

Freie Fahrt durch den ersten Kö-Bogen-Tunnel

Abschnitt zwischen Hofgartenstraße und Elberfelder Straße von Oberbürgermeister Dirk Elbers für den Verkehr freigegeben

Der erste Abschnitt des Kö-Bogen-Tunnels zwischen der Rampe Hofgartenstraße und der Elberfelder Straße, der Nord-West-Tunnel, ist am Montag, 7. Januar, von Oberbürgermeister Dirk Elbers für den Verkehr freigegeben worden. Die Interimsstraße zwischen dem Hofgarten und den Libeskind-Bauten wurde am 2. Januar für den Verkehr gesperrt. Der fertige Tunnelabschnitt hat eine Länge von 335 Metern mit jeweils 85 Meter langen Rampen an beiden Enden. Bei der Eröffnung erklärte Oberbürgermeister Dirk Elbers: "Mit der Verkehrsfreigabe erreichen wir heute für das Kö-Bogen-Projekt einen weiteren wichtigen Meilenstein. Wir kommen damit der kompletten Verlegung des Verkehrs unter die Oberfläche im Herzen unserer Stadt wieder ein Stück näher. Besonders freue ich mich, dass die Freigabe neun Monate vor dem ursprünglich anvisierten Termin erfolgen kann und die veranschlagten Baukosten bei diesem Abschnitt eingehalten worden sind."



Oberbürgermeister Dirk Elbers (links) und Verkehrsdezernent Dr. Stephan Keller bei der Freigabe des ersten Kö-Bogen-Tunnels.

Bis zu 5.000 Fahrzeuge werden nun täglich in der neuen Röhre erwartet. Mit der für den Herbst 2013 vorgesehenen Freigabe der Zufahrt aus Richtung Berliner Allee wird sich ihre Zahl auf rund 11.000 pro Tag erhöhen. Der neue Tunnel liegt mit seiner Sohle in einer Tiefe von 7,50 Metern. Sein Querschnitt variiert und hat - je nach Abschnitt - ein bis drei Fahrspuren.

Mit diesem Tunnelabschnitt wird die Tiefgarage des Libeskind-Gebäudes (Eröffnung im Oktober 2013), von Norden kommend, angeschlossen. Die Einfahrt in die Tiefgarage erfolgt unterirdisch vor der Rampe Elberfelder Straße und die Ausfahrt in den Nord-West-Tunnel etwa in Höhe der August-Thyssen-Straße.



Lageplan Kö-Bogen

Die weiteren Teile des 1. Bauabschnittes werden dann in zwei weiteren Schritten in Betrieb genommen. Zunächst einmal wird die Verbindung von Süd nach West (rechtzeitig zur Eröffnung des Libeskind Gebäudes im Oktober 2013) freigegeben. Der letzte Schritt ist dann - voraussichtlich Anfang 2014 - die Inbetriebnahme der Süd-Nord-Richtung (Berliner Allee -

Kö:
BOGEN
ZUKUNFT
FÜR
DÜSSEL
DORF

Weitere Informationen:



Der Kö-Bogen

Hofgartenstraße).

Die Sicherheitsausstattung des Tunnels weist modernstes Niveau auf. Erstmals ist im Kö-Bogen-Tunnel in einem Tunnel in Deutschland eine komplette LED-Beleuchtung installiert worden. Unterschiede gegenüber herkömmlicher Beleuchtung sind die bessere Ausleuchtung, die Möglichkeit des Dimmens und ein um 20 Prozent geringerer Stromverbrauch. Die Verkehrssicherheit und die Lichtausbeute werden durch weiß beschichtete Tunnelwände noch zusätzlich erhöht. Dazu trägt auch der lärmoptimierter Asphalt bei, dessen Oberfläche sich im späteren Betrieb noch aufhellen wird. Dies wurde erreicht durch Verwendung heller Steine in der Asphaltmischung, die nach dem ersten Abrieb der Fahrbahn für diesen Effekt sorgen werden. Durch Auskleidung der Tunnelrampen und Tunnelteile mit Schallschutzelementen mit besonders hohem Absorptionsgrad wird ein erhöhter Schallschutz erreicht.



Freigabe des ersten Kö-Bogen-Tunnels am 7. Januar 2013.

Hintergrund

An dem jetzt freigegebenen Tunnel ist von Oktober 2010 bis Dezember 2012 gearbeitet worden. Dabei mussten aufwändige Dükerbauwerke für die Abwasser- und Gewässeranlagen der Stadt in der Elberfelder- und Hofgartenstraße einschließlich des so genannten Betriebsgebäudes - bereits für den 1. und 2. Bauabschnitt - gebaut werden.

Bauweise

Aufgrund der geringen Tiefe unter der Oberfläche wurde der neue Tunnel weitgehend in offener Bauweise errichtet. Im Schutz von Verbauwänden wurde das Erdreich bis zur Tunnelsohle ausgehoben. Danach wurden Sohle, Wände und zum Abschluss der Tunneldeckel gebaut. Als Bauherr sorgt die Landeshauptstadt Düsseldorf auch für die sicherheitstechnische Ausrüstung und die Wartung aller Tunnel.



Freigabe des ersten Kö-Bogen-Tunnels am 7. Januar 2013.

Um den Verkehr auf Schiene und Straße während der Bauzeit aufrecht erhalten zu können, wurde ein Teil der Tunnel in sogenannter Deckelbauweise hergestellt. Bei dieser Bauweise werden zunächst die Verbauwände errichtet und dann mit einem Betondeckel versehen. Unter dem Deckel erfolgen dann der weitere Aushub und der Bau des Tunnels, während oberhalb der hergestellten Deckel der Verkehr wieder fließen kann.

Zahlen und Fakten

Die Kosten für den Nordwesttunnel betragen rund 51,6 Millionen Euro;

davon 42 Millionen Euro Baukosten (einschließlich Düker und Betriebsgebäude) sowie 9,6 Millionen Euro für den technischen Ausbau und die Tunnelausstattung.

- Bodenaushub: rund 40.000 Kubikmeter
- Beton: rund 15.000 Kubikmeter
- Stahl: rund 2.500 Tonnen

Der 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 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 erheblich aufgewertet.



Freigabe des ersten Kö-Bogen-Tunnels am 7. Januar 2013.

Verkehrsführung

Der 1. Bauabschnitt der unterirdischen Verkehrsführung "Kö-Bogen" besteht im Wesentlichen aus zwei Tunnelröhren. Der aus Richtung Norden kommende Verkehr in Richtung Heinrich-Heine-Allee wird durch die jetzt freigegebene Röhre über die Hofgartenstraße durch den Nord-West-Tunnel geführt und gelangt über eine Rampe in der Elberfelder Straße an die Oberfläche. Nördlich dieser Tunnelrampe gibt es eine separate Anliegerfahrbahn, über die Industrieclub und Steigenberger Parkhotel angedient werden.

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. Neben der Einfahrtsrampe am Ende der Berliner Allee verbleibt ebenfalls eine Fahrspur, über welche die Schadowstraße zu erreichen ist. 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 den Tausendfüßler durch eine unterirdische Verkehrsführung. Sie verläuft in der Trasse der heutigen Hochstraße. Die Bauarbeiten für den 2. Bauabschnitt beginnen mit den Abrissarbeiten des Tausendfüßlers Ende Februar 2013.

(7. Januar 2013)