



pld – Pressedienst der
Landeshauptstadt Düsseldorf

Herausgegeben vom
Amt für Kommunikation
Rathaus - Marktplatz 2

Postfach 101120
40002 Düsseldorf

Telefon: +49. 211/ 89-93131
Fax: +49. 211/ 89-94179

presse@duesseldorf.de
www.duesseldorf.de/presse
www.facebook.com/duesseldorf
www.twitter.com/duesseldorf

Redaktionsteam:

mb - Michael Bergmann - 97298
bla - Manfred Blasczyk - 93132
bu - Michael Buch - 93134
fri - Michael Frisch - 93115
jak - Kerstin Jäckel - 93131
vm - Valentina Meissner - 93111
pau - Volker Paulat - 93101
arz - Dieter Schwarz - 93138

Die Kö-Bogen Tunnelanlagen

Der 1. Bauabschnitt der Verkehrsführung "Kö-Bogen" besteht im Wesentlichen aus zwei Tunnelröhren, die über Rampen angebunden sind. Der aus Richtung Norden kommende Verkehr in Richtung Heinrich-Heine-Allee wird über die Hofgartenstraße durch den Nord-West-Tunnel geführt und gelangt über eine Rampe in der Elberfelder Straße an die Oberfläche.

Für den Verkehr in Süd-Nord-Richtung verläuft ein zweiter Tunnel über die Rampe an der Berliner Allee (Höhe Einmündung Immermannstraße). Der Tunnel endet mit einer Ausfahrtsrampe in Höhe des Theatermuseums. Der Verkehr, der von der Berliner Allee in Richtung Heinrich-Heine-Allee fließt, wird über einen unterirdischen Abzweig aus dem Süd-Nord-Tunnel in den Nord-West-Tunnel geführt.

Der 2. Bauabschnitt der "Kö-Bogen" Tunnel ersetzt die heutige Verkehrsführung auf dem Tausendfüßler durch eine unterirdische Verkehrsführung, in der örtlichen Trassenlage der ehemaligen Hochstraße. Die Bauarbeiten für den 2. Bauabschnitt begannen mit den Abrissarbeiten des Tausendfüßlers im Februar 2013.

Chronologie:

2010: Baufeldfreimachung

Anfang 2013 Abriss Tausendfüßler

Januar 2013:

Eröffnung Nord-West-Tunnel 1. Bauabschnitt,
(von der Hofgartenstraße in die Elberfelder Straße, 51,6 Millionen Euro)



- 2 -

September 2013:

Wiedereröffnung des neugestalteten Schadowplatz

(Auf dem Schadowplatz wurde auf einer Fläche von 2500 Quadratmetern Betonsteinpflaster verlegt.) Die Kosten für die Herstellung der Oberflächen des Schadowplatzes liegen bei 590.000 Euro netto, für den Abbruch des Verkehrsrechners fallen gut 100.000 Euro und für die Beleuchtung etwa 60.000 Euro an.

September 2013:

Eröffnung des Süd-West- Tunnels 1. Bauabschnitt (von der Berliner Allee über einen Teil des Süd-Nord-Tunnels und einen Abzweig zum Nord-West-Tunnel in Richtung Elberfelder Straße. 18 Millionen Euro)

Mai 2014:

Eröffnung des Süd-Nord-Tunnels 1. Bauabschnitt (von der Berliner Allee bis Hofgartenstraße in Höhe des Theatermuseums. 23,7 Millionen Euro)

November 2015:

Eröffnung des Nord-Süd-Tunnels 2. Bauabschnitt (von der Hofgartenstraße in Höhe des Theatermuseums in die Berliner Allee und Immermannstraße in etwa im Verlauf der Trasse der ehemaligen Hochstraße. 130 Millionen Euro)

Bauweise

Aufgrund der geringen Tiefe unter der Oberfläche wurde der Tunnel weitestgehend in offener Bauweise errichtet. Im Schutz von Verbauwänden wurde das Erdreich bis zur Tunnelsohle ausgehoben. Danach wurden die Sohle, die Wände und zum Abschluss der Tunneldeckel gebaut. Um den Verkehr auf Schiene und Straße während der Bauzeit aufrecht erhalten zu können, wurde in bestimmten Baubereichen ein Teil der Tunnel in sogenannter Deckelbauweise hergestellt. Bei dieser Bauweise werden zunächst die Verbauwände errichtet und dann mit



- 3 -

einem Betondeckel versehen. Unter dem Deckel erfolgte dann der weitere Aushub und der Bau des Tunnels, während oberhalb der hergestellten Deckel der Verkehr wieder fließen konnte.

Ausblick

Nach der Verlagerung des Kfz-Verkehrs in den Tunnel kann an der Oberfläche verstärkt der Gleisbau erfolgen. Die Gleise der Nord-Süd- und Süd-Nord-Strecke der Straßenbahn liegen im Endzustand für beide Fahrrichtungen zwischen den beiden Tunnelröhren des ersten und zweiten Bauabschnitts.

Auch nach Inbetriebnahme des neuen Tunnels sind noch einige Restarbeiten erforderlich. So erfolgt noch die Anbindung des sich bereits in Betrieb befindlichen Nord-West-Tunnels an den Nord-Süd-Tunnel. Zudem werden noch Geländer und Lärmschutz eingebaut. Der Verkehr im Tunnel kann aufgrund der noch auszuführenden Arbeiten nur einspurig und geschwindigkeitsreduziert geführt werden. Voraussichtlich ab April 2016 werden dann alle Fahrspuren des Nord-Süd-Tunnels zur Verfügung stehen.

Neue und bestehende Tiefgaragen werden an die Tunnelanlagen angeschlossen.

Modernste Technik im Tunnel

Wie alle anderen Tunnel wird auch dieses Bauwerk an das städtische Verkehrssystemmanagement angeschlossen. Bei Störungen können die Verkehrsteilnehmer so über Verkehrsmeldungen via Internet, Radio oder auf den städtischen Variotafeln informiert werden. Auf modernste Technik wurde Wert gelegt: So befindet sich am Einfahrtsportal eine LED-Variotafel und der gesamte Tunnel wird mit LED beleuchtet. Eine Besonderheit stellt dabei die LED-Adaptionsbeleuchtung dar, die deutschlandweit in Düsseldorf das erste Mal eingesetzt wird. Diese Beleuchtung in den ersten 150 Metern des Tunnels passt sich den Licht-



- 4 -

verhältnissen außerhalb des Tunnels an. Autofahrer finden bei Einfahrt in den Tunnel optimale Lichtverhältnisse vor.

Hintergrund: Kö-Bogen

Mit Inbetriebnahme der U-Bahn und ihrem innerstädtischen Drehkreuz "Heinrich-Heine-Allee" im Jahr 1988 verlor der Jan-Wellem-Platz einen Teil seiner ehemaligen Bedeutung für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Nach Fertigstellung der Wehrhahn-Linie und den unterirdischen Verkehrstunneln wird das nördliche Ende der Königsallee – mit ebenerdigen Anknüpfungen zum Hofgarten, Jan-Wellem-Platz, Schadowplatz und Gustaf-Gründgens-Platz – städtebaulich aufgewertet.

Eine besondere Herausforderung in diesem Abschnitt war und ist die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf Schiene und Straße sowie die beengten Baustellenflächen.

Das Spannungsfeld Bauen versus Archäologie

Für U-Bahn und Tunnelbauvorhaben gilt:

- Hoher Termindruck
- Hoher finanzieller Herstellungsaufwand
- Im Ereignisfall hohe Stillstandskosten
- Risikoprofil ist bereits ohne Bodendenkmale sehr hoch

für Archäologie und Bodendenkmalpflege gilt:

- Umfang der Bodendenkmale in der Regel nicht vorhersagbar
 - Umfang der Denkmalpflege meistens daher nicht abschätzbar
 - insoweit Zeit-/Kostenprognose nicht möglich
 - erhöht somit das Risikoprofil für die Maßnahmen
- = der Interessenkonflikt ist vorprogrammiert : Wo fängt Verhältnismäßigkeit an und wo hört sie auf?

(bla)