

Stuttgart, 15.10.2013

**S21 Folgemaßnahme Staatsgalerie
Verlegung der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie
sowie der zu- und abführenden Tunnel
- Bericht über den Stand der Maßnahme**

Mitteilungsvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	22.10.2013

Bericht

Vom Bericht über den Stand der S21 Folgemaßnahme (Verlegung der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie sowie der zu- und abführenden Tunnel) wird Kenntnis genommen.

1. Bisherige Beschlüsse

Am 21. Januar 1997 hat der Ausschuss für Umwelt und Technik der Variante 1 als Vorzugsvariante zugestimmt (GDRrs 558/1996).

Am 25. September 2012 hat der Ausschuss für Umwelt und Technik im Rahmen der GDRrs 642/2012 eine Stellungnahme zum 11. Planänderungsverfahren abgegeben.

2. Beschreibung der Baumaßnahme

2.1. Bereich Haltestelle

Nördlich des Gebhard-Müller-Platzes liegt in Tieflage unter der Willy-Brandt-Straße auf Höhe des Planetariums die Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie. Im Zuge des Neubaus des Stuttgarter Hauptbahnhofs - Projekt Stuttgart 21 - durchschneidet der neue DB-Tunnel einen Teil der bestehenden Haltestelle. Als Ersatz für die bestehende dreigleisige Stadtbahnhaltestelle ist eine neue, in der Lage und Höhe verschobene, aber ebenfalls dreigleisige Haltestelle erforderlich.

Es werden ein Seiten- und ein Mittelbahnsteig als Hochbahnsteig ausgebildet. Die Bahnsteiglängen sind für Züge in Doppeltraktion bis 76 m Länge ausgelegt. Optional ist eine Verlängerung der Bahnsteige bis 116 m konstruktiv vorgehalten. Die Haltestelle wird mit

einem Schalendach überspannt, das in Richtung Schlossgarten/Planetarium zur natürlichen Belichtung und Belüftung geöffnet ist. Die 30 m breite, gewölbte Dachkonstruktion wird als unprofilierte, glatte Sichtbetonoberfläche in Weißbeton, entsprechend dem Gestaltungskonzept des neuen Fernbahnhofs, hergestellt. Zur Erschließung der Bahnsteige wird die Konstruktion an vier Stellen durchdrungen. Die beiden in Richtung Zugang Fernbahnhof liegenden Treppenanlagen werden jeweils mit einer Geh- und zwei Fahrtreppen ausgestattet. Somit entsteht an dieser Stelle ein neuer Verknüpfungspunkt zwischen der Stadtbahn und dem Fernbahnhof. Bei den beiden in Richtung Innenministerium liegenden Treppenanlagen sind zunächst nur GehTreppen vorgesehen. Die Option einer Fahrtreppennachrüstung wird aber bautechnisch vorgesehen. Um die barrierefreie Erschließung der Haltestelle zu gewährleisten, ist auf den Bahnsteigen jeweils ein Aufzug angeordnet. Der Seitenbahnsteig ist zudem aus Richtung Schlossgarten über eine Rampe zu erreichen. Auf Straßenebene sind nach Osten zur Sängersstraße, im Rahmen der B 14 Deckverlängerung, Fußgängerfurten über die Willy-Brandt-Straße vorgesehen. Die Überdeckung der B 14 in diesem Bereich erfolgt im Anschluss an die Baumaßnahme Staatsgalerie.

Die Stadtbahnhaltestelle wird aus Richtung Neckartor mit einem dreigleisigen Tunnel an den Bestand angeschlossen. In Richtung Charlottenplatz bzw. Arnulf-Klett-Platz schließen drei Tunneläste, die im Verzweigungsbereich teilweise übereinander liegen, die Haltestelle an das Stadtbahnnetz an.

2.2. Die Tunnelanbindung in Richtung Stadtbahnhaltestelle Neckartor

Der 190 m lange, dreigleisige Tunnelabschnitt fällt vom Haltestellenende bis zur Einmündung in den Bestand auf rund 6 m unter Niveau der B 14 ab. Die westliche Außenwand des bestehenden Tunnels muss über eine Länge von rund 120 m abgebrochen werden. An den verbleibenden Tunnelquerschnitt werden die neuen Sohl-, Wand- und Deckenabschnitte konstruktiv angeschlossen. Um diese Bauarbeiten ausführen zu können, müssen Verkehrsstufen eingerichtet und Behelfsbrücken im Straßenraum der B 14 eingebaut werden. Dies ist eine anspruchsvolle Aufgabe, denn die B 14 ist mit über 100.000 Kraftfahrzeuge pro Tag belastet und der anzuschließende Stadtbahntunnel wird mit 5 Linien im Zweiminutentakt je Richtung frequentiert.

2.3. Die Tunnelanbindung in Richtung der Stadtbahnhaltestellen Charlotten- bzw. Arnulf-Klett-Platz

Drei Tunneläste gilt es anzubinden. Zwei eingleisige Tunnelachsen für die Anbindung an den Arnulf-Klett-Platz und eine zweigleisige Tunnelachse für die Anbindungen in Richtung Charlottenplatz. Insgesamt müssen auf einer Länge von rund 550 m neue Tunnel in offener Bauweise hergestellt werden.

Die Tunnelachse zum Arnulf-Klett-Platz durchschneidet den Nesenbachkanal der Stadtentwässerung Stuttgart, der damals als Rechteckkanal über den bestehenden Stadtbahntunnel gebaut wurde. Da der Kanal auch dem Fernbahntunnel im Weg liegt, werden die Umverlegearbeiten durch die DB Netz AG beauftragt. Der neue Stadtbahntunnel wird in einem schleifenden Schnitt an den bestehenden Tunnel in der Schillerstraße angebunden.

Der zweigleisige Tunnelabschnitt in Richtung Charlottenplatz durchschneidet die beiden bestehenden eingleisigen Stadtbahntunnel in Richtung Arnulf-Klett-Platz bzw. in Gegenrichtung. Somit müssen drei bzw. zwei Bestandsblöcke abgebrochen werden. Betriebs Einschränkungen und Umleitungsstrecken für den Stadtbahnbetrieb lassen sich daher nicht mehr vermeiden. Zudem muss ein neuer Überwerfungsblock (zwei Tunnel liegen

direkt übereinander) gebaut werden, d. h. der zweigleisige Tunnel überquert den vom Arnulf-Klett-Platz kommenden neuen eingleisigen Tunnel. Der neue Tunnelblock wird im Überwerfungsbereich als Brückenblock ausgebildet, der auf zusätzlichen Gründungspfählen beidseitig aufgelagert wird. Erschwerend kommt hinzu, dass der Brückenblock zur Hälfte im hochfrequentierten Straßenraum liegt. Dies gilt auch für den Rest der Tunnelachse, daher wird größtenteils eine Deckelbauweise erforderlich.

3. Planfeststellungsverfahren

Am 30. Oktober 2001 beantragte die DB Netz AG das Planfeststellungsverfahren für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart - Projekt Stuttgart 21 -, Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) beim Eisenbahn-Bundesamt. Die Maßnahme „Stuttgart 21 Folgemaßnahme Staatsgalerie“ ist Bestandteil dieses Planfeststellungsabschnitts. Der Planfeststellungsbeschluss ist seit dem 28. Januar 2005 rechtskräftig.

Am 7. Februar 2013 wurde die 11. Planänderung „Gründungen von Ingenieurbauwerken“ durch das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt.

Gegenstand der Planänderung war die Änderung der Gründung und Ausführung einiger Ingenieurbauwerke. Anlass waren die im Zuge vertiefender Planungen und Bodenerkundungen nun detaillierter vorliegenden Baugrundverhältnisse.

Am 11. Juli 2013 wurde durch die DB Netz AG die 14. Planänderung „Verkürzter Düker Nesenbach“ beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht.

Gegenstand der 14. Planänderung ist die Verkürzung des Dükers durch Verschiebung des Oberhauptes in Richtung Norden. Die Herstellung der verkürzten Dükerstrecke kann in offener Bauweise erfolgen. Das Verfahren ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Die Stadtbahntrassierung ist von der Planänderung nicht betroffen, hat aber Auswirkungen auf den Bauablauf.

4. Bauausführung

Die 14. Planänderung „Verkürzter Düker Nesenbach“ betrifft auch die Folgemaßnahme Haltestelle Staatsgalerie. Die Herstellung der Tunnelstrecken in der Schillerstraße ist zeitlich vom Bau des Nesenbachdükers abhängig. Solange das Planänderungsverfahren nicht abgeschlossen ist, kann auch mit dem Bau der Stadtbahntunnel in diesem Bereich nicht begonnen werden. Um weitere Verzögerungen der Bauabwicklung Haltestelle Staatsgalerie zu vermeiden, wurde die Maßnahme in zwei Teile getrennt (siehe Anlage 1). Teil 1 umfasst die Haltestelle sowie die Tunnelstecken in Richtung Neckartor und in Richtung Charlottenplatz, Teil 2 die Abschnitte in der Schillerstraße. Vorerst wird lediglich der Teil 1 ausgeschrieben.

5. Stand der Maßnahme

Der Auftrag für die Ausführungsplanung der Haltestelle wurde am 25. Juli 2012 an das Büro ingenhoven architects GmbH, Düsseldorf, vergeben.

Der Auftrag für die Ausschreibungsplanung der Tunnelstrecken wurde am 29. Oktober 2012 an das Büro Boll und Partner GmbH, Stuttgart, vergeben.

Der Auftrag für die Technische Gebäudeausstattung wurde am 10. Januar 2013 an das Büro Kofler Energies, Frankfurt a. M., vergeben.

Derzeit werden die Ausschreibungsunterlagen für den Rohbau des Teil 1 der Gesamtmaßnahme vorbereitet. Voraussichtlich Ende Oktober 2013 werden die Unterlagen an die aus dem Teilnahmewettbewerb hervorgegangenen Unternehmen verschickt. Die Beauftragung erfolgt im 1. Quartal 2014. Der Beginn der Bauarbeiten ist für das 2. Quartal 2014 geplant.

Die Ausschreibung des Teil 2 folgt sobald die 14. Planänderung rechtsgültig ist.

6. Termine

Die gesamte Maßnahme erstreckt sich über 63 Monate. Die Fertigstellung ist für Mitte 2019 geplant.

7. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für die Folgemaßnahme Staatsgalerie belaufen sich auf 85 Mio. EUR (netto).

Die Maßnahme wird gemäß Kreuzungsvereinbarung/Kostenübernahmevereinbarung zwischen SSB AG und DB Netz AG zu 100 % von der DB Netz AG über das Projekt Stuttgart 21 finanziert.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Die SSB AG hat der Vorlage zugestimmt.

Vorliegende Anfragen/Anträge:

-

Erledigte Anfragen/Anträge:

Antrag vom 04.02.2013 (Nr. 63/2013)

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1: Übersichtslageplan

Anlage 2: Visualisierung der Haltestelle

<Anlagen>





