

Presseinformation

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: Symbolischer Baustart für den Tunnel nach Bad Cannstatt

Projektpartner und Auftragnehmer feiern zweiten Tunnelanschlag von Stuttgart 21 • Simone Herrmann nimmt als Tunnelpatin symbolischen Baustart vor

(Stuttgart, 21. März 2014) Mit einer Tunneltaufe wurde in Stuttgart heute der symbolische Baustart für den zweiten Stuttgarter Tunnel des Bahnprojekts gefeiert. Am sogenannten Zwischenangriff Nord kamen Projektpartner, Mineure und Ingenieure zu den Feierlichkeiten für die Tunnelzuführung nach Bad Cannstatt zusammen.

„Die erste württembergische Eisenbahnstrecke nahm 1845 zwischen Bad Cannstatt und Untertürkheim ihren Betrieb auf. Heute stehen wir hier im alten Eisenbahnviertel am Nordbahnhof und schreiben die Eisenbahngeschichte ein bedeutendes Stück fort. Ich persönlich freue mich, dass wir mit unserem Bahnprojekt nicht nur den Grundstein für eine der zentralen Verkehrsinfrastrukturen legen, sondern der Stadt Stuttgart damit auch neue Gestaltungsmöglichkeiten geben“, so der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube.

Bürgermeister Dr. Martin Schairer betonte in diesem Zusammenhang die Bedeutung des neuen Verkehrsknotens für die Stadt Stuttgart: „Wenn die unterirdischen Schienenstrecken in Betrieb gehen, geben wir den Bürgerinnen und Bürgern darüber – auf den dann frei gewordenen Gleisflächen – rund 100 Hektar Fläche zur städtebaulichen Entwicklung zurück. Die dafür notwendigen Konzepte müssen in den kommenden Jahren entwickelt werden und zwar unter enger Beteiligung der Bürgerschaft.“

Ministerialdirigent Elmar Steinbacher begrüßte, dass das Projekt mit einem weiteren Tunnel in Stuttgart voranschreitet. Im Namen der Landesregierung wünschte Steinbacher den am Bau beteiligten Arbeiterinnen und Arbeitern, dass der Tunnelvortrieb gut und vor allem sicher vorankommt. „Dies ist auch für unser gemeinsames Ziel einer zeitgerechten Inbetriebnahme wichtig“, so Steinbacher.

In bergmännischer Tradition nahm Tunnelpatin Simone Herrmann, die Frau des Regionalpräsidenten Thomas Bopp, nach der ökumenischen Segnung den symbolischen Tunnelanschlag vor. Eine Arbeitsgemeinschaft um HOCHTIEF, vertreten durch Essimari Kairisto, Mitglied des Vorstands der HOCHTIEF Solutions AG, ist mit dem Bau der Tunnelzuführung nach Bad Cannstatt beauftragt.

Durch das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm wird der Bahnknoten rund um die Landeshauptstadt neu geordnet. Damit verkürzen sich die Reisezeiten im Fern- und Nahverkehr, Kapazitätsengpässe werden beseitigt.

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

016/2014 NEA

Tag der Offenen Baustelle

Am Samstag, 22. März 2014, öffnet die Bahn für die Bürger von 10:00 bis 16:00 Uhr mit einem Tag der Offenen Baustelle die Türen zum Zwischenangriff Nord.

Zu sehen sind dort das Schachtbauwerk, Baustellengeräte sowie das InfoMobil mit allgemeinen Informationen zum Projekt. Ingenieure der Bahn stehen hier für Fragen der Bürger bereit und geben Einblick in die Bautechnik.

Eine unmittelbare Zufahrt zur Baustelle mit dem Auto ist nicht möglich. Besucher sollten daher mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen und die Stadtbahnlinien U5, U6, U7 und U15 bis Haltestelle Eckartshaldenweg nutzen. Von dort ist ein Fußweg über die Hedwig-Dohm-Straße ausgeschildert.

Für einen Imbiss vor Ort ist gesorgt.

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

016/2014 NEA

Zahlen, Daten, Fakten zum Tunnel von und nach Bad Cannstatt

Die Tunnel von und nach Bad Cannstatt gehören zur Tunnelzuführung Feuerbach und Bad-Cannstatt und damit zum Planfeststellungsabschnitt 1.5. Die Fernbahnzuführung verläuft von Bad Cannstatt aus über die Neckarbrücke und unter dem Rosensteinpark im Tunnel in Richtung Hauptbahnhof.

Tunnelstrecke: 3.507 Meter für den Fernbahn-Tunnel Bad Cannstatt sowie 1.170 Meter für den S-Bahn-Tunnel Rosenstein bis zum Halt Mitnachtstraße.

Brückenbauwerke: Neckarbrücke mit 355 Meter

Streckengeschwindigkeit: maximal 160 Stundenkilometer

Geplantes Jahr der Inbetriebnahme: 2021

Die Tunnelzuführung nach Bad Cannstatt wird von zwei zentralen Bereichen aus gebaut: Vom Zwischenangriff Nord und von der Ehmannastraße aus (Details dazu auf den folgenden Seiten).

Die Vergabe der Tunnel aus dem PFA 1.5 (Rohbau Tunnelbauwerke Bad Cannstatt, Feuerbach und S-Bahn) erfolgte in drei Losen. Die Rohbauarbeiten für das Los „Tunnel Bad Cannstatt“, dessen symbolischer Baustart heute gefeiert wird, werden von einer Bietergemeinschaft unter Leitung der Firma HOCHTIEF ausgeführt. Zu diesem Los gehört der S-Bahn-Tunnel Rosenstein/Mitnachtstraße.

Der Auftrag für den Tunnel Feuerbach ging an eine Bietergemeinschaft unter Leitung des mittelständischen Stuttgarter Unternehmens Baresel. Der in offener Bauweise geplante 1.157 Meter lange S-Bahntunnel zwischen Mitnachtstraße und Hauptbahnhof wurde an das Unternehmen Max Bögel vergeben.

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

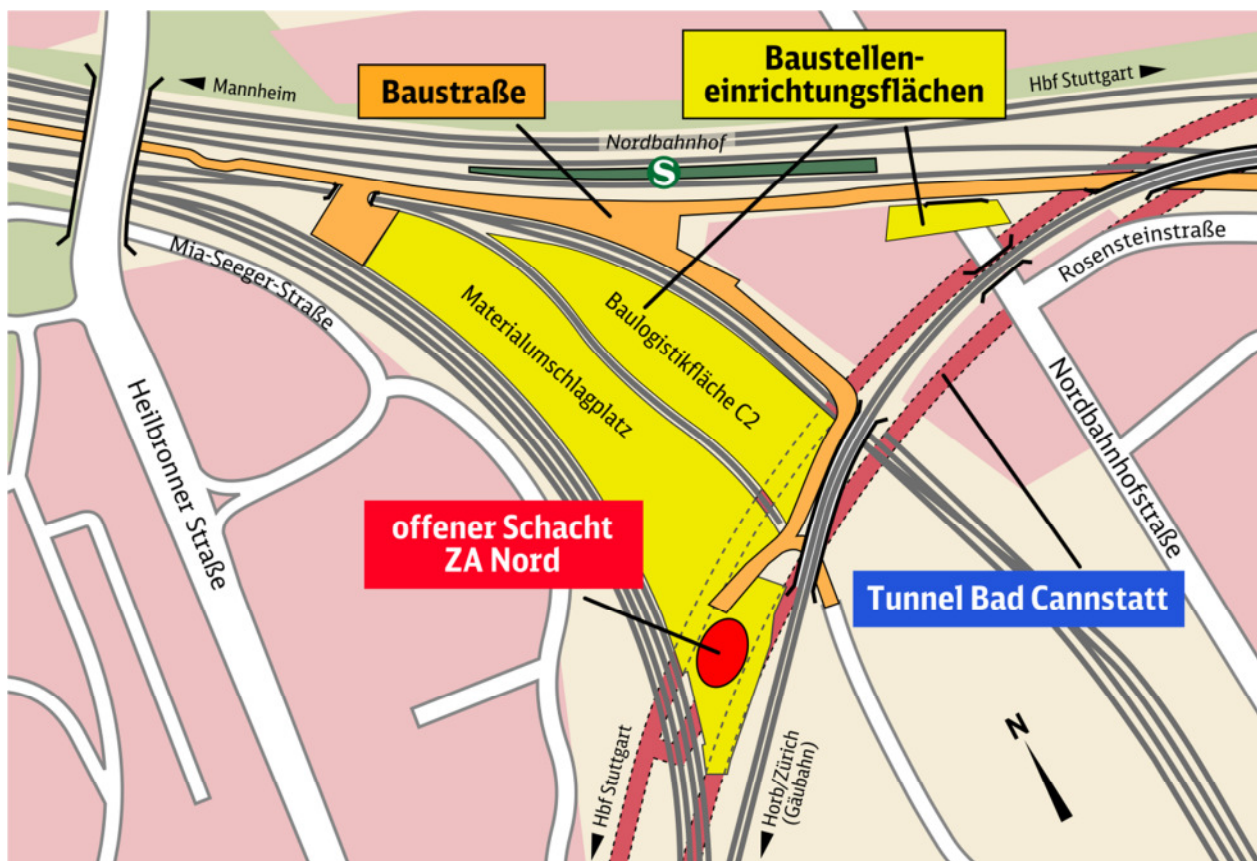
016/2014 NEA

Cannstatter Ast – Zwischenangriff Nord

Der Zwischenangriff Nord ist der zentrale Punkt, von dem aus der Tunnel von und nach Bad Cannstatt sowohl in Richtung Hauptbahnhof als auch bis zur Ehmannstraße vorgetrieben wird.

Im Unterschied zum Zwischenangriff Prag (Tunnel Feuerbach) geht die Bahn hier nicht horizontal in den Berg, sondern über einen 26 Meter tiefen, senkrechten Schacht. Dieser liegt auf dem Niveau des Tunnels. Der Vortrieb hierzu hat Mitte Februar begonnen.

Über diesen Zwischenangriff versucht die Bahn die Beeinträchtigungen für die Bevölkerung so gering als möglich zu halten: Er liegt unmittelbar neben der zentralen Logistikfläche, so dass der Aushub von dort aus direkt und ohne öffentliche Straßen zu benutzen über den Zug abtransportiert wird.



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

016/2014 NEA

Cannstatter Ast – Bereich Ehmannstraße

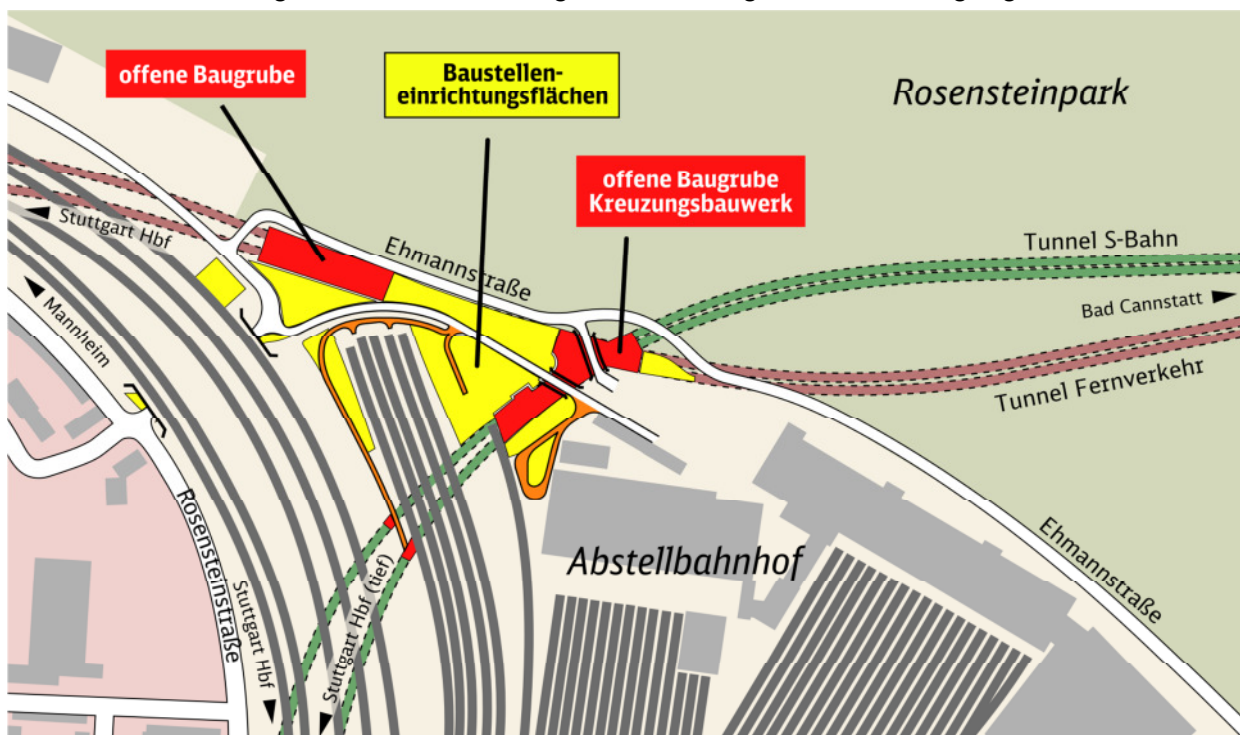
Im Bereich der Ehmannstraße entsteht in offener Bauweise ein Kreuzungs- und Verzweigungsbauwerk.

Im unmittelbaren Bereich des bestehenden Abstellbahnhofs kreuzen sich zum einen die künftigen Tunnel der S- und Fernbahn. Dort unterfährt der neue S-Bahn-Tunnel zwischen den Stationen Bad Cannstatt und Mitnachtstraße die ebenfalls im Tunnel verlaufende Fernbahnzuführung zwischen Bad Cannstatt und dem neuen Hauptbahnhof. Die offene Baugrube des Kreuzungsbauwerks ist auch der zweite Punkt, von dem aus die zweigleisigen Tunnelröhren unter dem Rosensteinpark nach Bad Cannstatt vorgetrieben werden.

Im Bereich der Ehmannstraße verzweigen sich zum anderen auch die beiden Strecken (Fernbahn/S-Bahn) von einem zweigleisigen Tunnel zu zwei eingleisigen Tunnelröhren in Richtung Hauptbahnhof.

Wie oben beschrieben wird im Rahmen der Arbeiten auch die künftige S-Bahn-Trasse entlang der heutigen Trasse in einen zweigleisigen Tunnel verlegt und damit die Anbindung an den neuen Hauptbahnhof sichergestellt.

In den kommenden Wochen wird im Bereich der Ehmannstraße die Zielbaugrube für den Vortrieb vom Zwischenangriff Nord aus gebaut. Die Vortriebsarbeiten vom Bereich der Ehmannstraße starten nicht vor 2015. In diesem Bereich liegt auch die Baustelleneinrichtungsfläche zur Erstellung des Kreuzungs- und Verzweigungsbauwerks.



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: