

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Planfeststellungsabschnitt 2.1 c: Albvorland

Herwig Ludwig

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Stuttgart, 06.11.2012

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

1. Bahnprojekt Stuttgart–Ulm
2. Der Abschnitt im Detail
3. Bauablauf
4. Umwelt- und Naturschutz
5. Informationsangebot

1. Bahnprojekt Stuttgart–Ulm
2. Der Abschnitt im Detail
3. Bauablauf
4. Umwelt- und Naturschutz
5. Informationsangebot

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: Teil der zentralen West-Ost-Achse in Europa



„Magistrale für Europa“:

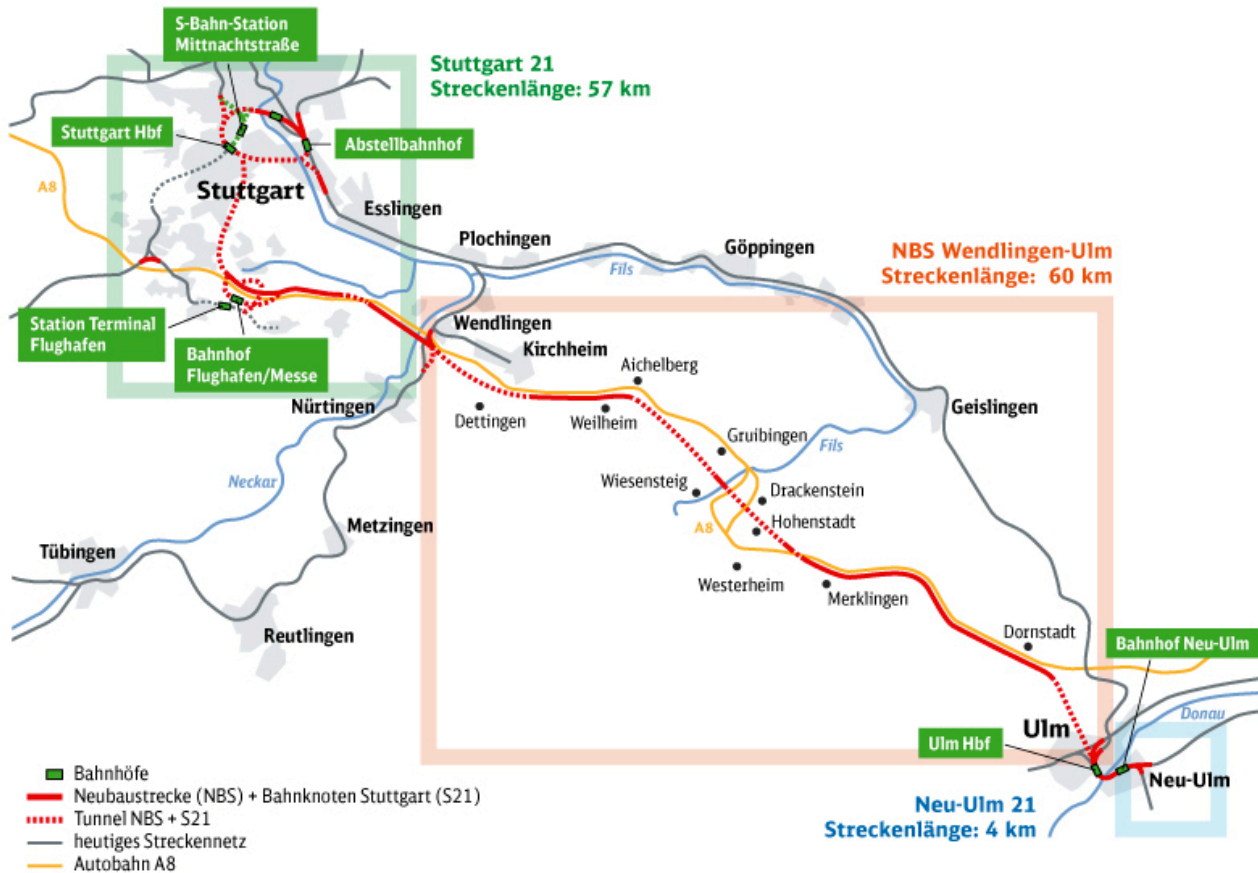
- zentraler europäischer West-Ost-Eisenbahnkorridor
- Streckenverlauf: Paris–Strasbourg–Stuttgart–München–Wien–Bratislava/Budapest
- Länge: ca. 1.500 km
- Einzugsgebiet:
 - 35 Millionen Bewohner
 - 16 Millionen Beschäftigte



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm



Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: Das Gesamtprojekt in der Übersicht



Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm besteht aus zwei Teilprojekten:

- Stuttgart 21
- Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Die Schnellfahrverbindung von Stuttgart nach Ulm ist Teil der „Magistrale für Europa“ und kann mit bis zu 250 km/h befahren werden.

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: Stuttgart 21

Projekt-Steckbrief

Gesamstreckenlänge	57 km
▪ davon Schnellfahrstrecke	20 km
▪ davon Tunnel- und Durchlassstrecke	33 km
Anzahl Tunnel und Durchlässe	16
Anzahl Brücken	18
Anzahl Personenbahnhöfe	3
Abstellbahnhof	1
Geschwindigkeit	max. 250 km/h
Geplante Inbetriebnahme	Dezember 2020



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Projekt-Steckbrief

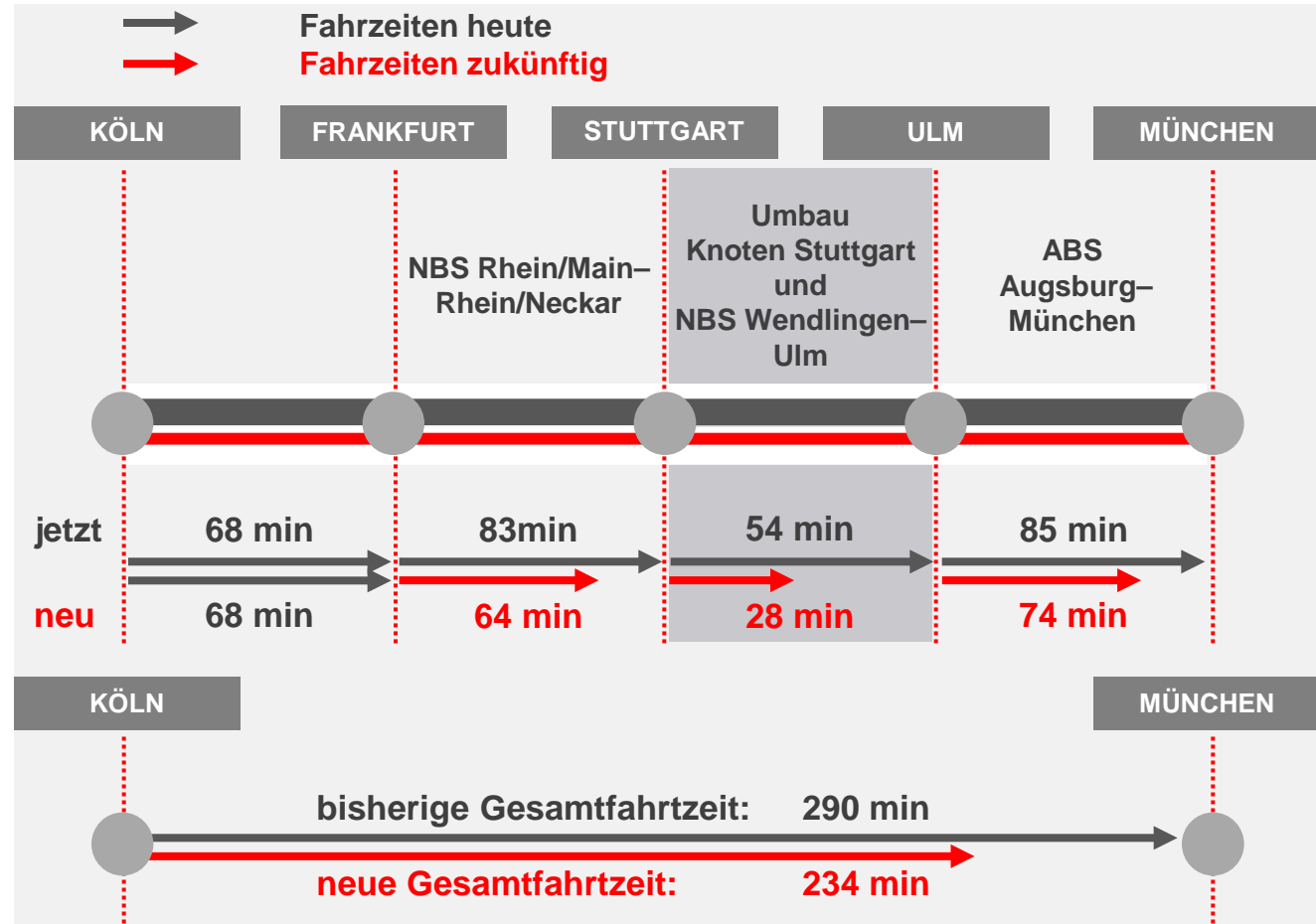
Gesamtstreckenlänge	rund 60 km
▪ Anteil offene Strecke / Tunnelstrecke	rund 29 km / 31 km
Anzahl Tunnel	9
▪ längster Tunnel: Boßlertunnel	8.806 m
Anzahl Brückenbauwerke	37
▪ davon Eisenbahn- / Straßenüberführungen	17 / 20
Geschwindigkeit	max. 250 km/h
geplante Inbetriebnahme	Dezember 2020

- Bahnhöfe
- Neubaustrecke (NBS) + Bahnknoten Stuttgart (S21)
- Tunnel NBS + S21
- heutiges Streckennetz
- Autobahn A8



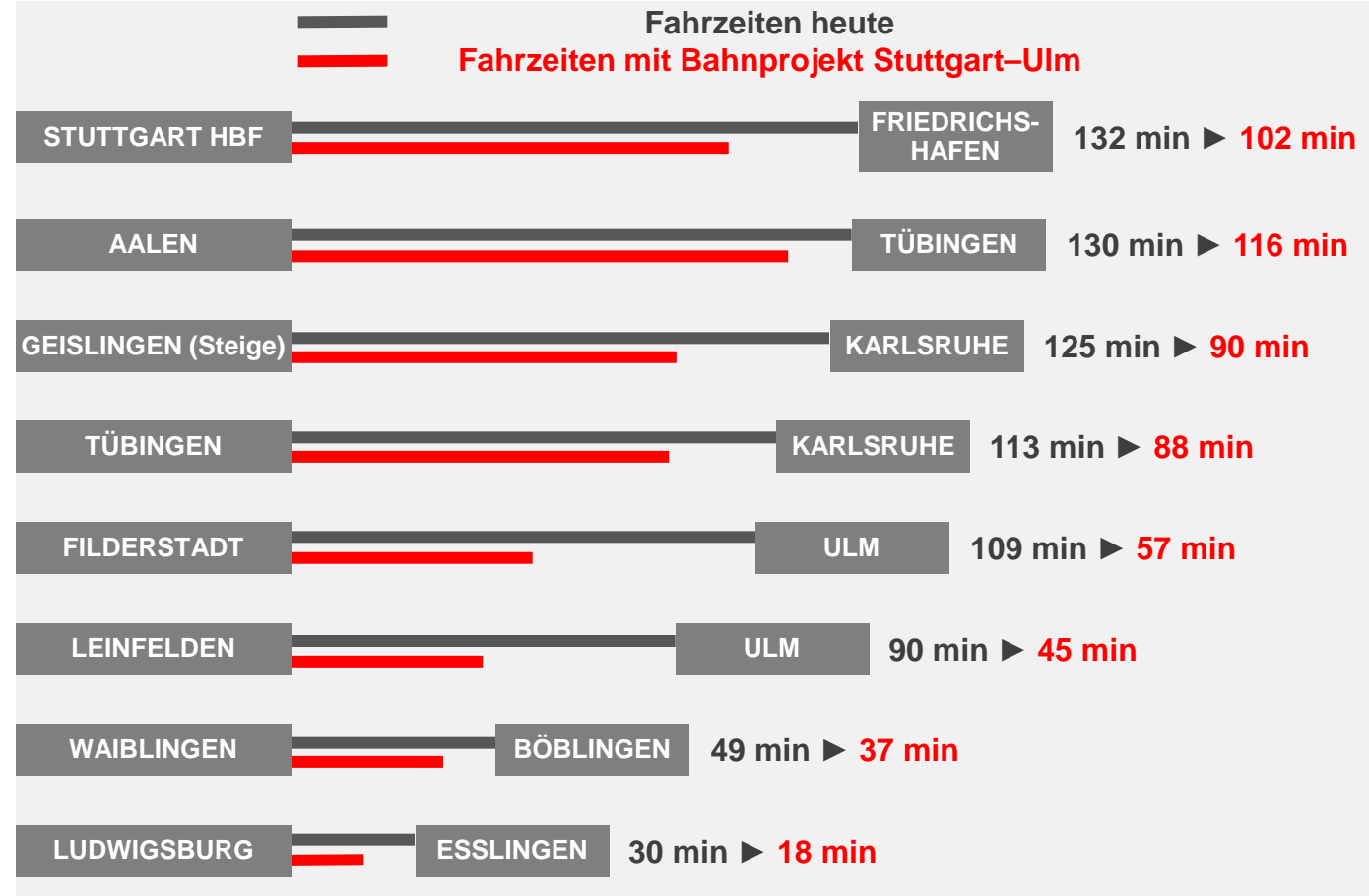
Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Bahnprojekt Stuttgart–Ulm: Schnellere Verbindungen im Fernverkehr



Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Schnellere Verbindungen im Regionalverkehr



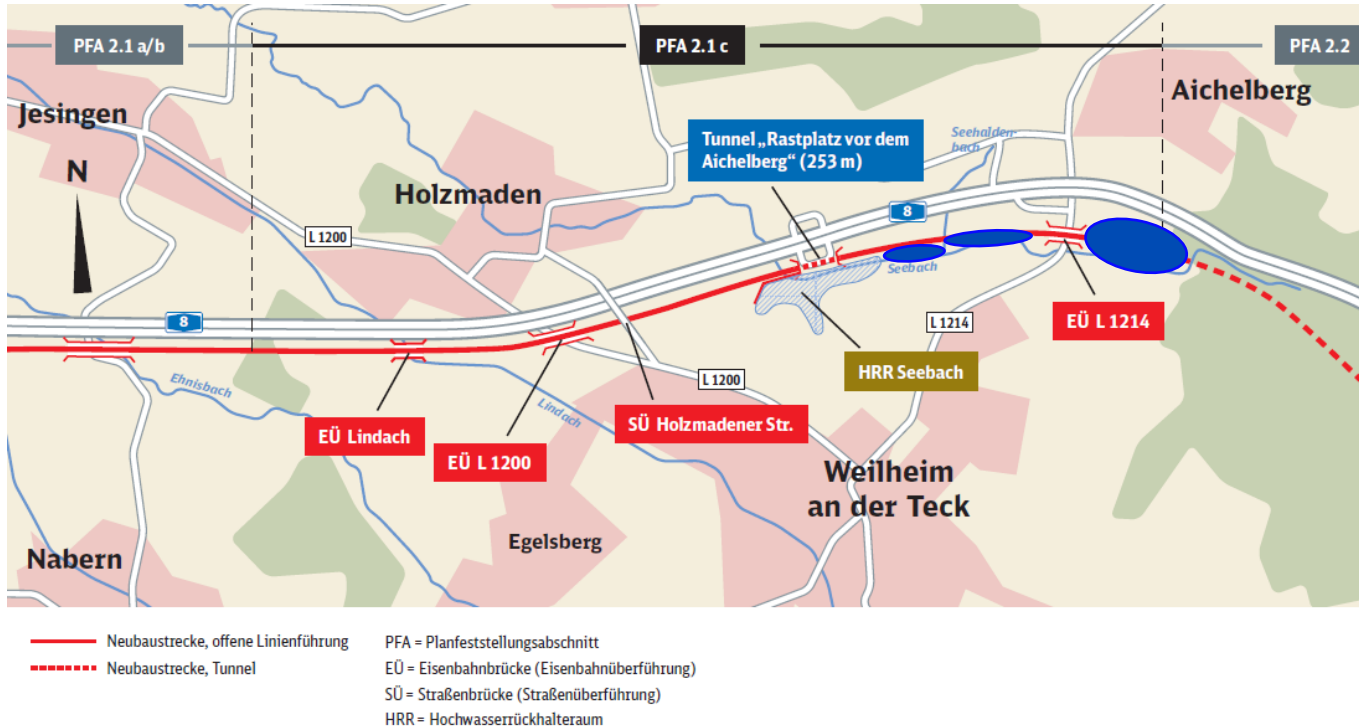
Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm



Der Abschnitt im Detail

1. Bahnprojekt Stuttgart–Ulm
- 2. Der Abschnitt im Detail**
3. Bauablauf
4. Umwelt- und Naturschutz
5. Informationsangebot

Der Abschnitt im Detail: Übersicht Planfeststellungsabschnitt 2.1 c



Der PFA 2.1 c umfasst Flächen der Stadt Kirchheim/Teck, der Stadt Weilheim an der Teck und der Gemeinde Aichelberg.

Im PFA 2.1 c:

- beginnt der Anstieg zur Schwäbischen Alb
- unterquert die Strecke den Autobahnrastplatz „Vor dem Aichelberg“ in einem 253 m langen Tunnel
- liegen die Logistikflächen vor dem Westportal des Boßlertunnels (PFA 2.2).

Baustelleneinrichtungsflächen für Tunnelbau PA 2.2

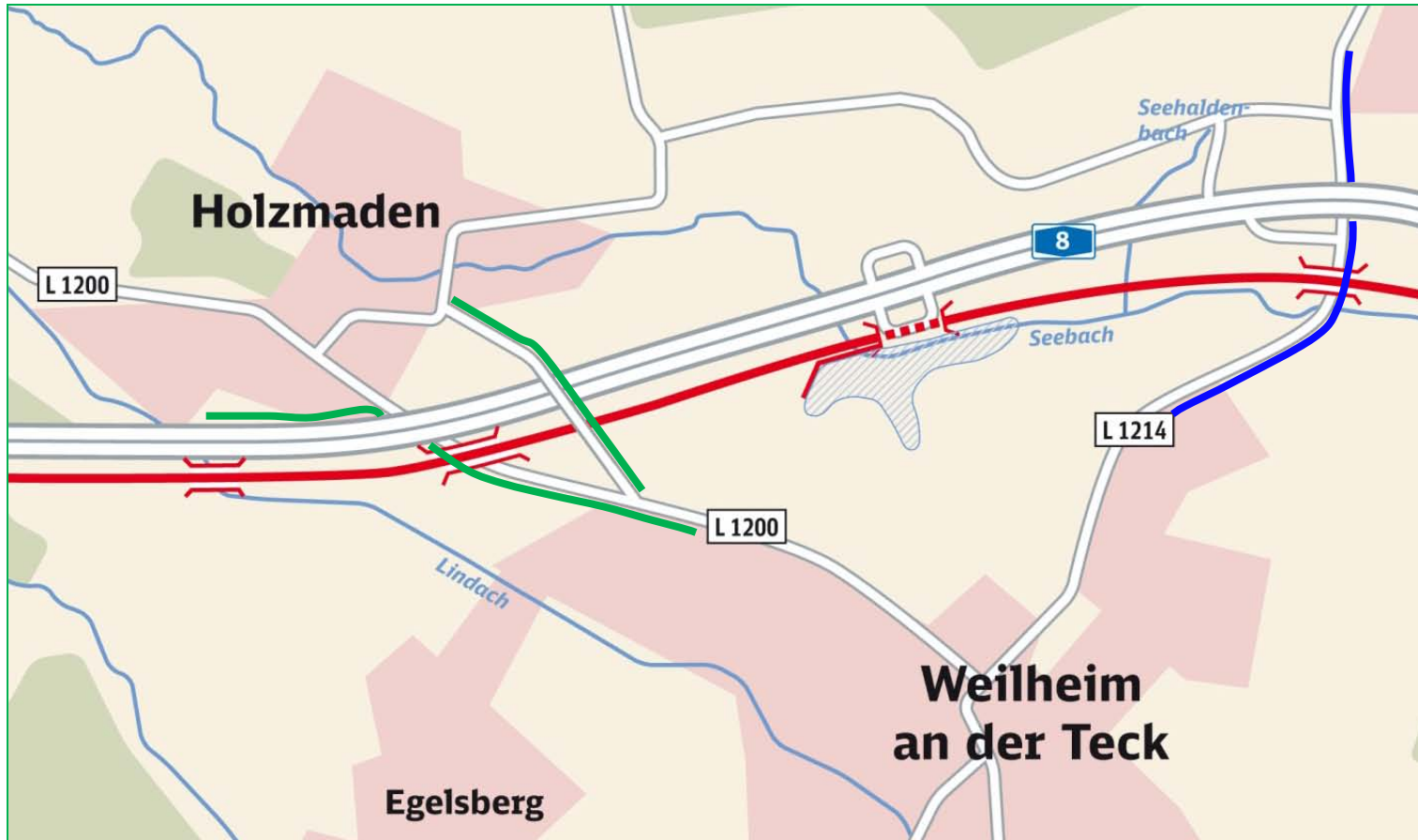
Der Abschnitt im Detail: Datenblatt

Planfeststellungsabschnitt 2.1 c: Albvorland

Länge des Abschnitts	ca. 5 Kilometer
Besonderheiten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tunnel „Rastplatz vor dem Aichelberg“ (253 m) ▪ Tunnelportal Boßlertunnel ▪ Bau des HRR Seebach ▪ Radwegeverbindung bleibt erhalten ▪ Grabungsschutzgebiet Holzmaden → Baubegleitung durch Paläontologe (Naturkundemuseum)
Antragstellung	27. April 1998
Planfeststellung	13. August 1999
Verfahrensstand	Planfestgestellt, uneingeschränktes Baurecht seit April 2002
Baudauer	Rohbau 48 Monate Oberbau 24 Monate
Inbetriebnahme	Dezember 2020

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Der Abschnitt im Detail: Radwegeverbindungen

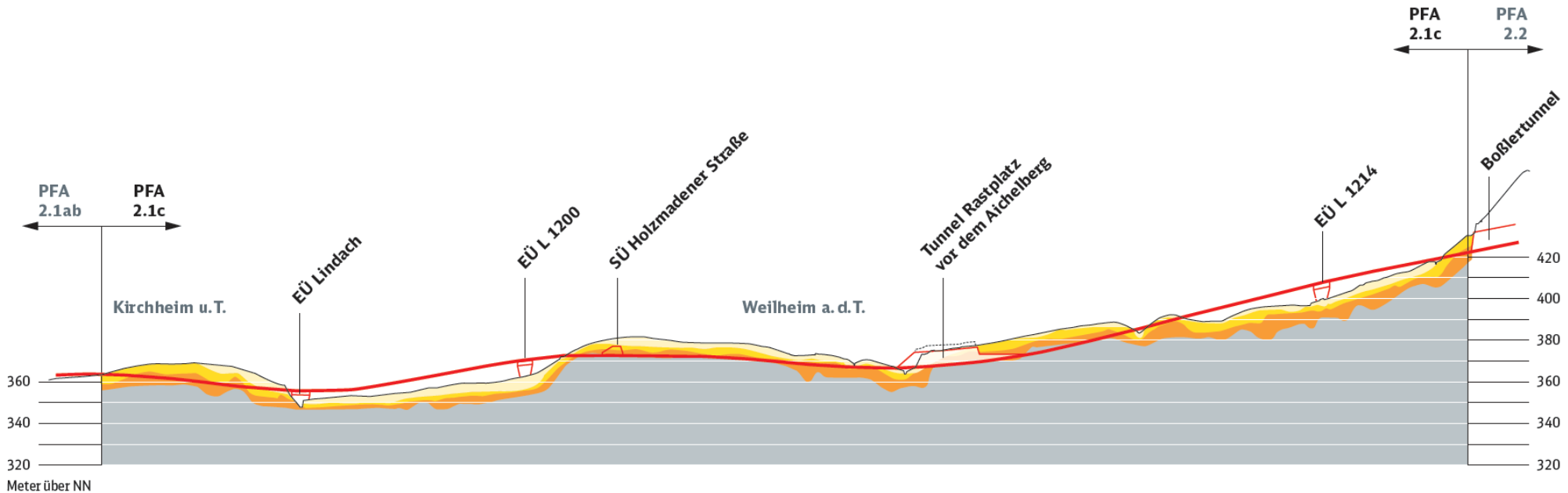


— Radwegeverbindung
Weilheim – Aichelberg
→ dauerhaft gesichert

— Radwegeverbindungen
Weilheim – Holzmaden
→ eine Verbindung
dauerhaft gesichert

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Der Abschnitt im Detail: Topografie



- Neubaustrecke
- Bestehendes Gelände
- Festgestein, vollständig verwittert bis Bodenbildung
- Festgestein, mäßig bis stark verwittert
- Festgestein, unverwittert bis angewittert

Der PFA 2.1 c:

- beginnt in einer Höhe von etwa 343 m über NN
- überwindet gut 67 Höhenmeter

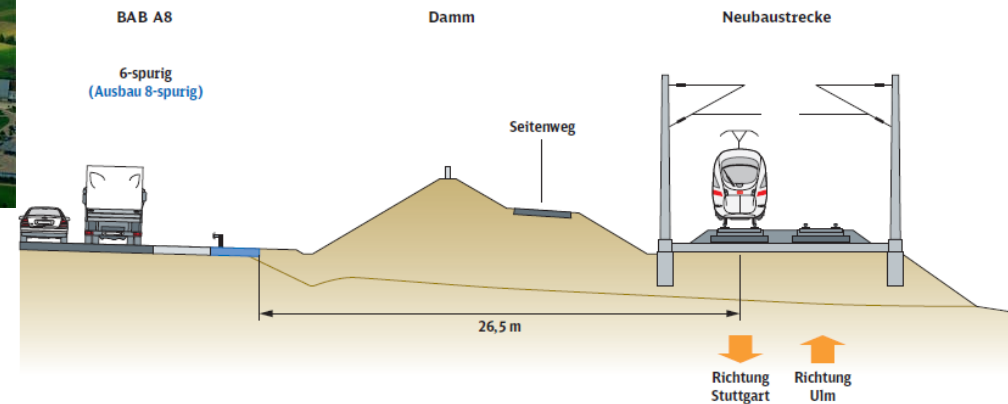
Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Der Abschnitt im Detail: Autobahnparallele Streckenführung



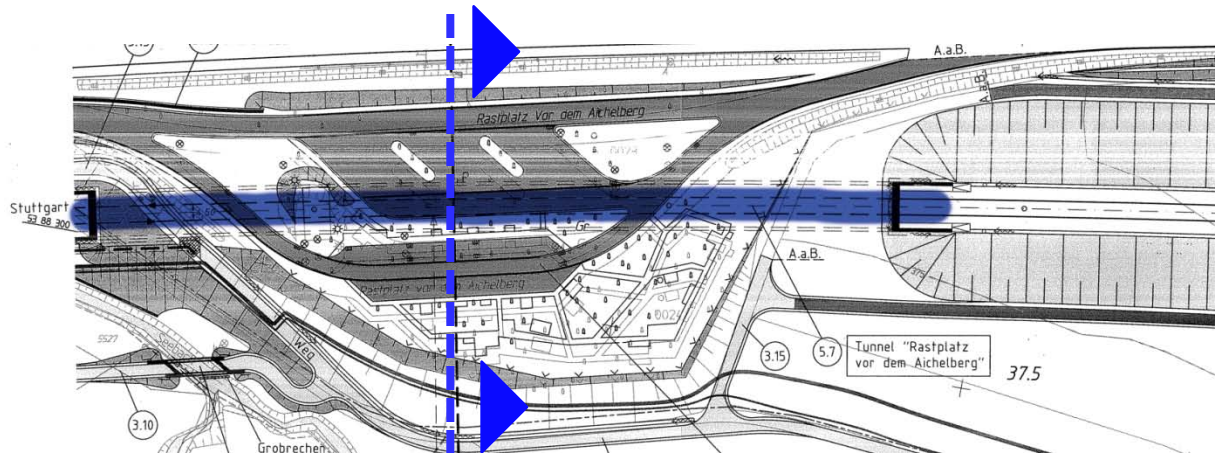
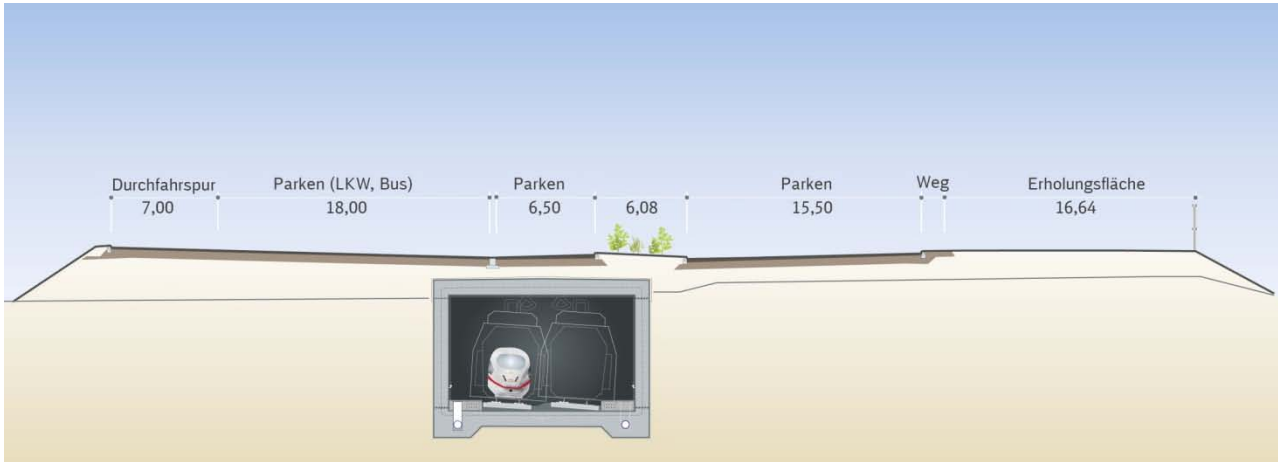
Streckencharakteristik:

- parallele Führung Neubaustrecke / Autobahn
- gegenseitiger Abkommensschutz / Blendschutz
- die Bündelung der Verkehrswege vermeidet die zusätzliche Zerschneidung der Landschaft
- möglicher Ausbau der BAB 8 in der Planung berücksichtigt.



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Der Abschnitt im Detail: Tunnel „Rastplatz vor dem Aichelberg“

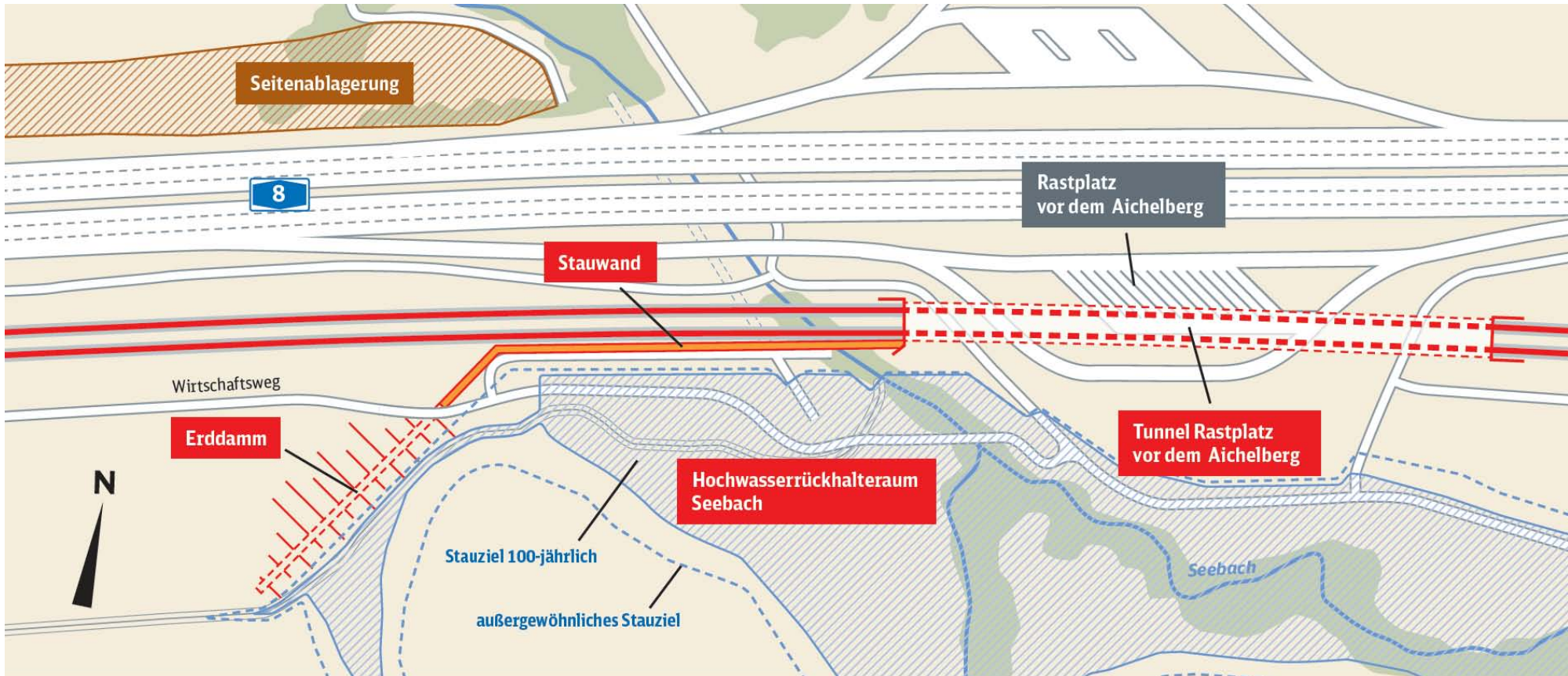


Datenblatt Tunnel „Rastplatz vor dem Aichelberg“

Länge	253 m
Breite	12,10 m
Höhe	6,80 m
Geschwindigkeit	250 km/h
Bauverfahren	Offene Bauweise
Besonderheit	westlicher Bereich des Rastplatzes wird ca. 2,8 m angehoben
Baudauer (Rohbau)	rund 1 Jahr

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Der Abschnitt im Detail: Hochwasserrückhalteraum Seebach



- Neubaustrecke, offene Linienführung
- - - - - Neubaustrecke, Tunnel

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

1. Bahnprojekt Stuttgart–Ulm
2. Der Abschnitt im Detail
- 3. Bauablauf**
4. Umwelt- und Naturschutz
5. Informationsangebot

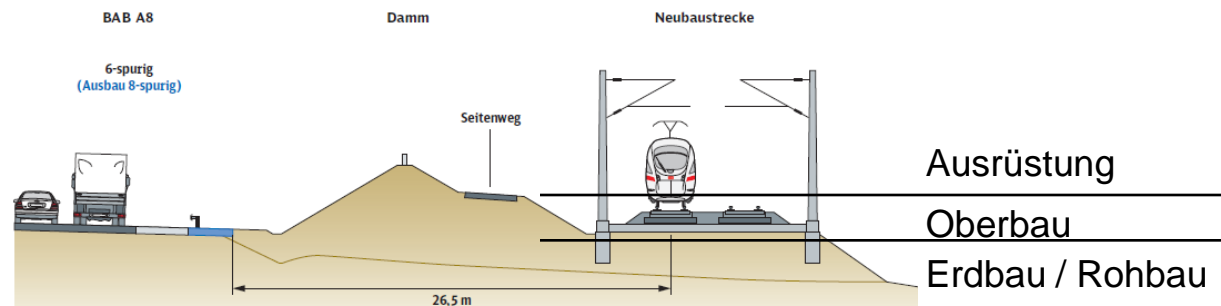
Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Bauablauf: Übersicht PFA 2.1 c

Übersicht Planfeststellungsabschnitt 2.1 c

Bauphasen

- Herstellung Ingenieurbauwerke (Brücken und Tunnel)
- Rohbau/Erdbau der Strecke
- Oberbau der Strecke (Fahrbahn, Oberleitungen etc.)
- Ausrüstung



Baulegistik

- Die anfallenden und benötigten Massen werden überwiegend im Abschnitt selbst ausgeglichen. Zusätzlich benötigtes Material kommt aus den Nachbarabschnitten (PFA 2.1 ab und 2.2).
- Lkw-Transporte erfolgen innerhalb des Baufelds der Neubaustrecke und nur zum geringen Teil durch die Ortschaften oder über die BAB A8.

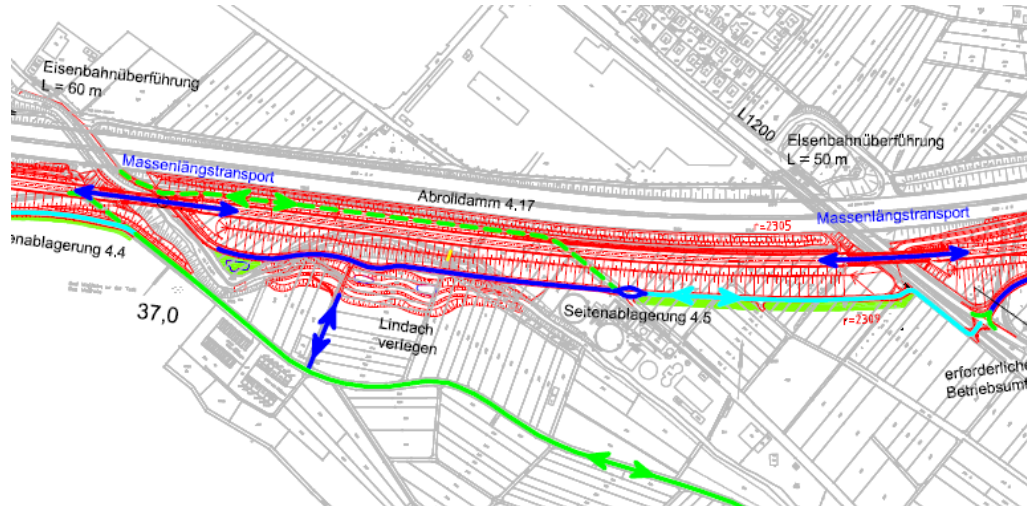
Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm






Baugenieurwesen im PFA 2.1 c: Baugenieurwesenfläche bei Aichelberg, Transportrouten



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Bauablauf: Baugenieurwesen im PFA 2.1 c

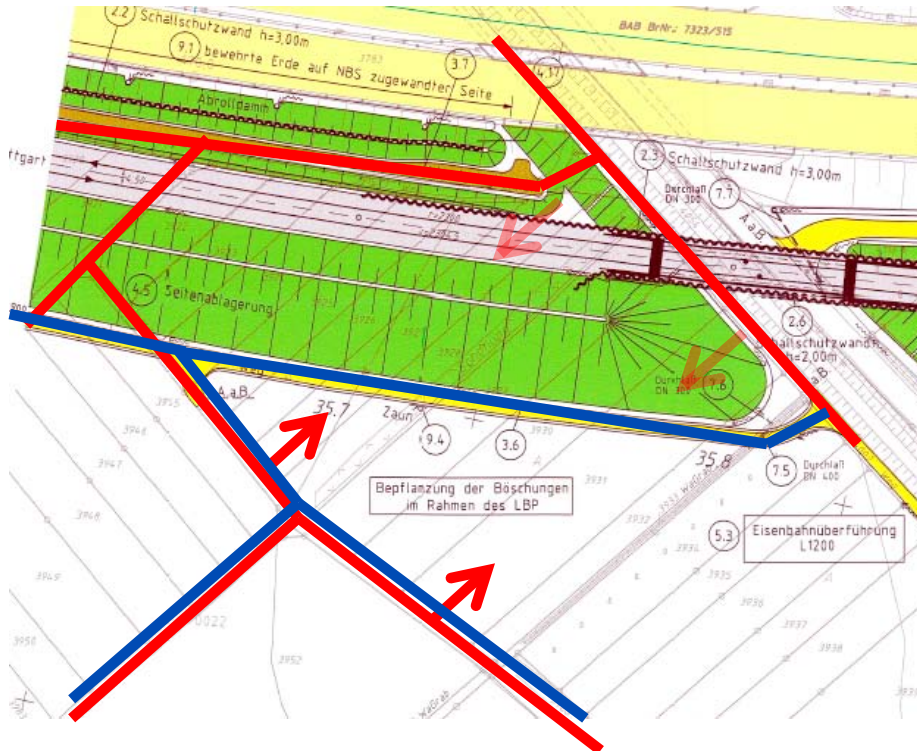






-  Transportweg, Ausbau b=3.50m mit Ausweichstellen (nach Erfordernis)
-  Transportweg auf öffentlichen Straßen
-  Transportweg auf öffentlichen Straßen (Straßen werden später überbaut)
-  bauzeitliche Ausweichstelle
-  Ersatzroute landwirtschaftl. Verkehr mit Möglichkeit zur Nutzung als Baustraße (Ausbau b=3.50m)

Erdaushub und Tunnelausbruchsmassen im PFA 2.1 c:

- etwa 0,2 Mio. m³ werden aufbereitet und für den Unterbau der NBS verwendet
- ca. 2,3 Mio. m³ Ausbruchs- und Aushubmassen werden ortsnahe deponiert:
 - Seitenablagerungen zwischen BAB A8 und NBS auf Gemarkung Aichelberg
 - neu gestaltete Erdwälle nördlich der BAB und südlich der NBS
 - positive Effekte:
 - keine umfangreichen Transporte, weniger Umweltbelastungen
 - reduzierte Kosten

Bauablauf: Baugenieurwesen im PFA 2.1 c



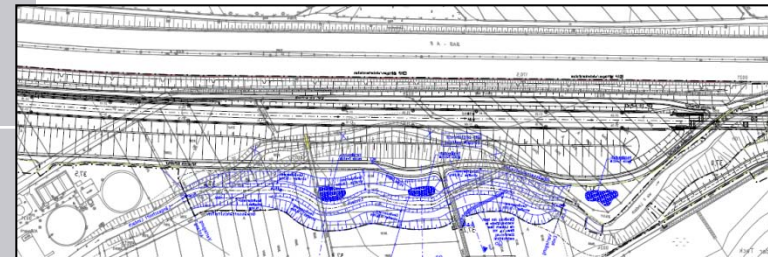
-  Wirtschaftswegnetz bestehend
-  Wirtschaftswegnetz im Endzustand
-  Zufahrt Flurstück bleibt erhalten
-  Zufahrt Flurstück fällt weg

Befahrbarkeit von Wirtschaftswegen

- In der Baustelle können Wirtschaftswegen nicht befahren werden.
- Zufahrt zu den Flurstücken bleibt aus einer Richtung erhalten.
- Zufahrten zur Baustelle über Wirtschaftswegen bleiben parallel auch für den Wirtschaftsverkehr befahrbar.

Bauablauf: Die ersten Maßnahmen im PFA 2.1 c

Bauvorbereitende Maßnahmen	Zeitraum
Brücke über die Landesstraße 1214 bei Aichelberg	Herbst 2010 – August 2011
Archäologische Grabungen	März 2012 – Jan 2013
Verlegung der Lindach	in Planung
Rodungen auf Gemarkung Aichelberg (Tunnelportal) und Gemarkung Weilheim a.d. Teck	Januar / Februar 2013
Landschaftspflegerische Maßnahmen: Ausgleichsmaßnahmen für Rodungen → Pflegekonzept für Streuobstwiesen	Ab 2013



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm



1. Bahnprojekt Stuttgart–Ulm
2. Der Abschnitt im Detail
3. Bauablauf
- 4. Umwelt- und Naturschutz**
5. Informationsangebot

Umwelt- und Naturschutz: Schallschutz

Gesetzliche Regelungen zum Schallschutz

- Die Lärmvorsorge bei Ausbau- und Neubaustrecken ist in den Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) geregelt.
- Es wird nur der, von dem hinzukommenden Verkehrsweg verursachte Lärm betrachtet.

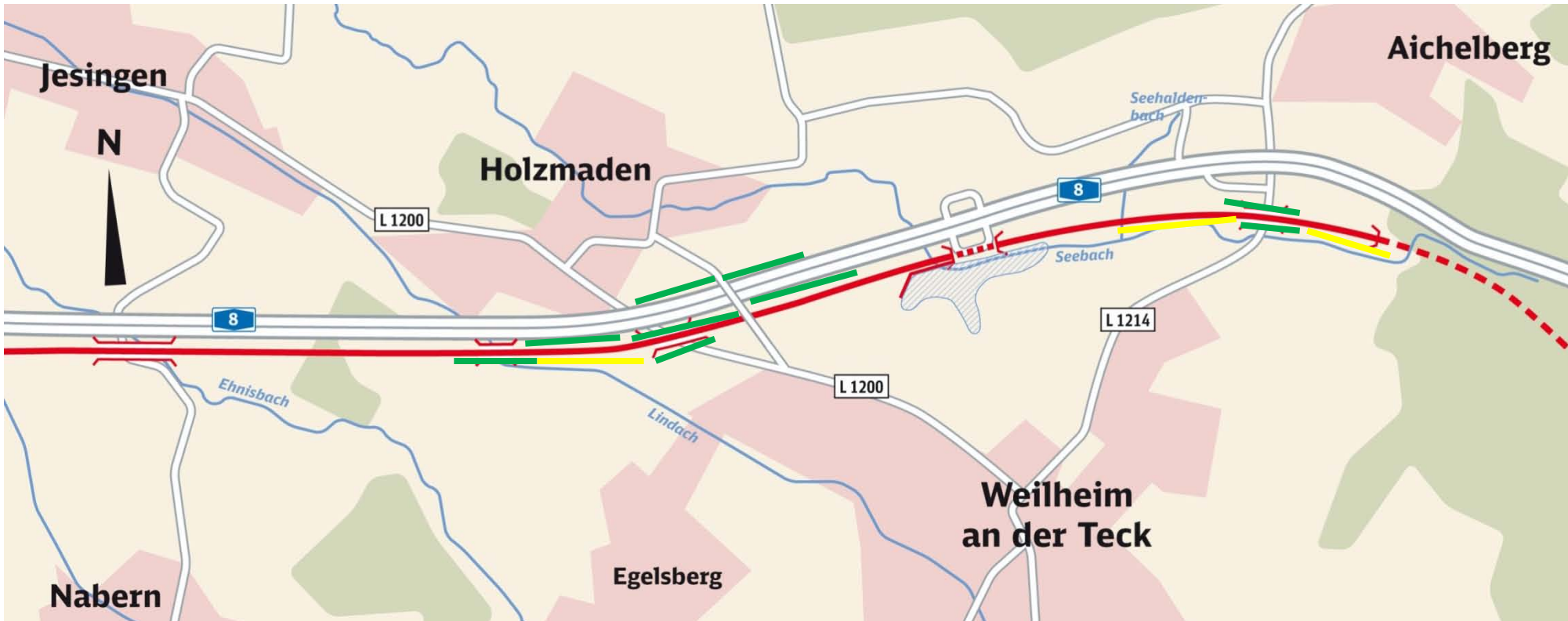
Schallschutzmaßnahmen im PFA 2.1 c:

- während der Bauzeit:
 - Die Baumaßnahmen sind so weit von den Ortschaften entfernt, dass keine weiteren Auflagen zu beachten sind.
 - Die Baumaßnahmen werden tagsüber ausgeführt.
- nach Inbetriebnahme:
 - aktive Schallschutzmaßnahmen: 10 Schallschutzwände, davon 4 auf Wall (Wandlängen: 60 – 500 m, Wandhöhen: 2 – 5 m)
 - Seitenablagerungen mit Schallschutzwirkung

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Umwelt- und Naturschutz: Schallschutz

Schallschutzmaßnahmen im PFA 2.1 c:

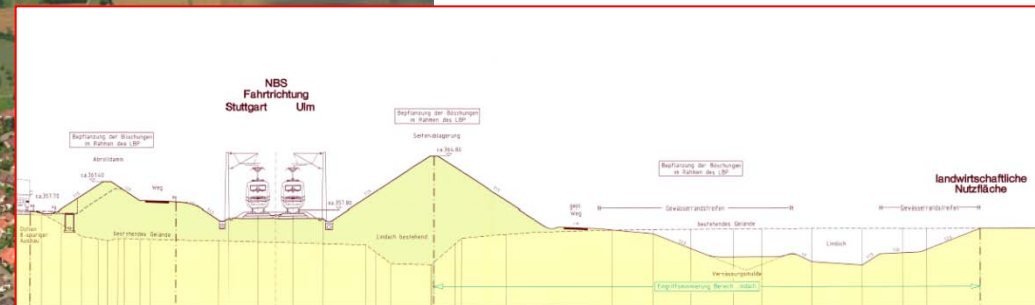
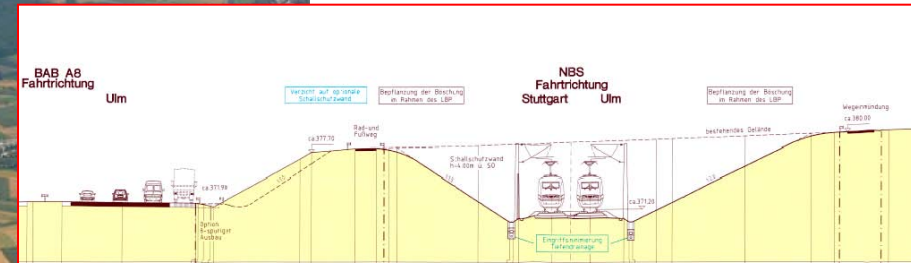
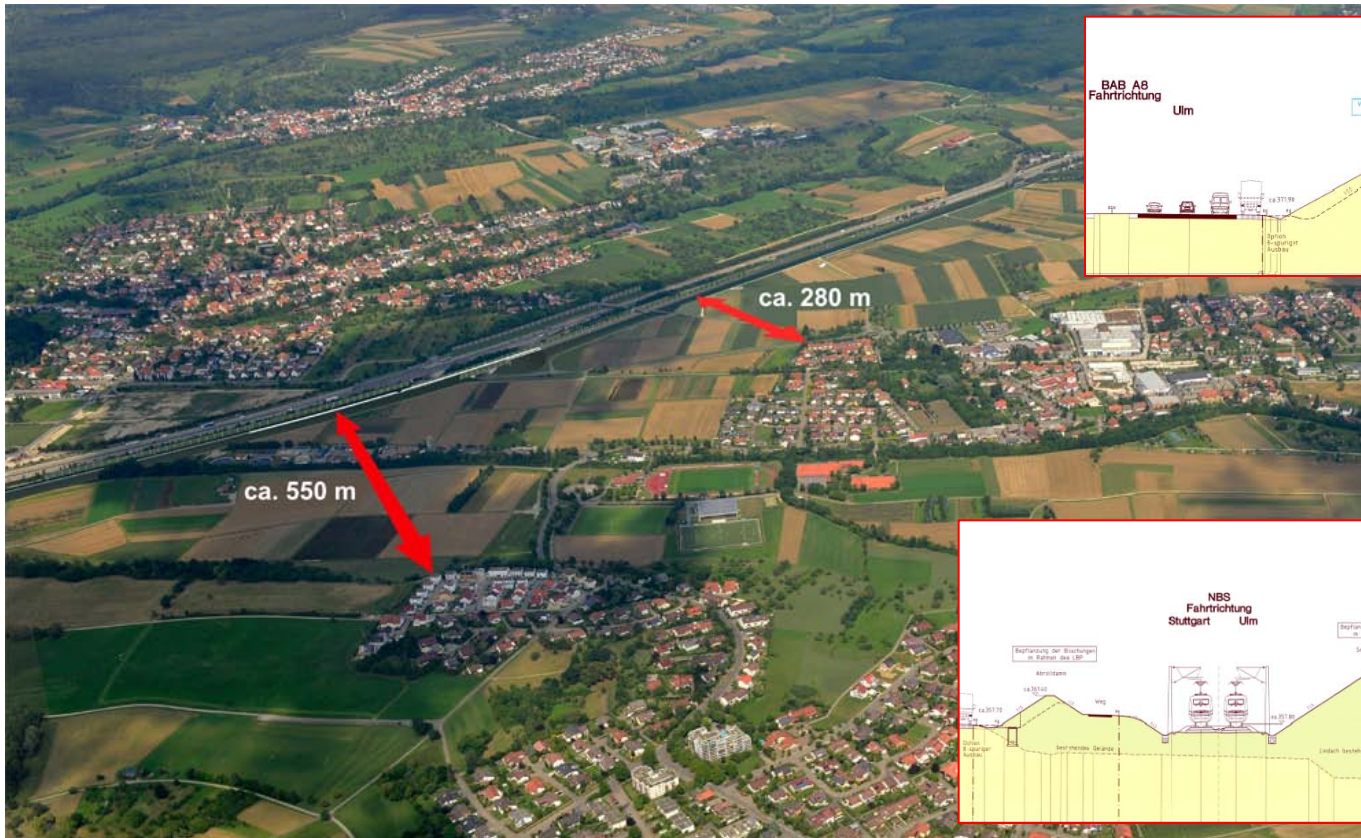


- Lärmschutzwände
- Seitenablagerung mit Lärmschutzwirkung

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Umwelt- und Naturschutz: Schallschutz

Schallschutzmaßnahmen im PFA 2.1 c:



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Umwelt- und Naturschutz: Erschütterungsschutz

Gesetzliche Regelungen zum Erschütterungsschutz

- Der Schutz vor Erschütterungen ist – wie der Schallschutz – im Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt.

Maßnahmen zum Erschütterungsschutz im PFA 2.1 c

- Die Wohnbebauung ist mindestens 250 m von der Baumaßnahme entfernt. Deshalb sind weder während der Bauzeit noch nach Inbetriebnahme Maßnahmen zum Erschütterungsschutz notwendig.
- Da keine Auswirkungen zu erwarten sind, ist ein Beweissicherungsverfahren nicht erforderlich.

Zugzahlen

- Fern- und Regionalverkehr: planmäßig 6 Züge/Std. im Fern- und 2 Züge/Std. im Regionalverkehr
- Güterzüge: 16 schnelle Güterzüge/Tag (Prognose)

Umwelt- und Naturschutz: Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im PFA 2.1 c

- Neben Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung bleibt ein Kompensationsbedarf von ca. 51 ha
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind möglichst ortsnah zu erbringen:
 - Maßnahme A: A 3.3 „Anlage und Aufwertung von Streuobstwiesen“ → Eingriffe in Streuobstwiesen werden durch die Umwandlung von Ackerfläche in Streuobstwiesen ausgeglichen
 - Standortbegründung: benachbarte Streuobstwiesen werden erweitert
 - Maßnahme B: A 7.1 „Gewässerrandstreifen, Begleitgrün“ → Eingriffe in Grünland werden durch die Umwandlung von Ackerfläche in extensiv genutztes Grünland umgewandelt –
 - Standortbegründung: zukünftige Überschwemmungsfläche des HRR Seebach.

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

1. Bahnprojekt Stuttgart–Ulm
2. Der Abschnitt im Detail
3. Bauablauf
4. Umwelt- und Naturschutz
- 5. Informationsangebot**

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Informationsangebot: Übersicht



- Webcams
 - auf der Website
 - im InfoMobil
 - in den Ausstellungen
- Internet
 - www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/auf-der-baustelle
 - www.biss21.de
 - www.direktzuS21.de
- Turmforum
 - Dauerausstellung im Bahnhofsturm
- InfoMobil
 - vor Ort einsetzbar
- „Rotes Telefon“
 - Direkte Verbindung vom Bürger zur Bauüberwachung

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Informationsangebot: Ansprechpartner und Informationen vor Ort

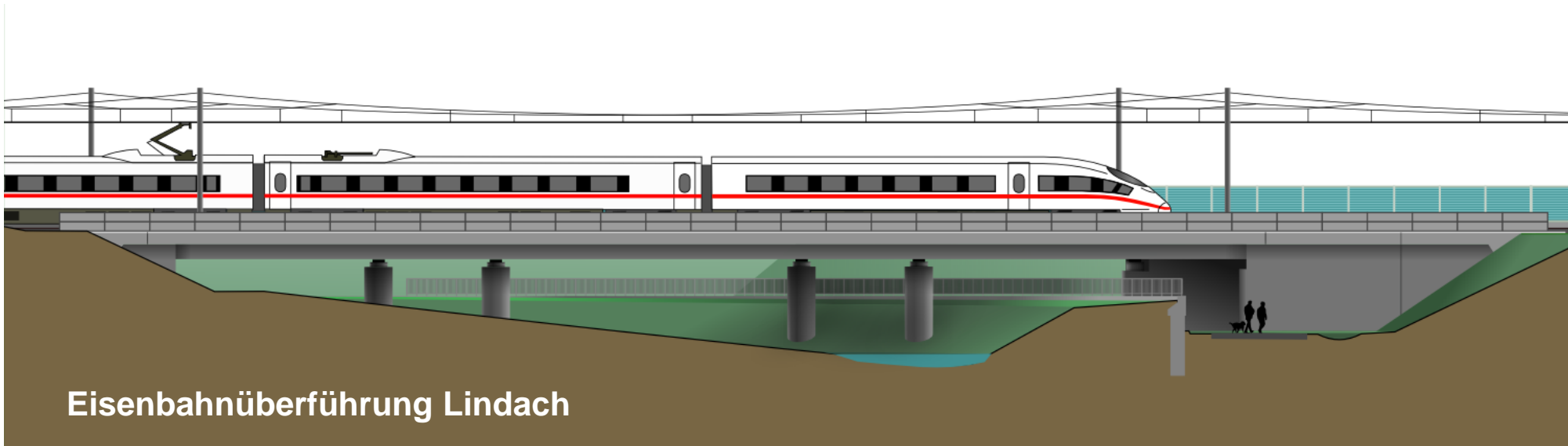
Infozentrum



Infopodest



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Eisenbahnüberführung Lindach

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm