

UMSCHLUSSARBEITEN

Umschluss der alten auf die neue Hambachbahn

Mit der gleisweisen Anbindung der alten Trasse an die neue Trassenführung wurde im Januar 2013 begonnen. Im Februar 2013 erfolgte die Anbindung des ersten Gleises. Seitdem wird die neue Gleistrasse im Teilbetrieb befahren.

Da während der gesamten Bauzeit die Kohletransporte per Bahn aufrecht erhalten werden müssen, kann der Umschluss nur gleisweise und unter dem „rollenden Rad“ erfolgen. Die Realisierung des Umschlusses ist deshalb in 11 einzelne Bauphasen unterteilt. In jeder Bauphase sind umfangreiche Erd- und Gleisbauarbeiten auszuführen. Gleichzeitig muss auch die bahntechnische Ausrüstung stufenweise errichtet werden.

Mit der Inbetriebnahme der gesamten Trasse im Dezember 2013 werden die Umbauarbeiten abgeschlossen.

Anschließend erfolgt der Rückbau der alten Bahnstrecke, die dann nicht mehr benötigt wird.



Umschlußarbeiten am Kohlebunker Hambach

So erreichen Sie das Baustellenbüro vor Ort

An der Brennerie 37 - 45
50170 Kerpen
Telefon: 02275 91538-28
E-Mail: hambachbahn@rwe.com
www.verkehrsprojekte-hambach.de

Bürgersprechstunde

- jeden Mittwoch 16:00 - 17:00 Uhr
- Abendsprechstunde auf Anfrage

RWE Power AG
Essen • Köln
www.rwe.com/rwepower



DIE VERLEGUNG DER HAMBACHBAHN

Aktuelles zur Baumaßnahme
Stand Juni 2013

DIE VERLEGUNG DER HAMBACHBAHN

Am Braunkohletagebau Hambach betreibt die RWE Power seit 1983 die so genannte Hambachbahn. Über diese doppelgleisige, elektrifizierte Eisenbahnstrecke wird die gesamte im Tagebau gewonnene Braunkohle zu den Kraftwerken und Fabriken transportiert.

Die bisherige Trasse der Hambachbahn verläuft auf ca. 9 km durch das Abbaugelände und wird 2014 vom Tagebau in Anspruch genommen. Um die Bahnstrecke auch weiterhin nutzen zu können, muss sie nach Süden verlegt werden.



Die neue Trasse beginnt weiterhin beim Kohlebunker östlich der Ortslage Niederzier und verläuft nach Süden. Im Bereich der L 257 zwischen Arnoldsweiler und Morschenich schwenkt sie nach Osten. Hier wird eine Parallellage mit der zukünftigen A 4n und der DB-Strecke Köln - Aachen erreicht. Bei Kerpen-Manheim dreht die Trasse in Richtung Norden und verläuft um das Waldgebiet Steinheide herum. In Höhe des Kreuzungsbauwerkes mit der K 34 bei Mönchskaul mündet die Neubaustrecke in die vorhandene Hambachbahn. Die Gesamtlänge der zu verlegenden Hambachbahn beträgt ca. 15 km.

HERSTELLUNG DER NEUEN GLEISTRASSE

Allgemeines

Um die Emissionen wie Staub und Lärm beim Transport der Braunkohle per Zug auf ein Minimum zu reduzieren, wurde die neue Trassenführung in einem so genannten Einschnitt gebaut. Das bedeutet, dass die Züge weit unterhalb der Geländeoberkante fahren werden, beispielsweise in Buir ca. 12 m tief.

Die neue Hambachbahn wurde durchgängig als zweigleisige Strecke mit einem Achsabstand von 6 m errichtet. Durch den Einbau von Weichenverbindungen wird an 4 Stellen ein Gleiswechsel zwischen Voll- und Leerfahrtgleis ermöglicht. An der Zugbeladung in Hambach wird die Gleistrasse mittels einer Weichenharfe in 7 Gleise aufgegliedert. Die neue Trasse ist elektrifiziert und mit neuester Signal- und Stellwerkstechnik ausgestattet.

Die Bauarbeiten für die neue Trasse sind im Bereich der freien Strecke abgeschlossen. Mitte Dezember 2012 erteilten die Bezirksregierungen Arnsberg und Köln sowie die Landeseisenbahnverwaltung NRW die behördliche Erlaubnis zur Inbetriebnahme der neugebauten Gleisanlage.



Neubau bei Buir



Ausfahrt Zugbeladung Hambach

Verlauf der Bauarbeiten:

Nach der Baufeldfreimachung und den notwendigen archäologischen Untersuchungen wurden zunächst die Brückenbauwerke errichtet. Die Inbetriebnahme der Brücken ist bereits erfolgt bzw. erfolgt mit der Freigabe der neuen Autobahn A4.

Anschließend wurden die umfangreichen Aushubarbeiten ausgeführt sowie das Erdplanum, die Entwässerungseinrichtungen und die Betriebswege hergestellt. Nach den Kabelverlegearbeiten konnten die Fahrleitungsmaste und die Signale gesetzt und die Hochbauten für die Signaltechnik errichtet werden. Der Gleisoberbau erfolgte von der Schiene aus und wurde im Sommer 2012 fertiggestellt. Seit der Fertigstellung der Fahrleitungsarbeiten und Stromversorgung Ende 2012 steht die Anlage unter Hochspannung.

Insgesamt wurden Bauleistungen im Gesamtvolumen von 120 Mio. Euro vergeben.

Zur Herstellung der Bahnanlage wurden ca.:

- 6 Mio. m³ Boden bewegt,
- 30 km Entwässerungsleitungen verlegt,
- 20 km bahnparallele Betriebswege angelegt,
- insgesamt 17 Brückenbauwerke zur Querung von bestehenden Straßen, Vorflutern oder Leitungen errichtet,
- umfangreiche Kabelverlegearbeiten ausgeführt,
- zahlreiche Signale aufgestellt sowie drei Stellwerke / Schaltanlagen errichtet, die bereits in das Leit- und Sicherungssystem der Gesamtanlage eingebunden sind,
- 500 Fahrleitungsmaste aufgebaut,
- 30 km Gleise verlegt und 25 Weichen eingebaut.