

## Presseinformation

8. Juni 2021

### **U5-Verlängerung ins Europaviertel: Wichtiger Projektmeilenstein erreicht – EVA ist am Ziel angekommen**

Nachdem die Tunnelbohrmaschine (TBM) EVA Ende Januar 2021 ihre zweite Reise durch den Frankfurter Untergrund angetreten hat, ist sie Ende Mai 2021 an ihrem Ziel unter dem Platz der Republik angekommen. Mit insgesamt 8.358 Tübbingem hat EVA rund 1.700 Tunnelmeter – verteilt auf zwei Röhren – gebaut. Die letzten Meter der beiden Tunnelröhren werden nun bergmännisch hergestellt, da die Wand des unterirdischen Anschlussbauwerks aus den 1970er Jahren nicht von der TBM durchfahren werden kann. „Es freut mich, dass die Tunnelarbeiten mit der Tunnelbohrmaschine nun abgeschlossen sind und wir in diesem wichtigen Frankfurter Verkehrsprojekt einen großen Meilenstein erreicht haben“, sagte Verkehrsdezernent Klaus Oesterling.

Anfang September 2019 startete EVA mit dem Vortrieb für die erste Röhre. Die Arbeiten verliefen nicht immer reibungslos, so musste EVA Ende 2019 für mehrere Monate stoppen. Am Schneidrad war ein außergewöhnlich starker Verschleiß festgestellt worden, der eine Sanierung des Schneidrads unter Tage erforderlich machte. Nach der Schneidradsanierung nahm EVA wieder richtig Fahrt auf und fuhr die Reststrecke der Südröhre sicher auf. Nach Rück- und Wiederaufbau der Tunnelbohrmaschine begann Ende Januar 2021 der zweite Vortrieb, nach vier Monaten ist das Ziel nun erreicht.

Die Arbeiten im 24/7-Betrieb und die damit verbundenen notwendigen logistischen Abläufe zur Versorgung der Maschine haben den Anwohner:innen viel Verständnis abverlangt. Nach Abschluss des jetzt anstehenden bergmännischen Vortriebs werden auch die nächtlichen Arbeiten auf dem Baufeld in der Europa-Allee wieder abnehmen.

„Wir sind äußerst positiv gestimmt, da die Vortriebsarbeiten insgesamt trotz einiger Herausforderungen so gut gelaufen sind. Für kommende Projekte haben wir hier viele Erfahrungen sammeln können“, so Florian Habersack, kaufmännischer Geschäftsführer der Stadtbahn Europaviertel Projektbaugesellschaft mbH (SBEV) und Prokurist der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF). Ingo Kühn, technischer Geschäftsführer der SBEV fügt hinzu: „Die Tunnelarbeiten bei der Röhren verliefen sicher sowie nahezu setzungsfrei und wir haben erlebt, was heutzutage beim innerstädtischen Tunnelbau technisch möglich ist. Für die letzten Meter sind wir zuversichtlich und gut vorbereitet. Wir danken der Tunnelmannschaft und allen Beteiligten, insbesondere aber auch den Anliegern für ihre Geduld und Unterstützung.“

In der Südröhre beginnen nun die bergmännischen Arbeiten, während die Tunnelbohrmaschine in der Nordröhre sukzessive zurückgebaut und durch die fertige Röhre zurück in den Startschacht in der Europa-Allee transportiert wird. Der Schild verbleibt im Boden und das Schneidrad wird in Teilen heraustransportiert. Dann folgen die Nachläufer. Diese Teile der TBM können wieder auf anderen Tunnelbau-Baustellen in der Welt eingesetzt werden. „Es ist beeindruckend – gerade auch im Vergleich zu den früher auf innerstädtischen U-Bahn-Baustellen verwendeten Baumethoden –, was heute technisch möglich ist und wie präzise die Tunnelbohrmaschine arbeitet“, sagte VGF-Geschäftsführer Michael Rüffer im Rahmen einer Tunnelbegehung.

Sobald die bergmännischen Arbeiten in beiden Röhren abgeschlossen sind, wird der Tunnelbau in der Europa-Allee mittels offener Bauweise fortgesetzt und auch mit dem Bau der Rampe begonnen. Parallel wird die Baugrube der Station „Güterplatz“ sukzessive ausgehoben, einschließlich des Rückbaus der dort verlegten Tunnelröhren.

Der Bau des oberirdischen Streckenabschnitts, der Ausbau des Tunnels Europagarten sowie der gesamte technische Ausbau der neuen Strecke schließen sich in den nächsten Jahren Schritt für Schritt an. Die Inbetriebnahme der neuen U-Bahn ist nach gegenwärtigem Stand bis Ende 2025 vorgesehen.

**Pressekontakt:**

**SBEV Stadtbahn Europaviertel Projektbaugesellschaft mbH**

Telefon: 069 213-29850

[info@sbev-frankfurt.de](mailto:info@sbev-frankfurt.de)