



MAX BÖGL

Fortschritt baut man aus Ideen.

Pressemitteilung

Sengenthal, 12. Dezember 2022



Testfahrt auf der Filstalbrücke nach der Fertigstellung Bildnachweis: Firmengruppe Max Bögl / Levin Kloos

Verkehrsfreigabe

Neubaustrecke Wendlingen–Ulm feierlich in Betrieb genommen

Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist ein wichtiger Abschnitt im künftigen Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn und als Bestandteil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes "Magistrale für Europa" von internationaler Bedeutung. Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember werden nun fortan täglich tausende Reisende von zusätzlichen Verbindungen zwischen Stuttgart und München und in Europa profitieren. Dank der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sparen sie künftig zudem rund 15 Minuten Zeit. Die Firmengruppe Max Bögl war über viele Jahre an zahlreichen Projekten der Neubaustrecke sowie Stuttgart 21 mit einer Gesamtauftragssumme von rund einer Milliarde Euro beteiligt und freut sich sehr, zum Gelingen der Gesamtaufgabe maßgeblich beigetragen zu haben.

Pressekontakt

Jürgen Kotzbauer
Leiter
Unternehmenskommunikation

Tel. +49 9181 – 909-10712
jkotzbauer@max-boegl.de

Firmengruppe Max Bögl
Postfach 11 20
92301 Neumarkt i. d. OPf.

Das neue Wahrzeichen in Baden-Württemberg - die Filstalbrücke

Mit dem Bau der Filstalbrücke konnte die Firmengruppe Max Bögl in Arbeitsgemeinschaft mit Porr das markanteste Bauwerk der Neubaustrecke errichten und damit einen wesentlichen Betrag für das Großprojekt leisten. Mit knapp 500 m Länge wurden in bis zu 85 m Höhe zwei parallel verlaufende Spannbetonbrücken errichtet. Aufgrund der an beiden Seiten befindlichen Tunnel musste der Achsabstand der Brücken 30 m betragen.

Besonders markant sind die beiden Y-Hauptpfeiler im Tal der Fils, die in einem Abstand von 150 Metern das Tal frei überspannen. Die offene Gestaltung wird noch verstärkt durch einen nur 8,40 m breiten Überbau. Neben den beiden Hauptbrücken wurden noch diverse Nebenbauwerke errichtet, wie Portalhauben, Technikgebäude, Pumpenzentrale, Löschwasserbehälter, Treppenanlagen, Stützwände, Rettungszufahrten sowie Straßen und Wege.

Durch die partnerschaftliche und lösungsorientierte Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten konnten alle technischen Herausforderungen gemeistert werden, wodurch ein wichtiger Beitrag für die Inbetriebnahme des Streckenabschnittes Wendlingen–Ulm geleistet wurde.



Die Filstalbrücke im Zuge der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in der Endbauphase.
Bildnachweis: Firmengruppe Max Bögl / Levin Kloos

Pressekontakt

Jürgen Kotzbauer
Leiter
Unternehmenskommunikation

Tel. +49 9181 – 909-10712
jkotzbauer@max-boegl.de

Firmengruppe Max Bögl
Postfach 11 20
92301 Neumarkt i. d. OPf.

Die Firmengruppe Max Bögl war zudem an den nachfolgend aufgeführten Projekten beteiligt:

Der Tunnel Alabstieg

Ein Teilabschnitt der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist der eingleisige, zweiröhrige Alabstiegstunnel mit einer Länge von ca. 5.875 m in der Weströhre und ca. 5.886 m in der Oströhre. Die Neubaustrecke verlässt bei der Gemeinde Dornstadt die Parallelführung zur Autobahn und führt von der Albhochfläche über den Alabstiegstunnel hinab nach Ulm, wo sie im Gleisvorfeld des Ulmer Hauptbahnhofes mündet.

Insgesamt wurden die beiden Röhren des Alabstiegstunnels mit 11 Querschlägen miteinander verbunden. Die maximale Überdeckung des Tunnels beträgt ca. 100 m, die maximale Längsneigung ca. 2,5 %. Zusätzlich zu den beiden Röhren beinhaltete der Leistungsumfang der Arbeitsgemeinschaft aus den Unternehmen Max Bögl und Ed. Züblin u.a. den Bau des Portals Dornstadt mit dem Rettungsplatz einschließlich Zuwegung, die Errichtung der Eisenbahnüberführung über den Tobelgraben, den Bau des RRB Portals Dornstadt sowie den Erdbau der freien Strecke von 925 m bis zum Portal Dornstadt.

Tübbings für den Fildertunnel

Seit Dezember 2014 belieferte die Firmengruppe Max Bögl die Baustelle des Fildertunnels regelmäßig mit Tübbings aus dem Fertigteilwerk in Sengenthal. Tübbings sind hochpräzise Betonfertigteile und werden für den Bau der Innenschale des Tunnels verwendet. Der Fildertunnel besteht aus zwei Röhren mit je 9,5 km Länge und ist in die Abschnitte Unterer und Oberer Fildertunnel unterteilt. Je nach Bauabschnitt haben die Tübbingringe eine Wandstärke von 45 oder 60 cm und sind rund 71 bzw. 93 Tonnen schwer. Insgesamt produzierte die Firmengruppe über 7.300 Ringe bestehend aus je sieben Einzelsegmenten, die mit der Bahn zur Baustelle transportiert wurden.

Nach insgesamt 474 Zügen wurde im Sommer 2019 der letzte Tübbing-Zug auf den Weg Richtung Stuttgart geschickt. Durch den nachhaltigen Bahntransport konnten 22.973 LKW-Transporte vermieden werden, die sonst für diese Menge an Tübbings notwendig gewesen wären. In Summe wurden knapp 600.000 Tonnen aus dem Werk Sengenthal zum Empfangsbahnhof bei Plochingen transportiert. Dort wurden diese per Stapler vom Waggon auf die LKW bzw. in das Zwischenlager umgeschlagen und anschließend an das Tunnelportal geliefert. Der Fildertunnel ist Teil des Großprojekts Stuttgart 21 und verbindet den Stuttgarter Hauptbahnhof mit der Filderebene.

Der Flughafentunnel Stuttgart

Auf einem 5,3 km langen Abschnitt der Neubaustrecke entlang der BAB 8 vom Fildertunnel bis nach Wendlingen entsteht der neue Fern- und Regionalbahnhof unter dem Stuttgarter Flughafen- und Messegelände. Er wird durch den rund 2,1 km langen Flughafentunnel sowie die abschnittsweise Verlegung der Landesstraße 1204 an die Neubaustrecke angebunden.

Pressekontakt

Jürgen Kotzbauer
Leiter
Unternehmenskommunikation

Tel. +49 9181 – 909-10712
jkotzbauer@max-boegl.de

Firmengruppe Max Bögl
Postfach 11 20
92301 Neumarkt i. d. OPf.

Die unterirdische Haltestelle Flughafen/Messe wird eine Länge von 400 Metern haben und – ebenso wie die zwei eingleisigen, 1,8 Kilometer langen Röhren des Flughafentunnels – in bergmännischer Bauweise ausgeführt.

Die Neckarbrücke

Im Zuge des Projekts Stuttgart 21 werden künftig über den Neubau der rund 345 Meter langen Neckarbrücke in Stuttgart-Bad Cannstatt die Züge der S-Bahn und Fernbahn auf vier parallelen Gleisen rollen. Die moderne Stahlverbundbrücke mit ihren charakteristischen Stahlsegeln wurde durch die Firmengruppe Max Bögl errichtet und ersetzt die bestehende viergleisige Rosensteinbrücke, die sich südlich des neuen Bauwerks befindet.

Für das Brückenprojekt wurden insgesamt 4.750 Tonnen Bauteile in der eigenen Max Bögl Stahlbaufertigung in Sengenthal maßgenau hergestellt, zur Baustelle transportiert und montiert.

Die Talbrücke Denkendorfer Tal

Im Zuge der Neubaustrecke wird im Denkendorfer Tal eine Landstraße mit Radweg und zwei Wirtschaftswegen durch die Talbrücke überspannt. Die Firmengruppe Max Bögl errichtete die Eisenbahnbrücke als siebenfeldriges Durchlaufträgerbauwerk mit Stützweiten von bis zu 27 Metern. Die Gesamtlänge beträgt 175 Meter bei einer maximalen Höhe von rund 10 Metern.

Projekte im Neckartal

In einem 350 Meter langen Streckenabschnitt der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm erstellte die Firmengruppe Max Bögl drei Brückenbauwerke sowie die Ausfädelung in die Große Wendlinger Kurve. Die Leistungen umfassten auf offener Strecke ein Dammbauwerk sowie drei Eisenbahnüberführungen inklusive Stützbauwerken und Lärmschutzwänden. Die Hauptbauleistung wurde Ende 2021 abgeschlossen. Die Einzelbauwerke waren:

- **EÜ Neckartal:** Dreifeldrige Hohlkastenbrücke mit einer Länge von 135 Metern und einer Fläche von 1.750 m²
- **EÜ Neckartalbahn:** Dreifeldrige Plattenbalkenbrücke mit einer Länge von 59 Metern und einer Fläche von 850 m²
- **EÜ Neckartalbahn:** Dreifeldrige Plattenbalkenbrücke mit einer Länge von 57 Metern und einer Fläche von 370 m²

Pressekontakt

Jürgen Kotzbauer
Leiter
Unternehmenskommunikation

Tel. +49 9181 – 909-10712
jkotzbauer@max-boegl.de

Firmengruppe Max Bögl
Postfach 11 20
92301 Neumarkt i. d. OPf.



MAX BÖGL

Fortschritt baut man aus Ideen.



Hauptsitz der Firmengruppe Max Bögl in Sengenthal i.d.OPf.
Bildnachweis: Firmengruppe Max Bögl

Firmengruppe Max Bögl

Mit rund 6.500 hoch qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an weltweit 40 Standorten und einem Jahresumsatz von über 2 Mrd. Euro zählt Max Bögl zu den größten Bauunternehmen der deutschen Bauindustrie. Seit der Gründung im Jahr 1929 ist die Firmengeschichte geprägt von Innovationskraft in Forschung und Technik – von maßgeschneiderten Einzellösungen bis zu bautechnisch und ökologisch nachhaltigen Gesamtlösungen.

Mit zukunftsweisenden Eigenentwicklungen zu Themen unserer Zeit, wie erneuerbare Energien, Urbanisierung, Mobilität und Infrastruktur, verwirklicht die Firmengruppe schon heute Lösungen für die Megatrends unserer globalisierten Welt. Basierend auf der langjährigen Erfahrung und Kompetenz im hochpräzisen Betonfertigteiltbau positioniert sich Max Bögl zudem als wichtiger Impulsgeber in der Entwicklung innovativer Produkte, Technologien und Bauverfahren.

Das breite Leistungsspektrum und die hohe Wertschöpfungstiefe mit eigenem Stahlbau, eigenen Fertigteilwerken, modernstem Fuhr- und Gerätepark sowie eigenen Roh- und Baustoffen garantieren höchste Qualität. Dabei sichert der Einsatz von BIM, Lean Management/Production und einer standardisierten Projektabwicklung Termintreue und Wirtschaftlichkeit von der ersten Konzeptidee bis zum fertigen Bauprodukt.

www.max-boegl.de

Pressekontakt

Jürgen Kotzbauer
Leiter
Unternehmenskommunikation

Tel. +49 9181 – 909-10712
jkotzbauer@max-boegl.de

Firmengruppe Max Bögl
Postfach 11 20
92301 Neumarkt i. d. OPf.