde mit dem Aushub begonnen. Derzeit sind etwa 50 Prozent des Aushubs und der Spritzbetonausfachung der vorgenannten Verbauträger fertig. Abgeschlossen werden sollen diese Arbeiten noch im August 2005. Anschließend beginnt auch hier die Herstellung des Rohbaus des Trogbauwerkes (Sohlen, Wände).

### **Straßenbau (Hst. Bonner Wall bis Marktstraße)**

Im Bereich der Baufelder Ost und West erfolgte ein großflächiger Straßenaufbruch, es wurden diverse provisorische Asphaltarbeiten für die verschiedenen Verkehrsphasen erforderlich. Zwischen Koblenzer Straße und Marktstraße erfolgte die Fertigstellung der neuen Fahrbahn Ostseite einschließlich neuer Geh- und Radwege mit Verkehrsumlegung auf die neue Fahrbahn Ost zu Anfang April 2005. Danach wurde der Straßenaufbruch der Mittelinsel durchgeführt. Die neue Fahrbahn und der Rad- und Gehweg West wurde Anfang Mai fertig gestellt, so dass Anfang Mai der Verkehr auf die neue Fahrbahn West (stadtauswärts) verschwenkt werden konnte.

Zurzeit erfolgt die Fertigstellung der neuen Geh- und Radwege der Westseite bis zur Einfahrt Bonntor bis August 2005. Bis Ende 2006 sind diverse weitere provisorische Asphaltarbeiten für Verkehrsphasenumstellungen vorgesehen.

### **Baustelleneinrichtungsfläche Bonntor**

Zu Ende März 2005 wurden die Verbauträger im Bereich der Lorenbahnrampe eingebracht. Aushub und Verbau mit Holzausfachung wurden bis Ende Mai 2005 fertig gestellt. Nachlaufend hierzu erfolgte die Herstellung der Rampensohle.

Im April wurde die Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Gelände des Güterbahnhofes Bonntor eingerichtet. Hierzu wurden nicht mehr benötigte alte Gleisanlagen zurückgebaut, Gesträuch gerodet und eine plane Fläche zur Aufnahme der Baustelleneinrichtung des Tunnelvortriebes vorbereitet. Die Baustelleneinrichtungsfläche wird zur Einrichtung der Bentonitanlage (zur Herstellung und Aufbereitung des Bentonits), der Separieranlage (zur Trennung des Abraumes von der Bentonitsuspension) und als Zwischenlagerflächen für die Tübbings (Betonfertigteile für den Ausbau der Tunnelröhren) benötigt.

Die Arbeiten zur Abdeckelung im Bereich der Überfahrt der Lorenrampenbahn sind abgeschlossen.

Bis Ende 2005 wird die Ausstattung und Komplettierung der Baustelleneinrichtungsfläche Bonntor und die Errichtung der überfahrbaren Lorenbahntrasse erfolgen.

### **Haltestelle Marktstraße**

#### **Endstation der ersten Baustufe, oberirdisch**

Als erste oberirdische Haltestelle der Nord-Süd Stadtbahn in Richtung Süden wird sie konventionell in üblicher Fertigteilbauweise erstellt. Die dreigleisige Ausbauf orm mit einem Mittelbahnsteig und einem Seitenbahnsteig erfordert einen kompletten Umbau der Oberfläche zwischen den Baufluchten. Jeweils ein behindertengerechter Kopfzugang steht zur Verfügung; die Bahnsteige sind 5,50 m bzw. 3,60 m breit. Die Gleislage ist von der späteren Verlängerung der dritten Baustufe bestimmt, ein Gleis ist als Kehrgleis für hier endende Linien vorgesehen. Als Ausgleichsmaßnahme für zu fällende Bäume werden

umfangreiche Neupflanzungen vorgenommen.

Derzeit wird an der konkreten Herstellung der Haltestelle noch nicht gearbeitet, da dies erst nach der o.g. Verkehrsumlegung möglich ist. Momentan wurde lediglich ein Baufeld in Mittellage der Bonner Straße eingerichtet, das zur Material- und Gerätelagerung bzw. für Betonarbeiten benötigt wird und zudem die Baustellenzufahrt zur Mittelinsel darstellt.

Bereich der Bonner Straße ab der Eisenbahnüberführung bis Koblenzer Straße:

Die Hilfsbrückenabdeckung

Fertigstellung Hilfsbrückenabdeckung Ostseite und Verschwenkung des Verkehrs auf die Hilfsbrücken Ost Ende Januar. Übergabe des Baufeldes West an die GEW zur Herstellung der Leitungsfreiheit. Nachlaufend wurde die Telekomtrasse verzogen und innerhalb der späteren Baugrube gesichert sowie Herstellung von diversen Kanalprovisorien. Bereich Mittelinsel (südl. Koblenzer Straße): Anfang Mai wurden die Bohrträger gesetzt und nachlaufend mit dem Aushub und Holzausfachung begonnen. Ab Anfang Juni wird die Ausfachung zwischen den Verbauträgern mittels Spritzbetonverfahren hergestellt.

Bereich Bonner Wall bis Rolandstraße: Fertigstellung HDI Ost und Westseite (Hausunterfangungen).

#### Aktueller Stand der Arbeiten:

Fertigstellung der Schlitzwände Ende Mai/ Anfang Juni. Beginn Voraushub, parallel Archäologie und Herstellung Steckträgerverbau. Einbringen von Ankern zur Aussteifung der Schlitzwand im Bereich Zufahrt Lorenbahn und unter der EÜ. Im Bereich Bohrträgerverbau: Aushub und Ausfachung zwischen den Verbauträgern im Spritzbetonverfahren.

#### Vorausschau bis Ende 2006:

Bereich Koblenzer bis EÜ: Fertigstellung der Hilfsbrückenabdeckung Westseite und Umlegung des Verkehrs in den „bauzeitlichen Endzustand“. Aushub unter Deckel einschl. der Ankerarbeiten zur Aussteifung der Schlitzwände. Ende des Jahres beginnt der UW-Aushub und die Arbeiten UW-Betonsohle einschl. der Auftriebssicherung mittels Gewi-Ankern. Anschließend erfolgt das Lenzen (Trockenlegen) der Baugrube.

Im Bereich Bohrträgerverbau (südl. Koblenzer): Aushub und Spritzbetonausfachung bis ca. August 2005. Die Arbeiten zum Rohbau des Bereiches Tunnel offen beginnen ab ca. 2. Quartal 2006.

Bereich Bonner Wall bis Rolandstraße (Mittelinsel Bonner Straße): Herstellung FEP zwischen den späteren Röhren ab ca. August/September 2005 bis November 2005.

### **Trogbauwerk**

Auch die Arbeiten zu Herstellung des Trogbauwerkes, dass zwischen Anfahrtsschacht ...sind bereits weit gediehen: Nach Herstellung eines neuen Kanals auf der Westseite und diverser Leitungstiefbauarbeiten wurden Anfang Mai die Bohrträger im Bereich der Mittelinsel eingebracht und es wurde mit dem Aushub im Bereiches der Mittelinsel begonnen . Derzeit sind etwa 50 Prozent des Aushubs und der Spritzbetonausfachung fertig. Abgeschlossen werden sollen diese Arbeiten noch im August 2005.

Anschließend beginnt auch hier die Herstellung des Rohbaus (Sohlen, Wände).

### **Straßenbau (Hst. Bonner Wall bis Marktstraße)**

#### Rückblick:

Straßenaufbruch im Bereich der Baufelder Ost und West aller LVs. Diverse prov. Asphaltarbeiten für die verschiedenen Verkehrsphasen.

Bereich Koblenzer Straße bis Marktstraße: Fertigstellung der neuen Fahrbahn Ost einschl. neuer Geh- und Radweg Ostseite. Verkehrsumlegung auf neue Fahrbahn Ost Anfang April 2005. Danach Beginn Straßenaufbruch Mittelinsel. Neue Fahrbahn, Rad- und Gehweg West wurde Anfang Mai fertig gestellt, so dass Anfang Mai der Verkehr auf die neue Fahrbahn West (stadtauswärts) verschwenkt werden konnte. Nachlaufend Fertigstellung Rückbau alte Straßen im Bereich Mittelinsel LV2110-2120.

#### Aktueller Stand der Arbeiten:

Herstellung zusätzliche Leistungen (Bereiche) im Bereich Gehweg Westseite. Fertigstellung neuer Geh- und Radweg Westseite bis Einfahrt Gbf Bonntor bis August 2005.

Vorausschau bis Ende 2006:

Diverse prov. Asphaltarbeiten für Verkehrsphasenumstellungen.

**Baustelleneinrichtungsfläche Bonntor**Rückblick:

Ende März wurden die Träger im Bereich der Lorenbahnrampe eingebracht. Aushub und Verbau (Holzausfachung) bis ca. Mai 2005. Nachlaufend Herstellung der Sohle. Im April wurde die BE-Fläche Bonntor eingerichtet, Gleise zurückgebaut, gerodet und Herstellung Planum als Vorbereitung für die BE-Schildvortrieb und als Lagerflächen für die Baustellen Südbereich.

Aktueller Stand der Arbeiten:

Restarbeiten Aushub und Verbau und Abdeckelung im Bereich Übergang LV2005 zu LV2120 (Zufahrt Großmarkt).

Vorausschau bis Ende 2005:

Fertigstellung Aushub, Verbau und Abdeckelung. Fertigstellung Bodenplatte bis ca. Juli 2005. Erweiterung der Abdeckelung nach Westen für Anlieger.#

**Haltestelle Marktstraße****Endstation der ersten Baustufe, oberirdisch**

Als erste oberirdische Haltestelle der Nord-Süd Stadtbahn in Richtung Süden wird sie konventionell in üblicher Fertigteilbauweise erstellt. Die dreigleisige Ausbauf orm mit einem Mittelbahnsteig und einem Seitenbahnsteig erfordert allerdings einen kompletten Umbau der Oberfläche zwischen den Bauf luchten. Jeweils ein behindertengerechter Kopfzugang steht zur Verfügung; die Bahnsteige sind 5,50 m bzw. 3,60 m breit. Die Gleislage ist von der späteren Verlängerung der dritten Baustufe bestimmt, ein Gleis ist als Kehrgleis für hier endende Linien vorgesehen. Als Ausgleichsmaßnahme für zu fällende Bäume werden umfangreiche Neupflanzungen vorgenommen. Buslinien werden hier mit der Stadtbahn verknüpft.

Derzeit wird an der konkreten Herstellung der Haltestelle noch nicht gearbeitet, da dies erst nach der o.g. Verkehrsumlegung möglich ist. Momentan wurde lediglich ein Baufeld in Mittellage der Bonner Straße eingerichtet, das zur

Material- und Gerätelagerung bzw. für Betonarbeiten benötigt wird und zudem die Baustellenzufahrt zur Mittelinsel darstellt.