BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM e.V.
KOMMUNIKATIONSBÜRO

Jägerstraße 2
70174 Stuttgart
Tel. 0711 21321-200
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

079/2013 mic

Presseinformation

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: Bautätigkeiten auf gutem Weg

Vorbereitungen für bergmännischen Vortrieb in Stuttgart begonnen – Einrichtung der „BauInfo Stuttgart-Ulm“

(Stuttgart, 28. Oktober 2013) **Die Deutsche Bahn AG befindet sich mit dem Projekt Stuttgart–Ulm auf einem guten Kurs. „Dort, wo wir bauen können, zeigt die Bahn, dass sie imstande ist, Termine und Kosten einzuhalten“, sagt der Projektsprecher des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm, Wolfgang Dietrich. Mit zunehmender Bautätigkeit richten wir eine Kontaktstelle für betroffene Bürger, die „BauInfo Stuttgart–Ulm“.**

„Dort, wo wir bauen dürfen, geht es gut voran“, erläutert der Projektsprecher Wolfgang Dietrich den aktuellen Status der Bauarbeiten. „Wir haben in diesem Jahr zahlreiche Meilensteine erreicht. Auf zahlreichen Baustellen wird mit großem Engagement und hohem Einsatz für das Großprojekt gearbeitet", sagt Wolfgang Dietrich.

Zahlreiche Etappen konnten in den vergangenen Monaten erfolgreich bewältigt werden. Mit dem Bau der so genannten „Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd“ wird im Stuttgarter Talkessel für Stuttgart 21 der bergmännische Vortrieb vorbereitet. Die SSB ist mit der vorgezogenen Maßnahme der neuen Stadtbahntunnel für die U12 bereits seit Sommer auf einem guten Weg. Diese Baustelle ist an das Grundwassermanagement der Bahn angeschlossen – was auf Grundlage der bestehenden Genehmigungen voll einsatzbereit ist.

Am Stuttgarter Hauptbahnhof ist der Umbau des Gleisvorfeldes mit der Inbetriebnahme des Querbahnsteigs weitgehend abgeschlossen. Außerdem ist der Rohbau des Technikgebäudes am Nordausgang des Bahnhofs beendet, der Zugang zur Empfangshalle an dieser Stelle wieder möglich. „Auch hier hat sich gezeigt: Die Bahn und ihre Auftragnehmer können komplexe Baugewerke termingerecht absolvieren“, so Dietrich.

Außerdem sind die Arbeiten auf den Tunnelzuführungsstrecken wie beispielsweise an den so genannten Zwischenangriffen im Stuttgarter Norden oder in Stuttgart-Wangen weiter auf einem guten Weg: „Hier rechnen wir in den nächsten Monaten mit dem Beginn der eigentlichen Vortriebsarbeiten.“ Sehr erfreulich verlaufen die Arbeiten auf

Jägerstraße 2
70174 Stuttgart
Tel. 0711 21321-200
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

079/2013 mic

der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, sowohl am Albaufstieg wie auch auf der Albhochfläche. „Auch die Vergabe für den Albabstiegstunnel nach Ulm ist mittlerweile erfolgt, übrigens deutlich unter Budget“, so Dietrich. Hier wird nun die Ausführungsplanung erstellt, der Vortrieb startet im nächsten Frühsommer. Nachdem im Juli in Hohenstadt der feierliche Anschlag für die Tunnel des Albaufstiegs gefeiert wurde, haben die Mineure dort insgesamt bereits mehr als 1,5 Kilometer Tunnelröhren erstellt.

Mit Hochdruck arbeiten insbesondere die Planer der Bahn an den noch offenen Punkten. „Das **Planfeststellungsverfahren des Abschnitts 1.3** am Flughafen/Filderbereich sowie die **Planänderung des Grundwassermanagement** für Stuttgart müssen nun termingerecht umgesetzt werden“, so Dietrich. Die Planungen auf den Fildern sollen in den Gremien und bei Bürgerveranstaltungen im Detail weiter vorgestellt werden. „Wir werden gemeinsam mit anderen Verkehrsträgern darstellen, welche einmalige Verkehrsdrehscheibe auf den Fildern entsteht. Mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke gewinnen nicht nur Flughafen und Landesmesse, sondern vor allem rund 250.000 Bürger und rund 150.000 Menschen, die auf den Fildern arbeiten, einen neuen Anschluss an die unterschiedlichsten Verkehrsmittel: Ob Flugzeug, Bahn, Fern- oder Nahverkehrsbusse oder die Stadtbahn“, erläutert Projektsprecher Wolfgang Dietrich.

Zum Thema **Brandschutz** für den neuen Hauptbahnhof und den Tunnelstrecken stellt Projektsprecher Wolfgang Dietrich folgendes fest: „Die Deutsche Bahn AG betreibt in ihrem rund 34 000 Kilometer langen Streckennetz knapp 700 Tunnel mit einer Gesamtlänge von etwa 500 Kilometern. Jeder Tunnel besitzt eine Betriebserlaubnis der Aufsichtsbehörde – dem Eisenbahn-Bundesamt. Auch die Tunnel, die im Rahmen von Stuttgart 21 entstehen, werden von erfahrenen Projektingenieuren gebaut und werden unter Umsetzung der geltenden Europäischen Normen sicher sein.“

Die Bahn hat durch die Planfeststellung im Jahr 2005 ein genehmigtes Sicherheits- und Rettungskonzept für den neuen Hauptbahnhof und alle dorthin führenden Tunnelstrecken. Im Rahmen der Ausführungsplanung muss die Bahn das Sicherheits- und Rettungskonzept aber an die Rahmenbedingungen, die sich im Zeitraum von der Planfeststellung bis heute neu ergeben haben, anpassen und dem Eisenbahn-Bundesamt zur weiteren Genehmigung neu vorlegen, so Dietrich.

Dazu arbeitet die Bahn mit der Stuttgarter Feuerwehr als einem wichtigen Träger öffentlicher Belange intensiv zusammen. „Dabei geht es in konstruktiven Fachrunden um die weitere Detailabstimmung für ein tragfähiges Konzept, das am Ende vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigt werden muss. Auf der Arbeitsebene arbeitet man seit 15 Jahren gut und vertrauensvoll zusammen. Am fachlichen Willen der

BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM e.V.
KOMMUNIKATIONSBÜRO

Jägerstraße 2
70174 Stuttgart
Tel. 0711 21321-200
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

079/2013 mic

Feuerwehr, Probleme zu lösen, haben wir überhaupt keinen Zweifel“, so Wolfgang Dietrich. Das zeige sich auch daran, dass in den meisten der 30 offenen Punkte zwischenzeitlich Konsens erzielt wurde. In noch strittigen Punkten hat die Bahn die Überprüfung durch weiteren gutachterlichen Sachverstand bereits zugesichert oder sogar schon beauftragt. Der Zeitplan sieht vor, dass die Unterlagen des erweiterten Brandschutzkonzepts bis April 2014 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht werden, um bis Juni 2014 die Genehmigung zu erhalten.

Das Grundwasser-Management ist auf Grundlage der bestehenden Genehmigungen betriebsbereit. Vertiefte Untersuchungen des Baugrundes haben zusätzlich eine höhere Dimensionierung der Wassermengen ergeben. Dafür steht noch der Abschluss eines Planänderungsverfahrens aus. Die Entscheidung nach der Erörterungsverhandlung liegt derzeit beim Regierungspräsidium.

Neue Kontaktstelle für vom Bau betroffene Bürger: Die „BauInfo Stuttgart–Ulm“

„Ein Projekt in dieser Größe und mit dieser Historie verlangt mehr als die übliche Baustellenkommunikation bei Großprojekten der Bahn. Deshalb werden wir eine besondere Kontaktstelle für Bürger einrichten: Die BauInfo Stuttgart–Ulm“, erklärt Wolfgang Dietrich. Insbesondere vom Bau betroffene Bürger, Firmen oder Kommunen können sich an die „BauInfo“ wenden. Ob Detail-Fragen zum Bauablauf, oder Anfragen zu den Themen Lärm, Staub oder Erschütterungen: Rund um die Uhr, an sieben Tagen der Woche, stehen die Mitarbeiter der „BauInfo Stuttgart-Ulm“ für akute Anfragen bereit.
Die BauInfo leitet die Anfragen unmittelbar an die jeweiligen Projektleitungen, Bauüberwachungen und die Immissionschutzbeauftragten weiter und koordiniert die Antworten, ebenso wie Problemlösungen. Dabei arbeitet die BauInfo Stuttgart-Ulm eng mit der Bürgerbeauftragten der Landeshauptstadt Stuttgart zusammen oder den anderen Stellen des Vereins Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. „Die BauInfo ist mehr als nur ein Baustellen-Telefon, die Mitarbeiter werden pro-aktiv vor entsprechenden Baumaßnahmen auf die Bürger zu gehen und informieren“, so Wolfgang Dietrich.

Erreichbar ist die BauInfo ab 1. November 2013
über die **Telefonnummer 0711 213 21 212**
oder per Mail unter **bauen@stuttgart-ulm.de**

BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM e.V.
KOMMUNIKATIONSBÜRO

Jägerstraße 2
70174 Stuttgart
Tel. 0711 21321-200
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

079/2013 mic

Aktuelle Projektübersicht:

Rund um den Hauptbahnhof (PFA1.1, 1.2):

An der Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd, unmittelbar neben dem West-Portal des Wagenburgtunnels, laufen die Vorarbeiten für den bergmännischen Vortrieb. Die Rettungszufahrt dient während der Bauzeit von Stuttgart 21 als Zufahrtstollen für die Anbindung des Fildertunnels sowie des Verzweigungsbauwerks der Zuführungsstrecke nach Unter- und Obertürkheim. Die vorbereitenden Maßnahmen werden ohne wesentliche lärmintensive Maßnahmen von statten gehen.

Über den anstehenden Bauverlauf des bergmännischen Vortriebs unter dem Kernerviertel wird die Deutsche Bahn betroffene Bürger in einer gesonderten Veranstaltung informieren, die für Anfang November vorgesehen ist. Die Einladung hierzu erfolgt durch die städtische Bürgerbeauftragte für Stuttgart 21.

Die anfallenden Aushubmassen an der Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd werden zum größten Teil über Förderbänder über den Gebhard-Müller-Platz transportiert und im Mittleren Schlossgarten auf bahneigenen Baulogistik-Straßen in Richtung Nordbahnhof transportiert. So ist gewährleistet, dass hierfür durch die Wohnquartiere in den Stadtbezirken Mitte und Ost kein Baustellenverkehr stattfinden muss.

Um die sogenannte Baufreiheit für das Trogbauwerk des neuen Bahnhofs zu schaffen, erfolgen derzeit auch einige Leitungsverlegungen. Weil diese auch über den viel befahrenen Kurt-Georg-Kiesinger-Platz geführt werden müssen, sind im Interesse von Autofahrern und öffentlichem Busverkehr diese Arbeiten nachts zu erledigen. Im November wird es hier knapp drei Wochen zu nächtlichen Arbeiten in jeweils kurzen Abschnitten einer Fahrspur kommen. Tagsüber stehen alle Fahrspuren dem Verkehr zur Verfügung.

Der Bau-Fortschritt für die Verlegung der Stadtbahntunnel, sowie die Verlegung eines Kanalsammlers und Medienkanälen am Kurt-Georg-Kiesinger-Platz erfordert weiterhin geänderte Verkehrsführungen in den nächsten Wochen und Monaten. „Diese Verkehrsstufen haben sich hier schon einmal geändert, was völlig problemlos verlief, wie uns Polizei und Verkehrsleitzentrale bestätigt haben“, sagt Projektsprecher Wolfgang Dietrich.

Eine gute Bilanz kann man auch nach der Verlegung des Querbahnsteigs ziehen. „Hier finden die Reisenden stabile Zustände für die Bauzeit von Stuttgart 21 vor“, betont Dietrich.

BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM e.V.
KOMMUNIKATIONSBÜRO

Jägerstraße 2
70174 Stuttgart
Tel. 0711 21321-200
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

079/2013 mic

Der neue Querbahnsteig erhält noch einen direkten und barrierefreien Zugang vom Mittleren Schlossgarten und von dort ins Kernerviertel. Vorbehaltlich der Witterung, wird voraussichtlich zum Jahreswechsel dieser Steg in Betrieb gehen.

Wie angekündigt, sind mit dem Abriss von Häusern in der Sänger- und in der Jägerstraße die Voraussetzungen geschaffen worden, um die ersten Baugruben für das Trogbauwerk zu errichten. Speziell an der Jägerstraße (Bereich Nordkopf des künftigen Bahnhofs) werden bereits Einschnitte in den Hang vorgenommen.

Fildertunnel (PFA 1.2):

Auf der Filderebene wird derzeit das Portal des Fildertunnels, unweit des Stuttgarter Fasanenhofes vorbereitet. Der Bau des Portals ist Voraussetzung für den Einsatz der Tunnelvortriebsmaschine, die im zweiten Quartal 2014 zum Einsatz kommen wird. Zunächst muss allerdings auf wenigen hundert Metern der Fildertunnel bergmännisch aufgefahren werden. Auf fast drei Hektar erstreckt sich die Baustelle in unmittelbarer Sichtweite zur Bundesautobahn A8.

Baulogistik (PFA 1.1 & 1.5)

Die Straßen und Flächen der Baulogistik werden derzeit errichtet, erste Testzüge mit Ausbruchmaterial des Zwischenangriff Nord haben bereits die Verladeflächen am äußeren Nordbahnhof verlassen.
Außerdem stehen weitere Straßenbaumaßnahmen in den nächsten Wochen und Monaten auf der bahneigenen Fläche des ehemaligen Gütergleises zwischen Stuttgart-Nord und Stuttgart Hauptbahnhof an. Dazu gehören auch zwei neue Brückenbauwerke über die Goppelt-/Ehmannstraße und Nordbahnhofstraße. Die gesamte Baulogistik wird – entsprechend der Aushubmassen – bedarfsgerecht stufenweise in Betrieb genommen.

Ingenieurbauwerke Unter- und Obertürkheim (PFA 1.6a)

An der Untertürkheimer Benzstraße wird eine Rettungszufahrt für die Tunnelbauwerke der Zuführungsstrecken errichtet. Die Herausforderung an dieser Stelle: Wegen der stark befahrenen Bahnstrecke kann nur während Sperrpausen an Wochenenden und Nachts gearbeitet werden. Die Sperrpausenplanung sieht dabei noch rund ein Dutzend solcher Eingriffe vor. Dabei kommt es immer wieder auch zu Umleitungen der S-Bahn, wofür die Bahn schon heute ihre Kunden um Verständnis bittet. Unvermeidlich sind an dieser Stelle auch noch etwa sieben bis acht lärmintensive Bauphasen, bei denen Spundwände in das Erdreich gerüttelt werden. „Wir versuchen,

BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM e.V.
KOMMUNIKATIONSBÜRO

Jägerstraße 2
70174 Stuttgart
Tel. 0711 21321-200
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

079/2013 mic

die Arbeiten so schnell wie möglich umzusetzen und bitten die Bürger rund um diese Baustelle um Verständnis. Die Prüfung anderer Bauverfahren hat ergeben, dass dann vielleicht die Lärmintensität etwas geringer ausfiele, dafür die Belastung umso länger andauern würde“, erläutert Projektsprecher Dietrich. Bis zum Frühsommer soll die Rettungszufahrt gebaut sein, sie wird während der Bauzeit die Zufahrt der Baustelle: An dieser Stelle wird vom nächsten Jahr an neben dem Ingenieursbauwerk auch die sogenannte Untertürkheimer Kurve und die Neckarunterquerung als Tunnelstrecke vorgetrieben.

Brückenbau im Takt-Schiebe-Verfahren (PFA 1.4)

In den nächsten Wochen wird über das Sulzbachtal bei Denkendorf mehr als 40 Meter über dem Talgrund eine Brücke auf Wanderschaft gehen: Im Taktschiebe-Verfahren wird in den nächsten Wochen der Überbau der rund 370 Meter langen Eisenbahnüberfühung über sechs Stützen geschoben. Dabei werden die Brückenteile vor Ort gegossen und dann mit schweren Hydraulikpressen angehoben und angeschoben. Dieses Verfahren spart Zeit und Baukosten.

BAHNPROJEKT STUTTGART–ULM e.V.
KOMMUNIKATIONSBÜRO

Jägerstraße 2
70174 Stuttgart
Tel. 0711 21321-200
Fax 0711 21321-223
presse@bahnprojekt-s-ulm.de
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

079/2013 mic

Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Albaufstieg (PFA 2.2): Die Arbeiten für den Bau der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sind im Kosten- und Terminplan. Am Steinbühltunnel bei Hohenstadt und am Zwischenangriff Umpfental (bei Gruibingen, für den Boßlertunnel) läuft der Vortrieb bislang ohne Probleme. Weitere Schritte am Albaufstieg sind die Vorbereitung der Portale Aichelberg. Vom kommenden Spätsommer an, nimmt eine Tunnelvortriebsmaschine die Arbeit auf. Alle Baustellen werden über Baustellen-Behelfszufahrten an die Autobahn A8 angeschlossen. Der wesentliche Baustellenverkehr wird über diese eigens erstellten Zufahrten abgewickelt.

Albhochfläche (PFA 2.3): Beim Bau des Tunnels Widderstall in offener Bauweise auf der Albhochfläche konnte, anders als zunächst erwartet, auf Sprengungen weitgehend verzichtet werden. Die Sohltiefe des zweigleisigen Tunnels unmittelbar neben der Autobahn A8 ist in einem Teilbereich bereits erreicht.

Unübersehbar sind auch die weiteren Arbeiten auf der Albhochfläche, welcher mit 21 Kilometer den längsten Neubaustreckenabschnitt darstellt. Die Bahn hat aktuell die Herstellung des 6,6 Kilometer langen Streckenabschnitts zwischen Temmenhausen und Nellingen an eine Bietergemeinschaft unter Federführung der Firma Johann Bunte Bau GmbH aus Frankfurt vergeben. Das Auftragsvolumen beträgt ca. 62 Millionen Euro. Der Zuschlag wurde nach Berücksichtigung aller wettbewerblichen Bedingungen erteilt. Die Bietergemeinschaft wird jetzt mit der Ausführungsplanung und Bauvorbereitung für diesen zweiten Streckenabschnitt auf der Albhochfläche beginnen. Im ersten Streckenabschnitt von Dornstadt nach Temmenhausen sind derweil die Arbeiten schon weit fortgeschritten. Auch der Bund nutzt den Bau der Neubaustrecke, um in diesem Bereich die Autobahn auf sechs Fahrstreifen auszubauen.

Albabstiegstunnel (PFA 2.4): Der Albabstiegstunnel steht nach der Auftragsvergabe im vergangenen Sommer an ein Konsortium um die Fa. Züblin vor dem Baubeginn. In den nächsten Wochen und Monaten werden hier in Dornstadt und in Ulm-Lehr die Baustellen-Einrichtungsflächen erstellt.

Ulmer Hauptbahnhof (PFA 2.4/2.5): Die bereits seit mehreren Monaten laufenden Arbeiten im Hauptbahnhof Ulm werden fortgesetzt: Unter „rollendem Rad“ müssen sowohl für das Portal des Albabstiegstunnel wie auch für die Ingenieurbauwerke im Gleisvorfeld des Ulmer Hauptbahnhofs die notwendigen Vorbereitungen getroffen werden.