

Presseinformation

QUARTALSBERICHT BAHNPROJEKT

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: Weitere Fortschritte bei Bauarbeiten

Planänderung für Grundwassermanagement im Stuttgarter Innenstadtbereich genehmigt • Hauptbaumaßnahmen auch für neuen Hauptbahnhof gestartet • Erstes Tunnelstück fertig

(Stuttgart, 17. November 2014) Die Baumaßnahmen beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm sind auch in den vergangenen Monaten ein gutes Stück vorangekommen. Bei Stuttgart 21 sind die Hauptbaumaßnahmen zur Herstellung des Bahnhofstroges angelaufen. Zudem wurden mit den Genehmigungen im Bereich des Grundwassermanagements und beim Nesenbachdüker zwei wichtige Baufreigaben erteilt und mit der Rettungszufahrt am Wagenburgtunnel das erste Tunnelstück in Stuttgart fertig betoniert. Auf der Neubaustrecke kommen alle derzeit laufenden vier Tunnelvorhaben sehr gut voran. Alleine am Alaufstieg und Alabstieg sind inzwischen knapp 10.000 Meter Tunnel bergmännisch vorgetrieben.

Mit dem Beginn der Arbeiten zur Herstellung des Bahnhofstrogs Anfang August sind nun auch die Hauptbaumaßnahmen für den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof angelaufen. Dabei kann die Bahn den Bau entsprechend ihrer Planungen umsetzen. Das Eisenbahn-Bundesamt hatte der Bahn im September gestattet, für die Bauarbeiten im Bahnhofsbereich während der gesamten Bauzeit 6,8 Millionen Kubikmeter in den Baugruben anfallendes Grundwasser zu halten.

Projektsprecher Wolfgang Dietrich: „Mit der Genehmigung der 7. Planänderung für das Grundwassermanagement ist jetzt der entscheidende Meilenstein für die weiteren Baumaßnahmen im Stadtzentrum erreicht. Die Arbeiten können jetzt in dem Umfang und der Geschwindigkeit vorangehen, wie geplant.“

Darüber hinaus hat das Eisenbahn-Bundesamt mit der jüngsten Genehmigung der 14. Planänderung im sogenannten PFA 1.1 (Hauptbahnhof mit Talquerung) zur Verkürzung des Düker-Bauwerks für den Hauptsammler Nesenbach eine weitere wichtige Baufreigabe für den künftigen Hauptbahnhof erteilt.

Drei von vier Tunnels sind bei Stuttgart 21 im Bau: Beim 9,5 km langen Fildertunnel ist die Tunnelvortriebsmaschine inzwischen im Berg und wird in den kommenden Wochen den ersten Ausbruch zu Tage bringen. Die Anlieferung der Tübbinge, der Beton-Segmente für den Tunnelbau, von Neumarkt (Oberpfalz) über Deizisau in Richtung Fildern hat bereits begonnen.

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

059/2014 NEA

Der Tunnel in Richtung Bad Cannstatt kommt sehr gut voran; die geologischen Verhältnisse sind dort bislang günstiger als zunächst erwartet. Insgesamt wird dort in dieser Woche die 1000-Meter-Marke bei den Vortrieben in beiden Richtungen (von und nach Bad Cannstatt/Hauptbahnhof) erreicht. Bei der Tunnelzuführung nach Ober- und Untertürkheim ist der Zugangsstollen am Zwischenangriff in Wangen fast fertig; in den kommenden Wochen beginnen auch dort die Vortriebsarbeiten in den Hauptröhren.

Der Zeitplan für die Flughafenanbindung ist weiter ambitioniert. Die Erörterung wurde durch das Regierungspräsidium Stuttgart im September/Oktober durchgeführt. Erst nach Beurteilung der zu ergänzenden Unterlagen kann das Regierungspräsidium festlegen, ob eine vertiefende Befassung im Rahmen einer zusätzlichen Anhörung bzw. Planauslegung notwendig ist. Erst dann wird sich zeigen, ob es Auswirkungen auf den Zeitplan gibt.

Auf der Neubaustrecke ist beim Steinbühlentunnel inzwischen die Halbzeit der bergmännischen Vortriebsarbeiten erreicht. Beim Tunnel Widderstall, der in offener Bauweise erstellt wird, haben die Ingenieure mit der Betonage der Tunnelschalen begonnen und beim Boßlertunnel steht der Start der Tunnelvortriebsmaschine unmittelbar bevor. Und auch beim Bau des 499 Meter langen Tunnel Imberg starten jetzt die Arbeiten: Zunächst mit der Errichtung der Baugruben, in denen der Tunnel zunächst in offener und dazwischen, ab April 2015, in Spritzbetonweise gebaut werden wird.

Die Präsentation zu den Bauzeitenplänen können Sie unter folgendem Link im Internet ansehen und herunterladen: www.bsu.link/projektstatus

AKTUELLE PROJEKTÜBERSICHT – Stuttgart 21

PFA 1.1 (Talquerung, Bahnhofstrog): Hauptbaumaßnahmen zum künftigen Durchgangsbahnhof sind angelaufen

Nach einer Vielzahl vorbereitender Maßnahmen in den vergangenen Jahre im Bereich des Mittleren Schlossgartens sowie im Bereich des bestehenden Hauptbahnhofs, haben Anfang August 2014 die Arbeiten zum Aushub des künftigen Durchgangsbahnhofs begonnen.

Der gesamte Bahnhofstrog (von Anfang Nordkopf bis zum Ende Südkopf) umfasst rund 900 Meter, ist 80 Meter breit und 16 Meter tief. Der Bau des gesamten Troges erfolgt in 20 Bauabschnitten. Begonnen wurde mit den Arbeiten in dem Bereich des Mittleren Schlossgartens, in dem Bauabschnitt (BA) 16, der rund 80 Meter breit und lang sowie rund 10 Meter tief ist. Als nächstes folgenden die Baumaßnahmen in den Bauabschnitten an den Trogenden (BA 1 und BA 25) sowie im Bauabschnitt des Nesenbachdükers.

Parallel zu den laufenden Arbeiten fanden archäologische Erkundungen durch das Landesamt für Denkmalschutz statt.

Bereits erfolgte Maßnahmen:

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 Bauaufreimung laufen derzeit eine Reihe von Arbeiten im Bereich des Trogs der neuen Bahnsteighalle. Dazu gehört auch der Abbruch des Hallendaches, der fast vollständig erfolgt ist sowie der Aufbau des zweiten Interimsstegs, der derzeit läuft. In Verbindung damit werden auch die neuen Wegebeziehungen zwischen Bonatzbau und Querbahnsteig hergestellt. Die Wegeföhrung zur S-Bahn-Station im Tiefgeschoss erfolgt seit August 2014 über den Nordausgang und die Arnulf-Klett-Passage.

Verlegung Stadtbahn: Fast unbemerkt verläuft eine zentrale Vorabmaßnahme der Stuttgarter Straßenbahnen (SSB), die Verlegung der Stadtbahntunnels unterhalb der Heilbronner Straße. Die beiden rund 800 Meter langen Tunnelröhren vom Bereich der Stadtbibliothek durch den Kriegsberg bis zur alten Bahndirektion sind durchgeschlagen.

Die Änderungen in der Verkehrsföhrung 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: Im Dezember 2013 wurde der symbolische Baustart für den ersten Stuttgarter Tunnel gefeiert. Der Schacht am Zwischenangriff Ulmer Straße ist inzwischen bis zur Sohle und damit auf knapp 40 Meter Tiefe ausgehoben. Voraussichtlich Ende November/Anfang Dezember soll der seitliche Zuführungsstollen, von dem aus die zwei eingleisigen Tunnelröhren in Richtung Hauptbahnhof und Ober-/Untertürkheim gebaut werden, vollständig aufgefahren sein.

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.

Die vorbereitenden Maßnahmen für die Tunnelarbeiten sind für 2015 geplant. Der Tunnelbau selbst wird 2016 beginnen. Das erforderliche Planänderungsverfahren, um den Tunnel über ein entsprechendes Schachtbauwerk auf Höhe Hafenbahnstraße in beide Richtungen vorzutreiben, will die Bahn noch dieses Jahr beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) einreichen.

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 Monaten hat die Bahn im Bereich der Benzstraße die Baufreiheit für eine Rettungszufahrt hergestellt. In den kommenden Wochen und Monaten wird jetzt sukzessive die Rettungszufahrt erstellt. Inzwischen sind dazu entsprechende Hilfsbrücken und Spundwände eingebaut worden. 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)

Bei der Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd, die während der Bauzeit von Stuttgart 21 als Zuführungsstollen für die Anbindung des Fildertunnels sowie für das Verzweigungsbauwerk der Zuführung nach Ober- und Untertürkheim (PFA 1.2/PFA 1.6) dient, sind knapp 170 Meter bergmännisch vorgetrieben. In diesem Stück direkt neben dem Westportal des Straßentunnels/Wagenburgtunnels wurde in den vergangenen Wochen auch die Innenschale des Tunnels betoniert und damit das erste Tunnelstück in Stuttgart im Rohbau fertig gestellt.

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

059/2014 NEA

Diese Tunnelbaumaßnahmen verliefen reibungslos und so, wie sie die Experten der geotechnischen Begleitung erwartet hatten. Die Senkungen lagen alle unterhalb wahrnehmbarer Grenzwerte.

Das Förderband aus der Rettungszufahrt, das die B14/Willy-Brandt-Straße überquert und im Schlossgarten mündet, ist fertig und wird dann seine Arbeit aufnehmen. Über dieses Förderband wird der anfallende Aushub aus der Rettungszufahrt bzw. dem Verzweigungsbauwerk und den Vortrieben aus dem PFA 1.6a, der Tunnelzuführung nach Ober- und Untertürkheim (bis zum Gegenvortrieb aus der Ulmer Straße), abtransportiert. Aus dem PFA 1.6a werden dabei ca. 262.000 m³ Festmasse an Ausbruchmaterial anfallen. Hinzu kommen ca. 145.000 m³ Festmasse aus den konventionellen/Spritzbeton-Vortrieben im PFA 1.2.

Fildertunnel (PFA 1.2)

Nachdem beim Fildertunnel bereits knapp 150 Meter konventionell vorgetrieben wurden, ist inzwischen auch die 120 Meter lange, 2000 Tonnen schwere und 4200 kW starke Tunnelvortriebsmaschine in den Berg gefahren worden. Sie wird dort im November den ersten Aushub zu Tage bringen.

Die Tunnelvortriebsmaschine kommt jetzt zunächst in der Startröhre (in Richtung Stuttgart) zum Einsatz und wird dort das erste Teilstück des Oberen Fildertunnels in Fahrtrichtung Hauptbahnhof erstellen. Danach wird sie zurückgezogen und vor der zweiten Tunnelröhre (in Richtung Ulm) aufgebaut, um das zweite Teilstück des Oberen Fildertunnels zu bohren. In der Zwischenzeit werden beide Tunnelbereiche in der sogenannten geologischen Übergangsschicht in konventioneller Spritzbetonbauweise erstellt. Wenn die Tunnelbohrmaschine diesen dann über die zweite Röhre erreicht, kann sie diesen durchfahren und ihre Vortriebsarbeiten im Bereich des Unteren Fildertunnels fortsetzen. In der Nähe des neuen Hauptbahnhofs wird die Tunnelbohrmaschine in einer Wendekaverne gewendet und dann für das vierte und letzte Teilstück der beiden Fildertunnelröhren eingesetzt.

Der Transport der für den Tunnelbau mit der Maschine notwendigen Betonsegmente, die sogenannten Tübbinge, hat im November begonnen. Nachdem die Tübbingfabrik nicht direkt am Tunnelportal errichtet werden konnte, werden diese jetzt schienengebunden von Neumarkt in der Oberpfalz bis nach Altbach/Deizisau und von dort mit LKWs über die B313, die BAB A8 und die B27 auf die Fildern transportiert. Je nach Baufortschritt werden pro Woche bis zu drei Ganzzüge mit je 20 Tübbingringen angeliefert. Insgesamt sind für die Auskleidung der 15.330 Meter Fildertunnel mit der Tunnelbohrmaschine 7.660 der rund zwei Meter breiten Tübbingringe erforderlich. Dies entspricht in der Summe 53.000 einzelnen Tübbing-Betonteilen und 23.000 LKW-Transporten.

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 rund 26 Meter tiefer Schacht ausgehoben wurde, von dem aus der Tunnel von und nach Bad Cannstatt sowohl in Richtung Hauptbahnhof als auch bis zur Ehmannastraße vorgetrieben wird, sind die Mineure hier in beiden Richtungen bereits mehr als 900 Meter im Berg.

Cannstatter Ast/Ehmannastraße: 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 aufgetauchten artenschutzrechtlichen Themen zu klären.

Feuerbacher Ast/Bahnhof Feuerbach: Am Bahnhof in Feuerbach beginnt die 3.026 Meter lange Feuerbacher Tunnelstrecke zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof. Nach Überquerung 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 2014 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. Für die Verlegung des Ferngleises vom Hauptbahnhof nach Zuffenhausen muss zunächst der Baugrund gesichert werden. Die Bohrpfähle dazu werden Ende November 2014 eingebracht.

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 zur zentralen Logistikfläche erstellt. Die eigentlichen Vortriebsarbeiten starten dort voraussichtlich Ende 2014/Anfang 2015.

S-Bahn-Engstelle: Das erste Teilstück von nahezu 200 Metern wird gerade planmäßig fertig gestellt und verschlossen. Darauf kann jetzt der Lückenschluss der Baulogistikstraße vorgenommen werden. An dieser Engstelle kommen Baulogistikstraße, die künftige S-Bahn-Linie sowie die neue Linie der U12 zusammen.

Filderbereich bis Wendlingen (PFA 1.4)

Sulzbachtalbrücke: Auf den Fildern, südwestlich von Denkendorf und parallel zur bestehenden Autobahnbrücke, wurde in den vergangenen Monaten der Überbau der 386 Meter langen Eisenbahnüberführung im Taktschiebeverfahren über die sechs Stützen geschoben. Im April wurde hier das gegenüberliegende Widerlager erreicht. Derzeit wird hier der Kappenüberbau am Brückenrand fertig gestellt, auf dem anschließend die Brückengeländer eingerichtet werden.

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

059/2014 NEA

Vergabe Tunnel Denkendorf: Der Bau des Tunnels Denkendorf mit 768 Meter Länge im Filderbereich (PFA 1.4) wurde an die Arbeitsgemeinschaft 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 es jedoch, den Betrieb der Anlage über die gesamte Bauzeit aufrecht zu erhalten.

Eisenbahnüberführung (EÜ) Denkendorfer Tal: Im Rahmen von Stuttgart 21 wird in diesem Projektabschnitt auch das Denkendorfer Tal und die Landesstraße L1204 mit einer rund 170 Meter langen und etwa 10 Meter hohen Talbrücke überquert. Die Brücke wird auf Bohrpfählen gegründet und besitzt einen sogenannten Plattenquerschnitt, der auf sechs Stützenreihen aufliegt und auf einem Leegerüst betoniert wird.

Der Auftrag für die Bauausführung wurde am 11. April 2014 für rund 6 Millionen Euro an die Firma Max Bögl aus Neumarkt (Oberpfalz) vergeben.

Für die Herstellung der Fundamente ist es erforderlich, die Landesstraße temporär aus dem Baufeld zu verschwenken. Für das Bauwerk ist eine Bauzeit von knapp zwei Jahren vorgesehen.

AKTUELLE PROJEKTÜBERSICHT – Die Neubaustrecke

Albaufstieg (PFA 2.2): Beim Steinbühltunnel ist die Halbzeit beim Vortrieb erreicht; am Boßlertunnel steht die Tunnelvortriebsmaschine kurz vor dem Start.

Am insgesamt 4.847 Meter langen Steinbühltunnel am Albaufstieg haben die Mineure bei den Vortriebsarbeiten im September die Halbzeit erreicht.

Bei den Südvortrieben zwischen der Baugrube Pfaffenäcker und dem Portal Hohenstadt sind 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 sowohl in der Oströhre (Streckengleis Ulm–Stuttgart) als auch in der West-Röhre (Streckengleis Stuttgart–Ulm) knapp 2500 Meter im Berg (Stand Mitte November 2014).

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

Am 8.806 Meter langen Boßlertunnel wurde im November (08.11.14) der symbolische Startschuss für die Vortriebsarbeiten des Boßlertunnels am Portal Aichelberg gegeben. Von dort aus wird der Boßlertunnel in Richtung Filstal/Gruibingen mit einer 110 Meter langen und rund 2.500 Tonnen schweren Tunnelvortriebsmaschine aufgefahren. Sie wird im Januar 2015 ihre Arbeit am Portal Aichelberg aufnehmen, um von dort aus dann Teile des insgesamt 8.806 Meter langen Boßlertunnels in Richtung Gruibingen/Filstalbrücke aufzufahren.

Neben dem Portal Aichelberg wird der Boßlertunnel auch vom sogenannten Zwischenangriff Umpfental aus gebaut. Dort ist der 948 Meter lange Zugangsstollen, der sogenannte Zwischenangriff Umpfental bei Gruibingen, von dem aus insgesamt vier Vortriebe in konventioneller Spritzbetonbauweise für den Boßlertunnel ausgehen, fertig gestellt und die Mineure sind hier im konventionellen Spritzbetonvortrieb in beide Richtungen (nach Ulm/Filstalbrücke und Stuttgart/Aichelberg) mit vier Vortrieben insgesamt rund 600 Meter im Berg (Stand Mitte November 2014).

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

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

Albhochfläche (PFA 2.3): Betonage des Tunnels Widderstall im Gang, Beginn der Arbeiten für den Tunnel Imberg.

Die Arbeiten in offener Bauweise für den 962 Meter langen Tunnel Widderstall laufen. Nachdem dort bislang weniger Lockerungssprengungen notwendig waren als geplant, ist die Baugrube des zweigleisigen Tunnels unmittelbar neben der Bundesautobahn BAB A8 in weiten Bereichen bereits fertiggestellt. Dort wird inzwischen sowohl die Tunnelsohle (derzeit, Mitte November 2014, bereits 237 Meter) als Bestandteil der Innenschale des Tunnels betoniert, ebenso wie darauf aufsetzend das Tunnelgewölbe (derzeit, Mitte November 2014, bereits 6 Blöcke bzw. insgesamt 60 Meter).

Auch im Streckenabschnitt zwischen Temmenhausen und Dornstadt sind die Arbeiten weit fortgeschritten. Zwischen Temmenhausen und Nellingen haben die Hauptbaumaßnahmen begonnen; seit Mitte November laufen darüber hinaus auch die Arbeiten am 499 Meter langen Tunnel Imberg. Dieser Tunnel zählt zwar zu den kürzeren Tunneln des Bahnprojekts, weist aber aufgrund des zweigleisigen Streckenverlaufs im Tunnel mit rund 140 m² einen deutlich größeren Querschnitt als die längeren und in zwei eingleisigen Röhren verlaufenden Tunnel auf. Der Tunnel selbst wird dabei an den beiden Baugruben in offener Bauweise erstellt; dazwischen ab April 2015 in bergmännisch in der Spritzbeton-Bauweise.

Albabstiegstunnel (PFA 2.4): Beim rund 5.940 Meter langen Albabstiegstunnel kommen die Vortriebsarbeiten gut voran.

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 2014 gestartet.

In den beiden Haupttunnelröhren ist man von Dornstadt aus zurzeit insgesamt knapp 900 Meter im Berg. Der 370 Meter lange Zugangsstollen in Lehr ist fertig gestellt und die Tunnelröhren sind dort in beide Richtungen (in Richtung Ulm und in Richtung Stuttgart) insgesamt rund 550 Meter im Berg (Stand Mitte November 2014).

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. Derzeit laufen die Arbeiten für das erste Hauptbauwerk – dem Portal Ulm des Albabstiegstunnels – begonnen werden kann. Dazu entsteht im Gleisbereich des nördlichen Bahnhofsteils eine tiefe Baugrube.

Direkt oberhalb des Tunnelportals in Ulm entsteht derzeit darüber hinaus ein Informationszentrum, das Ende November eröffnet und für Besucher zugänglich wird.