

BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM

Kommunikationsbüro

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V., Jägerstraße 2, 70174 Stuttgart

Tel. 0711 21321-200
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

032/2014 NEA

Presseinformation

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: Bauarbeiten in großem Umfang im Gang

Tunnelbaumaßnahmen kommen weiter gut voran • Erde und Gestein wird bereits mit Zügen von der zentralen Logistikfläche abgefahren

(Stuttgart, 02. Juli 2014) Die Baumaßnahmen beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm sind auch in den vergangenen drei Monaten ein gutes Stück vorangekommen. In fast allen Abschnitten sind die Hauptbaumaßnahmen angelaufen. Inzwischen sind auf der Neubaustrecke und bei Stuttgart 21 über 6.000 Meter Tunnel vorgetrieben.

Projektsprecher Wolfgang Dietrich: „Die letzten Monate haben gezeigt, dass wir auf der Neubaustrecke in guten Schritten vorankommen. Bei Stuttgart 21 laufen die Baumaßnahmen auch gut, hier stehen wir aber auch vor einigen Herausforderungen. Beim Planfeststellungsabschnitt 1.3 (Flughafenanbindung) sind wir auf einem ambitionierten Weg und auch beim Artenschutz sind noch einige Themen offen.“

Seit Anfang Juni ist der Schienentransport des zentralen Baulogistikkonzepts von Stuttgart 21 angelaufen. Von der Baulogistikzentrale am Nordbahnhof werden dazu gelbe Container, sogenannte Schüttgut-Wechselbehälter, mit Erde und Gestein beladen und per Güterzug über die eigens eingerichteten Gleisanlagen abgefahren. Die Container können im kombinierten Verkehr auf der Schiene und auf der Straße eingesetzt werden. Je Güterzug können bis zu 1000 Tonnen Abraum geladen werden – das entspricht rund 40 LKW. Bisher ist täglich je ein Zug vom Nordbahnhof aus abgefahren, seit 01. Juli sind es zwei Züge täglich; in der Hochphase sind werktags ca. ein Dutzend Züge geplant. Die fünf größten Entsorgungsanlagen befinden sich in Baden-Württemberg sowie in Thüringen und Sachsen-Anhalt.

Projektsprecher Dietrich: „Die Arbeiten in Stuttgart werden jetzt auch zunehmend sicht- und spürbar. Umso wichtiger ist es deshalb, dass wir parallel auch die Baulogistik sukzessive in Betrieb nehmen. Damit werden die Belastungen für die Bürger so gering wie möglich gehalten. Diese Maßnahmen zeigen bereits jetzt Wirkung. Das maßgeschneiderte und eigens entwickelte Logistikkonzept geht über eine eigene Infrastruktur zum Abtransport des Abraums hinaus. Es sieht auch zahlreiche Maßnahmen zur Minderung der Schall- und Staubimmissionen vor.“

Zur Reduktion der Belastungen werden neben Lärmschutzwänden die Baustellenfahrzeuge mit modernster Motorentechnologie bei Abgastechik und Schalldämpfung ausgestattet. Auch wird der Staub- und Schmutzeintrag auf die Straßen und in die Umgebung durch entsprechende Maßnahmen wie den Einsatz von Reifenwaschanlagen, Reinigungsfahrzeugen oder Befeuchtungseinrichtungen minimiert.

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm:



BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM

Kommunikationsbüro

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V., Jägerstraße 2, 70174 Stuttgart

Tel. 0711 21321-200
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

032/2014 NEA

Neben der zentralen Baulogistik laufen auch die beiden dezentralen Entsorgungskonzepte für die Neckarvororte und den Filderbereich. Bei Stuttgart 21 fallen insgesamt rund 21 Mio. Tonnen Abraum an (acht Mio. Tonnen in der zentralen und 13 Mio. Tonnen in der dezentralen Baulogistik), bei der Neubaustrecke sind es ca. 19 Mio. Tonnen.

Mit dem Start der Tunnelbohrmaschine im Fildertunnel nehmen dann auch die Vortriebsarbeiten im längsten Tunnel des Projekts weiter Fahrt auf. Nachdem die Betonfabrik nicht direkt am Tunnelportal gebaut werden kann, werden die Tübbinge jetzt aus Neumarkt (Oberpfalz) mit dem Zug nach Deizisau geliefert und von dort mit dem LKW über die B10/BAB-Anschlussstelle Wendlingen auf die Fildern gefahren. Die Option, eine eigene Autobahnauf- bzw. abfahrt einzurichten, befindet sich derzeit noch in Abstimmung.

Insgesamt sind bei Stuttgart 21 damit drei Tunnel (Tunnel von/nach Ober- und Untertürkheim, Fildertunnel – inklusive Rettungszufahrt, Tunnel von/nach Bad-Cannstatt), auf der Neubaustrecke vier Tunnel im Bau (Boßlertunnel, Steinbühlentunnel, Tunnel Widderstall, Alabstiegstunnel). Der Bau des Tunnels Denkendorf mit 768 Metern im Filderbereich (PFA 1.4) wurde an die ARGE Bunte–Heitkamp vergeben.

Der Zeitplan für die Flughafenbindung ist weiter ambitioniert. Der Beginn der Erörterung ist für den 22. September 2014 angesetzt.

Die Präsentation zu den Bauzeitenplänen können Sie unter folgendem Link im Internet ansehen und herunterladen: <http://bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/s21/Bauleistungen2014Q2>

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm:



BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM

Kommunikationsbüro

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V., Jägerstraße 2, 70174 Stuttgart

Tel. 0711 21321-200
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

032/2014 NEA

AKTUELLE PROJEKTÜBERSICHT – Stuttgart 21

PFA 1.1 (Talquerung, Bahnhofstrog): Rund um den Bahnhof ist die Bahn inzwischen ein gutes Stück vorangekommen.

Das Technikgebäude, die zentrale Versorgungseinheit der neuen Bahnhofshalle, der S-Bahn sowie des Bonatzbaus, ist im Rohbau fertig. Dort wird derzeit die technische Ausrüstung vorgenommen.

Der Querbahnsteig ist inzwischen in Betrieb genommen. Seit Anfang des Jahres ist der Schlossgartensteg, der neue Zugang zum Hauptbahnhof auf der Südseite, offen. Zur Baufeldfreimachung laufen derzeit eine Reihe von Arbeiten im Bereich des Trogs der neuen Bahnsteighalle. Dazu gehört auch der Abbruch des Hallendaches, der noch bis in den Herbst läuft. In Verbindung damit werden auch die Wegebeziehungen zwischen Bonatzbau und Querbahnsteig hergestellt. Der S-Bahn-Abgang bleibt bis etwa Mitte August 2014 offen.

Verlegung Stadtbahn: Fast unbemerkt verläuft eine zentrale Vorabmaßnahme der Stuttgarter Straßenbahnen (SSB), die Verlegung der Stadtbahntunnel unterhalb der Heilbronner Straße. Hier sind die Mineure bereits fast 250 Meter im Kriegsberg.

Die Änderungen in der Verkehrsführung am Kurt-Georg-Kiesinger-Platz verliefen problemlos. Neben dem Bau des Kreuzungsbauwerks für die Stadtbahntunnel sind diese für den Bau des neuen Kabel- und Kanalsammlers notwendig.

Die Tunnelzuführung nach Ober- und Untertürkheim (PFA 1.6a):

Zwischenangriff Ulmer Straße: Anfang Dezember wurde der symbolische Baustart für den ersten Stuttgarter Tunnel gefeiert. Der Schacht am Zwischenangriff Ulmer Straße ist inzwischen bis zur Sohle, auf ca. 35 Meter, ausgehoben; der seitliche Zuführungsstollen, von dem aus die zwei eingleisigen Tunnel in Richtung Hauptbahnhof und Ober-/Untertürkheim gebaut werden, ist derzeit knapp 20 Meter vorgetrieben.

Ingenieurbauwerke Obertürkheim: In Obertürkheim wird die bestehende Bahnstrecke im Neckartal über ein Trogbauwerk mit der rund sechs Kilometer langen Tunnelzuführung zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof verbunden. Für die zu bauenden Ingenieurbauwerke im Bereich zwischen Otto-Hirsch-Brücken und Bruckwiesenwegbrücke haben Anfang des Jahres Erkundungsbohrungen stattgefunden; auch wurden Schächte zur Ortung von Kabeln und Leitungen gegraben.

Zuführung Untertürkheim/Rettungszufahrt Benzstraße: Vom Hauptbahnhof aus zweigt unter dem Neckar noch ein rund ein Kilometer langer Ast nach Untertürkheim ab, der neben dem Neckar-Wehrkanal und dem Stadtbad vor allem auch das Daimlerwerk unterquert und am heutigen Güterbahnhof Untertürkheim wieder ans Tageslicht gelangt. In den vergangenen

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm:



BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM

Kommunikationsbüro

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V., Jägerstraße 2, 70174 Stuttgart

Tel. 0711 21321-200
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

032/2014 NEA

Monaten hat die Bahn im Bereich der Rettungszufahrt Benzstraße die Baufreiheit hergestellt. In den kommenden Wochen und Monaten wird jetzt sukzessive die Rettungszufahrt erstellt. Im Anschluss daran werden die hinter den Hauptgleisen liegenden Ingenieurbauwerke, die 280 Meter lange Tunnelrampe im Trog, parallel zum Abstellbahnhof gebaut.

Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd (PFA 1.2/PFA 1.6)

Auch bei der Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd, direkt neben dem Westportal des Straßentunnels, läuft der bergmännische Vortrieb. Die Arbeiter sind an der Rettungszufahrt, die während der Bauzeit von Stuttgart 21 als Zufahrtsstollen für die Anbindung des Fildertunnels sowie für das Verzweigungsbauwerk der Zuführung nach Ober- und Untertürkheim (PFA 1.2/PFA 1.6) dient, bereits knapp 170 Meter im Berg. Alle Tunnelbaumaßnahmen verliefen reibungslos und so, wie sie die Experten der geotechnischen Begleitung erwartet haben. Die Senkungen lagen alle unterhalb wahrnehmbarer Grenzwerte.

Fildertunnel (PFA 1.2)

Nachdem beim Fildertunnel bereits knapp 150 Meter konventionell vorgetrieben wurden, wird jetzt die Tunnelbohrmaschine zum Einsatz kommen. Die Frau des stellvertretenden Ministerpräsidenten, Tülay Schmid, übernimmt die Patenschaft für den Fildertunnel und gibt am 10. Juli 2014 den offiziellen/symbolischen Startschuss für die Tunnelbohrmaschine.

Die Tunnelvortriebsmaschine, deren 380 Tonnen schweres Hauptlager im Dezember nach Stuttgart transportiert wurde, ist fast vollständig aufgebaut. Betriebsbereit ist die Maschine 120 Meter lang, 2000 Tonnen schwer und 4200 PS stark.

Tunnelzuführung nach Feuerbach und Bad Cannstatt (PFA 1.5):

Cannstatter Ast/Zwischenangriff Nord: Am 21. März 2014 wurde der symbolische Startschuss für den Tunnel von und nach Bad Cannstatt gegeben. Nachdem hier ein ca. 26 Meter tiefer Schacht ausgehoben wurde, von dem aus der Tunnel von und nach Bad Cannstatt sowohl in Richtung Hauptbahnhof als auch bis zur Ehmannstraße vorgetrieben wird, sind die Mineure hier über 300 Meter im Berg.

Cannstatter Ast/Ehmannstraße: In diesem Bereich liegt auch die Baustelleneinrichtungsfläche zur Erstellung des Kreuzungs- und Verzweigungsbauwerks für die Fern- und S-Bahn-Tunnel aus Richtung Bad Cannstatt, die unter dem Rosensteinpark in Richtung Hauptbahnhof führen. Der Vortrieb dazu startet in 2016. Derzeit sind in diesem Bereich noch die aufgekommene artenschutzrechtlichen Themen zu klären.

Feuerbacher Ast/Bahnhof Feuerbach: Am Bahnhof in Feuerbach beginnt die 3026 Meter lange Feuerbacher Tunnelstrecke zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof. Nach Überquerung

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm:



BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM

Kommunikationsbüro

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V., Jägerstraße 2, 70174 Stuttgart

Tel. 0711 21321-200
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

032/2014 NEA

der Borsigstraße wird die Strecke im Bahnhofsbereich in einem Trogbauwerk zum tiefer liegenden Portal des Tunnels geführt, der Feuerbach mit dem neuen Hauptbahnhof verbindet. Für den Bau des Trogs werden die bestehenden Ferngleise verlegt und die Eisenbahnüberführung wird um zwei Gleise erweitert. Zur Einrichtung der Baufelder im Bereich der B295 musste Anfang des Jahres auch der Fußgängerweg unter der Bahnbrücke bis zum Ende der Bauzeit entfallen. Eine örtliche Umleitung über die Unterführung neben dem Feuerbacher Bahnhof in Höhe der Kruppstraße ist eingerichtet.

Feuerbacher Ast/Zwischenangriff Prag: Am Zwischenangriff Prag, dem zentralen Punkt, von dem aus der Tunnel Feuerbach sowohl in Richtung Hauptbahnhof also auch in Richtung Feuerbach vorgetrieben wird, werden derzeit noch die Baustelleneinrichtungsfläche und der Voreinschnitt des Portals sowie die Baustraße auf die zentrale Logistikfläche erstellt. Die eigentlichen Vortriebsarbeiten starten dort voraussichtlich Ende 2014.

Filderbereich bis Wendlingen (PFA 1.4)

Sulzbachtalbrücke: Auf den Fildern, südwestlich von Denkendorf und parallel zur bestehenden Autobahnbrücke, ist in den vergangenen Monaten der Überbau der 386 Meter langen Eisenbahnüberführung im Taktschiebepverfahren über die sechs Stützen geschoben. Im April wurde hier das gegenüber liegende Widerlager erreicht.

Vergabe Tunnel Denkendorf: Der Bau des Tunnels Denkendorf mit 768 Metern im Filderbereich (PFA 1.4) wurde an die ARGE Bunte-Heitkamp vergeben.

Im Vergabeverfahren haben sechs Bieter Angebote abgegeben. Der Auftrag für die Bauausführung für knapp 40 Mio. Euro ging Mitte Juni an die Arbeitsgemeinschaft um die Unternehmen Johann Bunte BU GmbH, Bad Bentheim, und Heitkamp Ingenieur- und Kraftwerksbau GmbH, Herne.

Für das Tunnelbauwerk ist eine Bauzeit von etwa 3,5 Jahren vorgesehen, Baubeginn wird im Frühjahr 2015 sein.

Im Bereich der Tank- und Rastanlage Denkendorf quert die Neubaustrecke die Bundesautobahn A8. Hierfür ist der Bau des 768 m langen Tunnels erforderlich. Der zweigleisige Tunnel wird in offener Bauweise erstellt, wofür eine Verlegung der Autobahn in mehreren Bauphasen erforderlich ist. Die sechs Fahrspuren der Autobahn bleiben während der gesamten Bauzeit erhalten. An der Tank- und Rastanlage kommt es zwar zu Beeinträchtigungen durch bauzeitliche Verkehrsführungen an der Auffahrt auf die Autobahn; die Planung ermöglicht jedoch, den Betrieb der Anlage über die gesamte Bauzeit aufrecht zu erhalten.

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm:



BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM

Kommunikationsbüro

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V., Jägerstraße 2, 70174 Stuttgart

Tel. 0711 21321-200
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

032/2014 NEA

AKTUELLE PROJEKTÜBERSICHT – Die Neubaustrecke

Albaufstieg (PFA 2.2): Die Tunnelbauarbeiten am rund 15 km langen Albaufstieg kommen sehr gut voran.

Am insgesamt 4,847 km langen Steinbühltunnel am Albaufstieg sind bei den Südvortrieben zwischen der Baugrube Pfaffenäcker und dem Portal Hohenstadt die beiden Tunnelröhren (Ost-Röhre mit 441 Metern; West-Röhre mit 430 Metern) durchgeschlagen.

Bei den Nordvortrieben zwischen der Baugrube Pfaffenäcker und dem Portal Todsburg am Rande des Filstals sind die Arbeiter in der Oströhre (Streckengleis Ulm-Stuttgart) knapp 1600 Meter und in der West-Röhre (Streckengleis Stuttgart-Ulm) rund 1500 Meter im Berg [Stand Ende Juni 2014].

Der Durchschlag der Tunnelröhren beim Portal zur künftigen Filstalbrücke hin erfolgt voraussichtlich 2016. Der Steinbühltunnel wird in konventioneller Spritzbetonweise gebaut.

Im Spätsommer wird am Albaufstieg die Tunnelvortriebsmaschine aufgebaut. Sie nimmt im vierten Quartal 2014 ihre Arbeit am Portal Aichelberg auf, um von dort aus dann Teile des insgesamt 8,806 km langen Boßlertunnels in Richtung Gruibingen/Filstalbrücke aufzufahren.

Der rund 900 Meter lange Zwischenangriff Umpfental bei Gruibingen, von dem aus insgesamt vier Vortriebe in konventioneller Spritzbetonbauweise für den Boßlertunnel ausgehen, ist fertig gestellt. Die Vortriebsarbeiten sind dort auch gestartet: Rund 35 Meter sind hier in Richtung Aichelberg vorgetrieben, rund 40 Meter in Richtung Filstalbrücke [Stand Ende Juni 2014].

Auch beim Bau der 485 Meter langen Filstalbrücke laufen die Baumaßnahmen – dort wurden Probepfähle gesetzt. Der Beginn der Hauptbaumaßnahmen der Brücke ist auf Mitte 2015 geplant.

Alle Behelfszufahrten im Bereich des Albaufstiegs sind an die Autobahn A8 angeschlossen, über die der Baustellenverkehr im Wesentlichen abgewickelt wird.

Albhochfläche (PFA 2.3): Die Arbeiten auf dem mit 21 km längsten Streckenabschnitt der Neubaustrecke sind bereits weit fortgeschritten.

Die Arbeiten in offener Bauweise für den 962 Meter langen Tunnel Widderstall laufen. Bislang mussten dort weit weniger Lockerungssprengungen durchgeführt werden, als geplant. Die Baugrube des zweigleisigen Tunnels unmittelbar neben der Autobahn A8 ist in weiten Bereichen bereits fertiggestellt und die Tunnelsohle, als Bestandteil der Innenschale des Tunnels wird dort bereits betoniert.

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm:



BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM

Kommunikationsbüro

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V., Jägerstraße 2, 70174 Stuttgart

Tel. 0711 21321-200
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

032/2014 NEA

Auch im Streckenabschnitt zwischen Temmenhausen und Dornstadt sind die Arbeiten weit fortgeschritten. Zwischen Temmenhausen und Nellingen haben die Hauptbaumaßnahmen begonnen. Dort wird Ende des Jahres mit den Arbeiten zum Tunnel Imberg begonnen.

Albabstiegstunnel (PFA 2.4): Beim rund 5,940 km langen Albabstiegstunnel sind die Vortriebsarbeiten angelaufen.

Der Tunnel, der insgesamt 95 Höhenmeter von der Albhochfläche bis nach Ulm überwindet, wird ausgehend vom Portal Dornstadt und von einem zusätzlichen Stollen im Lehrer Tal gebaut. Die Vortriebsarbeiten sind im April gestartet; die Tunneltaufe mit der Tunnelpatin Gerlinde Kretschmann, der Frau des Ministerpräsidenten, fand am 23. Juni 2014 statt.

Die beiden Haupttunnelröhren sind von Dornstadt aus zurzeit bis zu 150 m vorgetrieben. Ebenso ist der Zugangstollen in Lehr etwa 150 m tief im Berg.

Ulmer Hauptbahnhof (PFA 2.4/2.5): Die bereits seit mehreren Monaten laufenden Arbeiten im Hauptbahnhof Ulm werden fortgesetzt.

Unter „rollendem Rad“ wurde die Zufahrt zur Portalbaustelle des Albabstiegstunnels in Ulm gebaut. Die Arbeiten sind jetzt soweit fortgeschritten, dass jetzt mit den Arbeiten zum ersten Hauptbauwerk – dem Portal Ulm des Albabstiegstunnels – begonnen werden kann. Dazu wird im Gleisbereich des nördlichen Bahnhofsteils eine tiefe Baugrube entstehen. Da der Aushub der Baugrube in dem kompakten Fels mit Baggern nicht zu leisten, müssen hier Lockerungssprengungen durchgeführt werden.

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm:

