



Kombilösung, Karlsruhe

Auftraggeber

KASIG – Karlsruher
Schieneninfrastruktur-Gesellschaft mbH

Standort

Karlsruhe, Deutschland

Projektlaufzeit

Seit 2010

Baukosten / Bauvolumen

300 Mio. €

Technische Daten

- Tunnel in offener und geschlossener Bauweise (TVM, NÖT, Haltestellen in Deckelbauweise)
- Spezialtiefbauverfahren (Bohrpfähle, Schlitzwände, Spundwände Düsenstrahlverfahren, Unterwasserbetonsohle, Weichgelinjektionen)
- Unterfangungen (konventionell und DSV)
- Leitungstiefbau
- Rohrvortrieb

ZETCON-Leistungen

- Bauüberwachung
- Baustellenmanagement
- SiGeKo
- Termin- und Kostencontrolling
- Planprüfung
- Nachtragsmanagement
- Abfallmanagement
- Anwohnerkoordination
- Dokumentenmanagement

Handlungsfeld

- Ingenieurbau
- Tunnel- und Tiefbau

Ein Jahrhundertprojekt

Ein langgehegter Wunsch geht für Karlsruhe in Erfüllung. Die 2 km lange Fußgängerzone Kaiserstraße wird nach Fertigstellung der Kombilösung nicht mehr vielfach durch Straßenbahnschienen getrennt ein. Das Stadtbild wird verbessert und die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs gesteigert. Die Kombilösung Karlsruhe beinhaltet zwei untrennbare Teilprojekte: den Bau des Stadtbahntunnels Kaiserstraße mit Südabzweig Ettliger Straße und den Bau der Straßenbahn Kriegsstraße.

Um die Beeinträchtigungen durch den Bau so gering wie möglich zu halten, gliedert sich das erste Teilprojekt in mehrere Bauphasen. Zuerst werden in je zwei Phasen halbseitig die Haltestellen Europaplatz, Lammstraße und Kronenplatz in Deckelbauweise hergestellt. In der dritten Phase werden die unterirdischen Haltestellen und die Tunnel des Südabzweigs in bergmännischer Bauweise hergestellt. Parallel wird die Haltestelle Durlacher Tor gebaut. Eines der anspruchsvollsten Bauwerke im Zuge des Südabzweiges ist das Kombibauwerk, welches den an dieser Stelle abzureißenden und wieder neu aufzubauenen Straßentunnel Kriegsstraße mit dem Tunnel Südabzweig vereint. In der vierten Phase erfolgt die Herstellung des Kaiserstraßentunnels mithilfe einer Schildmaschine vom Durlacher Tor in Richtung Mühlburger Tor. Nach Abschluss der Schildfahrt erfolgt in der fünften Phase die Herstellung der oberirdischen Haltestellen im Außenbereich.

Wesentliche Daten des ersten Teilprojektes sind:

- 2.400 m Schildvortrieb
- 900 m bergmännischer Tunnel unter Druckluft
- 465 m Rampenlänge
- Bahnsteigtiefen bis zu 13,8 m unter Geländeoberkante