

Ausbau- und
Neubaustrecke
Stuttgart - Augsburg
Bereich Wendlingen - Ulm

Planfeststellungsunterlagen
- Teil A -

Abschnitt 2.1 c,
von km 34,252 bis km 39,270
im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

Technische Planung
- Band 1 -

Geschäftsbereich Netz
Projektzentrum Südwest



**Ausbau- und Neubaustrecke
Stuttgart - Augsburg**



Bereich Wendlingen - Ulm

Planfeststellungsunterlagen

- Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden

Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

Technische Planung

- Band 1 -

Deutsche Bahn



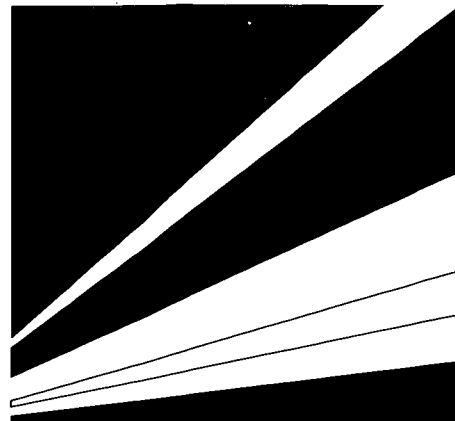
Geschäftsbereich Netz
Projektzentrum Südwest
Wagengutbahnhof 30
70173 Stuttgart

Inhaltsübersicht

Teil A	Band 1	Gesamtinhaltsverzeichnis Erläuterungsbericht zur Vorhabenbegründung Bauwerksverzeichnis Anlagen A1 bis A7
Teil A	Band 2	Gesamtinhaltsverzeichnis Anlagen A8 bis A11
Teil A	Band 3	Gesamtinhaltsverzeichnis Anlagen A12 bis A14
Teil A	Band 4	Gesamtinhaltsverzeichnis Anlagen A15 bis A18
Teil A	Band 5	Gesamtinhaltsverzeichnis Grunderwerbsverzeichnis Anlagen A19
Teil B	Band 1	Gesamtinhaltsverzeichnis Erläuterungsbericht zur Vorhabenbegründung und Wesentliche geprüfte Alternativen Anlagen B1 bis B5
Teil B	Band 2	Gesamtinhaltsverzeichnis Anlagen B6 bis B14
Teil B	Band 3	Gesamtinhaltsverzeichnis Anlagen B15 bis B 31
Teil C	Band 1	Gesamtinhaltsverzeichnis Erläuterungsberichte: - Umweltverträglichkeitsstudie - Landschaftspflegerischer Begleitplan - Schall- und Erschütterungstechn. Untersuchung - Hydrogeologie und Wasserwirtschaft - Ingenieurgeologie, Erd- und Ingenieurbauwerke - Verwertung und Ablagerung von Erdmassen - Geländeklima und Luftreinhalteung - Boden Anlagen C1 bis C 10
Teil C	Band 2	Gesamtinhaltsverzeichnis Anlagen C11 bis C 23



**Ausbau- und Neubaustrecke
Stuttgart - Augsburg**



Bereich Wendlingen - Ulm

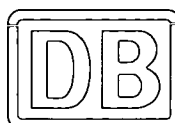
Planfeststellungsunterlagen

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden

Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

Gesamtinhaltsverzeichnis

Deutsche Bahn



Geschäftsbereich Netz
Projektzentrum Südwest
Wagengutbahnhof 30
70173 Stuttgart

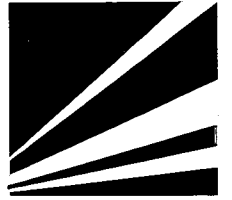
Impressum

Herausgeber: Deutsche Bahn
Geschäftsbereich Netz
Projektzentrum Südwest
Außenbüro Stuttgart

Wagengutbahnhof 30
70173 Stuttgart
Tel.: (07 11) 2092-32 85

Stand: September 1997

Das Papier dieses Bandes ist nicht mit Chlor gebleicht.
Bei seiner Produktion entstehen keine CKW- (Chlorkohlenwasserstoff)
haltigen Abwässer.



Teil A Technische Planung

Erläuterungsbericht

Vorwort

1 Die Grundlagen

- 1.1 Ausgangslage
- 1.2 Inhalt des Planfeststellungsverfahrens
- 1.3 Betriebliche Nutzung und generelle Linienführung
- 1.4 Technische Grundlagen der Streckenplanung
- 1.5 Elektrifizierung und Bahnstromversorgung
- 1.6 Signaltechnik und Telekommunikationsanlagen
- 1.7 Umweltverträglichkeitsuntersuchung
- 1.8 Landschaftspflegerischer Begleitplan

2 Beschreibung der vorgesehenen Maßnahmen

- 2.1 Örtliche Randbedingungen
- 2.2 Linienführung im Lageplan
- 2.3 Linienführung im Längsschnitt
- 2.4 Querschnitte
- 2.5 Tunnel-Rettungskonzept
- 2.6 Zu ändernde Straßen, Wege und Gewässer
- 2.7 Dominante Bauwerke
- 2.8 Ablagerungskonzept
- 2.9 Schall- und erschütterungstechnische Auswirkungen
- 2.10 Baustelleneinrichtung und Baustraßenkonzept
- 2.11 Vorgesehener Bauablauf
- 2.12 Flächenbedarf
- 2.13 Entwässerungsanlagen
- 2.14 Leitungsänderungen

Anhang

Planunterlagen Teil A

Verzeichnis der Anlagen

Technische Planung			Blätter
Anlage A1	Lage des Planfeststellungsabschnittes 2.1 c zur Gesamtstrecke	1:100.000	1
Anlage A2	Blattschnittübersichtspläne	1:10.000	2
Anlage A3	Übersichtslageplan Planfeststellungsabschnitt	1:10.000	1
Anlage A4	Übersichtshöhenplan Planfeststellungsabschnitt	1:10.000/2.500	1
Anlage A5	Lagepläne	1:1.000	9
Anlage A6	Höhenpläne	1:1.000/250	7
Anlage A7	Querschnitte der Bahnanlagen	1:200	14
Anlage A8	Zu ändernde Straßen und Wege	div.	20
Anlage A9	Bauwerksskizzen	div.	21
Anlage A10	Leitungslagepläne	1:1.000	8
Anlage A11	Entwässerungslagepläne	1:1.000	8
Anlage A12	Entwässerungshöhenpläne	1:1.000/250	32
Anlage A13	Drainagelagepläne	1:1.000	8
Anlage A14	Entwässerungsquerschnitte	1:200	15
Anlage A15	Kreuzende Bachläufe	div.	16
Anlage A16	LBP Maßnahmenübersicht	1:5.000	3
Anlage A17	LBP Maßnahmenlagepläne	div.	22
Anlage A18	Baustellenerschließung	1:1.000	1
Anlage A19a	Grunderwerbspläne (Flächenbedarf)	1:1.000	34
Anlage A19b	Grunderwerbspläne (künftige Eigentümer)	1:1.000	9

Teil B Trassenauswahl

Erläuterungsbericht zur Vorhabenbegründung und Wesentliche geprüfte Varianten

Vorwort

1 Der Planungsrahmen

- 1.1 Ausgangssituation
- 1.2 Das Ausbauprogramm für das Netz der DB
- 1.3 Der Europäische Infrastrukturleitplan
- 1.4 Das Europäische Hochgeschwindigkeitsnetz
- 1.5 Der Bundesverkehrswegeplan '85 (BVWP '85)
- 1.6 Der Bundesverkehrswegeplan '92 (BVWP '92)
- 1.7 Das Bundesschienenwegeausbaugesetz

2 Die betrieblichen Randbedingungen

- 2.1 Heutige Betriebsverhältnisse auf der Strecke
- 2.2 Heutiges Verkehrsangebot
- 2.3 Der Planungsrahmen des BVWP '85
- 2.4 Veränderung der Aufgabenstellung
- 2.5 Neue Infrastrukturanforderungen
- 2.6 Künftiges Verkehrsangebot

3 Die generelle Linienfindung

- 3.1 Untersuchungsergebnisse zum BVWP '85
- 3.2 Stellungnahme des Landes Baden-Württemberg (1989)
- 3.3 Lösungsansätze für die neuen Infrastrukturanforderungen
- 3.4 Rahmenkonzeption der „Filstaltrasse“ ($K_{12,5}$)
- 3.5 Rahmenkonzeption der „Autobahnnahen Trasse“ (H_{25})
- 3.6 Untervarianten im Großraum Stuttgart
- 3.7 Stellungnahme des Landes Baden-Württemberg (1992)
- 3.8 Neukonzeption der „Filstaltrasse“ (K_{25})
- 3.9 Variantenvergleich $K_{12,5}$ / K_{25}

- 3.10 Variantenvergleich H₂₅ / K₂₅
- 3.11 Großräumige Varianten im Raum Stuttgart
- 3.12 Varianten im Raum Ulm
- 3.13 Beschluß des Vorstandes der DB (1992)
- 3.14 Weiterentwicklung zum Verkehrsprojekt Stuttgart 21

4 Das Raumordnungsverfahren Wendlingen - Ulm

- 4.1 Ausgangslage
- 4.2 Antragstrasse zum Raumordnungsverfahren
- 4.3 Raumordnerische Beurteilung
- 4.4 Trassenabwägungen

5 Die Linienführung im Planfeststellungsabschnitt (2.1 c)

- 5.1 Ausgangslage
- 5.2 Variantenabwägung im Planfeststellungsabschnitt 2.1 c
- 5.3 Längsschnitt der weiterzuverfolgenden Variante
- 5.4 Variantenabwägung in den Nachbarabschnitten
- 5.5 Antragstrasse zum Planfeststellungsverfahren

Anhänge

Planunterlagen Teil B

Verzeichnis der Anlagen

Trassenauswahl			Blätter
Anlage B1	Rahmenkonzeption der „Filstaltrasse“ (K_{12,5})		
Anlage B1a	Lageplan	1:50.000	3
Anlage B1b	Höhenplan	1:50.000 / 1:10.000	3
Anlage B1c	Umweltwirkungen	1:50.000	3
Anlage B2	Rahmenkonzeption der „Autobahnnahen Trasse“ (H₂₅)		
Anlage B2a	Lageplan	1:50.000	3
Anlage B2b	Höhenplan	1:50.000 / 1:10.000	3
Anlage B2c	Umweltwirkungen	1:50.000	3
Anlage B3	Planungskonzeption der „Filstaltrasse“ (K₂₅)		
Anlage B3a	Lageplan	1:50.000	3
Anlage B3b	Höhenplan	1:50.000 / 1:10.000	3
Anlage B3c	Umweltwirkungen	1:50.000	3
Anlage B4	Ulm, Bahnhofsumbau		
Anlage B4a	Lageplan	1:25.000	1
Anlage B4b	Höhenplan	1:25.000 / 1:5.000	1
Anlage B4c	Umweltwirkungen	1:25.000	1
Anlage B5	Ulm, Tunnelstrecke für schnelle Züge		
Anlage B5a	Lageplan	1:25.000	1
Anlage B5b	Höhenplan	1:25.000 / 1:5.000	1
Anlage B5c	Umweltwirkungen	1:25.000	1
Anlage B6	Ulm, Tunnelstrecke für alle Züge		
Anlage B6a	Lageplan	1:25.000	1
Anlage B6b	Höhenplan	1:25.000 / 1:5.000	2
Anlage B6c	Umweltwirkungen	1:25.000	1

Trassenauswahl			Blätter
Anlage B7	Entlastungsstrecke, Verknüpfung Jungingen		
Anlage B7a	Lageplan	1:25.000	2
Anlage B7b	Höhenplan	1:25.000 / 1:5.000	2
Anlage B7c	Umweltwirkungen	1:25.000	2
Anlage B8	Entlastungsstrecke, Verknüpfung Dornstadt		
Anlage B8a	Lageplan	1:25.000	2
Anlage B8b	Höhenplan	1:25.000 / 1:5.000	3
Anlage B8c	Umweltwirkungen	1:25.000	2
Anlage B9	Ulm, Anpassung des Bahnhofes		
Anlage B9a	Lageplan	1:25.000	1
Anlage B9b	Höhenplan	1:25.000 / 1:5.000	1
Anlage B9c	Umweltwirkungen	1:25.000	1
Anlage B10	Antragstrasse der DB AG zum ROV		
Anlage B10a	Lageplan	1:50.000	2
Anlage B10b	Höhenplan	1:50.000 / 1:10.000	2
Anlage B10c	Umweltwirkungen	1:50.000	2
Anlage B11	„Optimierte Antragstrasse“ des ROV		
Anlage B11a	Lageplan	1:50.000	2
Anlage B11b	Höhenplan	1:50.000 / 1:10.000	2
Anlage B11c	Umweltwirkungen	1:50.000	2
Anlage B12	Trassenabwägung, flachere Trasse		
Anlage B12a	Lageplan	1:50.000	3
Anlage B12b	Höhenplan	1:50.000 / 1:10.000	3
Anlage B12c	Umweltwirkungen	1:50.000	3
Anlage B13	Trassenabwägung, Rampe im Albvorland		
Anlage B13a	Lageplan	1:50.000	3
Anlage B13b	Höhenplan	1:50.000 / 1:10.000	3
Anlage B13c	Umweltwirkungen	1:50.000	3

Trassenauswahl			Blätter
Anlage B14	Trassenabwägung, Umfahrung des Albraufes		
Anlage B14a	Lageplan	1:50.000	4
Anlage B14b	Höhenplan	1:50.000 / 1:10.000	4
Anlage B14c	Umweltwirkungen	1:50.000	4
Anlage B15	Trassenabwägung, Linienführung am Albrauf		
Anlage B15a	Lageplan	1:50.000	4
Anlage B15b	Höhenplan	1:50.000 / 1:10.000	4
Anlage B15c	Umweltwirkungen	1:50.000	4
Anlage B16	Trassenabwägung, Durchgehender Tunnel		
Anlage B16a	Lageplan	1:50.000	3
Anlage B16b	Höhenplan	1:50.000 / 1:10.000	3
Anlage B16c	Umweltwirkungen	1:50.000	3
Anlage B17	Trassenabwägung, West-Trasse		
Anlage B17a	Lageplan	1:50.000	3
Anlage B17b	Höhenplan	1:50.000 / 1:10.000	3
Anlage B17c	Umweltwirkungen	1:50.000	3
Anlage B18	Planfeststellungsabschnitte M 1:100.000		1
Anlage B19	Abwägung „Optimierte Antragstrasse“ des ROV		
Anlage B19a	Lageplan	1:10.000	1
Anlage B19b	Höhenplan	1:10.000 / 1:2.500	1
Anlage B20	Abwägung, Verlegung Rastplatz		
Anlage B20a	Lageplan	1:10.000	1
Anlage B20b	Höhenplan	1:10.000 / 1:2.500	1
Anlage B21	Abwägung, Unterfahrung Rastplatz und Anschlußstelle		
Anlage B21a	Lageplan	1:10.000	1
Anlage B21b	Höhenplan	1:10.000 / 1:2.500	1

Trassenauswahl			Blätter
Anlage B22	Abwägung, Tunnelbeginn am Rastplatz		
Anlage B22a	Lageplan	1:10.000	1
Anlage B22b	Höhenplan	1:10.000 / 1:2.500	1
Anlage B23	Abwägung, Verlängerung Albaufstiegstunnel		
Anlage B23a	Lageplan	1:10.000	1
Anlage B23b	Höhenplan	1:10.000 / 1:2.500	1
Anlage B24	Abwägung, Gesamttunnel		
Anlage B24a	Lageplan	1:10.000	1
Anlage B24b	Höhenplan	1:10.000 / 1:2.500	1
Anlage B25	Abwägung, Tunnel Hasenholz		
Anlage B25a	Lageplan	1:10.000	1
Anlage B25b	Höhenplan	1:10.000 / 1:2.500	1
Anlage B26	Abwägung, Bündelung mit Anschlußstelle		
Anlage B26a	Lageplan	1:10.000	
Anlage B26b	Höhenplan	1:10.000 / 1:2.500	
Anlage B27	Absenkung des Seebaches		
Anlage B27a	Lageplan	1:1.000	1
Anlage B27b	Höhenplan	1:1.000 / 1:250	2
Anlage B28	Dükerung des Seebaches		
Anlage B28a	Lageplan	1:1.000	1
Anlage B28b	Höhenplan	1:1.000 / 1:250	2
Anlage B29	Beibehaltung der Seebachsohle		
Anlage B29a	Lageplan	1:1.000	1
Anlage B29b	Höhenplan	1:1.000 / 1:250	2
Anlage B30	Östlich anschließende Alternativen		
Anlage B30	Lageplan	1:25.000	1
Anlage B31	Westlich anschließende Alternativen		
Anlage B31	Lageplan	1:10.000	1

Teil C Umweltbelange

Erläuterungsbericht

- Umweltverträglichkeitsstudie

0. Allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitsstudie (gemäß UVPG, § 6 (3) und (4))

- 0.1 Darstellung des Vorhabens und wesentliche geprüfte Alternativen
 - 0.1.1 Vorhabensbeschreibung der geplanten Neubaustrecke im Abschnitt Kirchheim-Weilheim-Aichelberg
 - 0.1.1.1 Vorhaben
 - 0.1.1.2 Wirkungen des Vorhabens
 - 0.1.2 Wesentliche geprüfte Alternativen
- 0.2 Bestandsbeschreibung und -bewertung der Schutzgüter der Umwelt
 - 0.2.1 Schutzgut Menschen
 - 0.2.1.1 Wohn- und Arbeitsumfeld
 - 0.2.1.2 Elektrische und magnetische Felder
 - 0.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen
 - 0.2.3 Schutzgut Boden
 - 0.2.4 Schutzgut Wasser
 - 0.2.4.1 Oberflächengewässer und deren Retentionsräume
 - 0.2.4.2 Grundwasservorkommen
 - 0.2.4.3 Genutztes Grundwasser
 - 0.2.5 Schutzgüter Klima und Luft
 - 0.2.6 Schutzgut Landschaft
 - 0.2.6.1 Landschaftsbild
 - 0.2.6.2 Erholung
 - 0.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter
 - 0.2.7.1 Kulturgüter
 - 0.2.7.2 Land- und Forstwirtschaft
- 0.3 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Konfliktanalyse)

- 0.3 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Konfliktanalyse)
- 0.3.1 Schutzgüter der Umwelt
- 0.3.2 Konfliktschwerpunkte
- 0.4 Vermeidung und Minderung von Umweltbeeinträchtigungen und Möglichkeiten zur Kompensation verbleibender Beeinträchtigungen
- 0.5 Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Bearbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie entstanden sind

1. Vorbemerkungen

- 1.1 Ausgangslage
- 1.2 Aufgabenstellung

2. Darstellung des Vorhabens, Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens und wesentliche geprüfte Alternativen

- 2.1 Allgemeine Beschreibung und Hinweise
- 2.2 Beschreibung der geplanten Neubaustrecke im Abschnitt Kirchheim - Weilheim - Aichelberg
- 2.3 Allgemeine Projektwirkungen
- 2.4 Ergebnisse der Abstimmung mit den Belangen der Raumordnung
- 2.5 Wesentliche geprüfte Alternativen
 - 2.5.1 Grundlagen
 - 2.5.2 Variantenuntersuchungen und -auswahl

3. Untersuchungsraum

- 3.1 Übersicht
- 3.2 Beschreibung des Untersuchungsraumes

4. Untersuchungsrahmen

- 4.1 Allgemeines und Scoping
- 4.2 Grundlagen, Bestandserfassung und -bewertung
- 4.3 Konfliktanalyse
 - 4.3.1 Projektwirkungen
 - 4.3.2 Betrachtung der Auswirkungen
 - 4.3.3 Wechselwirkungen

- 4.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zur Kompensation

5. Bestandsbeschreibung und -bewertung

- 5.1 Schutzgut Menschen
 - 5.1.1 Wohn- und Arbeitsumfeld
 - 5.1.2 Elektrische und magnetische Felder
- 5.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen
- 5.3 Schutzgut Boden
- 5.4 Schutzgut Wasser
 - 5.4.1 Oberflächengewässer und deren Retentionsräume
 - 5.4.2 Grundwasservorkommen
 - 5.4.3 Genutztes Grundwasser
- 5.5 Schutzgüter Klima und Luft
- 5.6 Schutzgut Landschaft
 - 5.6.1 Landschaftsbild
 - 5.6.2 Erholung
- 5.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter
 - 5.7.1 Kulturgüter
 - 5.7.2 Land- und Forstwirtschaft
 - 5.7.3 Sonstige Nutzungen

6. Varianten im Planfeststellungsabschnitt 2.1 c und Beurteilung aus Umweltsicht

- 6.1 Varianten
- 6.2 Beurteilung aus Umweltsicht

7. Konfliktanalyse

- 7.1 Schutzgut Menschen
 - 7.1.1 Wohn- und Arbeitsumfeld
 - 7.1.2 Elektrische und magnetische Felder
- 7.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen
- 7.3 Schutzgut Boden
- 7.4 Schutzgut Wasser
 - 7.4.1 Oberflächengewässer und deren Retentionsräume
 - 7.4.2 Grundwasservorkommen

- 7.4.3 Genutztes Grundwasser
- 7.5 Schutzgüter Klima und Luft
- 7.6 Schutzgut Landschaft
 - 7.6.1 Landschaftsbild
 - 7.6.2 Erholung
- 7.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter
 - 7.7.1 Kulturgüter
 - 7.7.2 Land- und Forstwirtschaft
 - 7.7.3 Sonstige Nutzungen
- 7.8 Wechselwirkungen
 - 7.8.1 Generelle Aspekte der Wechselwirkungen
 - 7.8.2 Projektspezifische Aspekte

8. Vermeidung und Minderung von Umweltbeeinträchtigungen und Möglichkeiten zur Kompensation

- 8.1 Übersicht
- 8.2 Schutzgut Menschen
 - 8.2.1 Wohn- und Arbeitsumfeld
 - 8.2.2 Elektrische und magnetische Felder
- 8.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen
- 8.4 Schutzgut Boden
- 8.5 Schutzgut Wasser
 - 8.5.1 Oberflächengewässer und deren Retentionsräume
 - 8.5.2 Grundwasservorkommen
 - 8.5.3 Genutztes Grundwasser
- 8.6 Schutzgüter Klima und Luft
- 8.7 Schutzgut Landschaft
- 8.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter
 - 8.8.1 Kulturgüter
 - 8.8.2 Land- und Forstwirtschaft
 - 8.8.3 Sonstige Nutzungen
- 8.9 Wechselwirkungen

9. Zusammenfassung

- 9.1 Vorhabensbeschreibung
- 9.2 Methodisches Vorgehen
- 9.3 Konfliktanalyse
- 9.4 Vermeidung und Minderung von Umweltbeeinträchtigungen und
Möglichkeiten zur Kompensation verbleibender Beeinträchtigungen
- 9.5 Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens

10. Literatur und verwendete Unterlagen

Erläuterungsbericht:

- Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

A) Allgemeiner Teil

1. Vorbemerkungen

- 1.1 Ausgangslage
- 1.2 Fachliche und gesetzliche Vorgaben, Aufgabenstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

2. Darstellung des Vorhabens

- 2.1 Übersicht
- 2.2 Aspekte des Naturschutzes und der Landschaftspflege

3. Methodik der Bestandserfassung und -bewertung

- 3.1 Boden
- 3.2 Wasser
- 3.3 Klima, Luft
- 3.4 Landschaftsbild, Erholung und Kulturgüter
- 3.5 Flora, Fauna, Biotope
 - 3.5.1 Flora, Biotope
 - 3.5.2 Fauna
 - 3.5.3 Bewertung des biotischen Umweltpotentials (Flora, Fauna, Biotope)

4. Methodik der Konfliktanalyse

- 4.1 Projektwirkungen
- 4.2 Eingriffsbewertung
 - 4.2.1 Abiotische Umweltpotentiale (Boden, Wasser, Klima, Luft) und Landschaftsbild, Erholung, Kulturgüter
 - 4.2.2 Biotisches Umweltpotential (Flora, Fauna, Biotope)

5. Methodik der Maßnahmenplanung

- 5.1 Ableitung der landschaftlichen Leitbilder
- 5.2 Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen
- 5.3 Maßnahmenkonzept

- 5.4 Ermittlung des Kompensationsbedarfes
- 5.5 Bilanzierung

B) Spezieller Teil

6. Untersuchungsraum

- 6.1 Lage und Abgrenzung
- 6.2 Naturräumliche Gegebenheiten
- 6.3 Schutzgebiete

7. Planungsvorgaben und landschaftliche Leitbilder

- 7.1 Raumordnerische Beurteilung
- 7.2 Landschaftliche Leitbilder

8. Beschreibung und Bewertung des Bestandes sowie der Eingriffe (Konfliktanalyse)

- 8.1 Boden
- 8.2 Wasser
- 8.3 Klima, Luft
- 8.4 Landschaftsbild, Erholung und Kulturgüter
- 8.5 Flora, Fauna, Biotope
 - 8.5.1 Flora, Biotope
 - 8.5.2 Fauna
- 8.6 Zusammenfassende Darstellung der Konflikte
 - 8.6.1 Konfliktbereiche
 - 8.6.2 Quantifizierung der Konflikte

9. Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen

- 9.1 Vorbemerkungen
- 9.2 Maßnahmenkonzept
- 9.3 Schutzmaßnahmen
- 9.4 Gestaltungsmaßnahmen

10. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

- 10.1 Maßnahmenkonzept
- 10.2 Maßnahmen Landschaftsbild und Erholung

- 10.2.1 Ausgleichsmaßnahmen Landschaftsbild und Erholung
- 10.2.2 Ersatzmaßnahmen Landschaftsbild und Erholung
- 10.3 Maßnahmen Flora, Fauna, Biotope
 - 10.3.1 Ausgleichsmaßnahmen Flora, Fauna, Biotope
 - 10.3.2 Ersatzmaßnahmen Flora, Fauna, Biotope
- 10.4 Maßnahmen Boden, Wasser, Klima, Luft
 - 10.4.1 Ausgleichsmaßnahmen Boden, Wasser, Klima, Luft
 - 10.4.2 Ersatzmaßnahmen Boden, Wasser, Klima, Luft

11. Gegenüberstellung von Eingriff, Ausgleich und Ersatz

- 11.1 Übersicht
- 11.2 Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff, Ausgleich und Ersatz

12. Zusammenfassung

13. Literatur und verwendete Unterlagen

Anhang

Erläuterungsbericht:

- Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung

1. Vorbemerkungen

- 1.1 Ausgangslage
- 1.2 Aufgabenstellung

2. Darstellung des Vorhabens und Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens

- 2.1 Allgemeine Beschreibung und Hinweise
- 2.2 Beschreibung der geplanten Neubaustrecke im Abschnitt Kirchheim - Weilheim - Aichelberg
- 2.3 Projektwirkungen (Schall und Erschütterungen)
- 2.4 Ergebnisse der Abstimmung mit den Belangen der Raumordnung (Schall und Erschütterungen)

3. Grundlagen der Schalltechnischen Untersuchung

- 3.1 Physikalische Grundlagen und Erläuterungen
- 3.2 Gesetzliche Vorgaben
- 3.3 Berechnungsverfahren
- 3.4 Umfang der Untersuchung

4. Örtliche Gegebenheiten

- 4.1 Topographie und Trassenverlauf
- 4.2 Geräuschsituation und Gebietsnutzungen

5. Schallemissionen

- 5.1 Allgemeines
- 5.2 Emissionen aus dem künftigen Schienenverkehr

6. Schallimmissionen

- 6.1 Immissionsorte
- 6.2 Schallimmissionen ohne Schallschutz
- 6.3 Schallschutzmaßnahmen

- 6.4 Schallimmissionen mit Schallschutz
- 6.5 Schallschutz während des Bauzustandes

7. Nachrichtliche Aussagen zur Gesamtgeräuschsituation aus NBS und BAB A 8

- 7.1 Allgemeines
- 7.2 Emissionsmittelungspegel aus dem Straßenverkehr der BAB A 8
- 7.3 Derzeitige und künftige Geräuschsituation aus der BAB A 8
- 7.4 Aussagen zur Problematik der Überlagerung von Schienen- und Straßenverkehrsgeräuschen und Gesamtgeräuschsituation

8. Grundlagen der Erschütterungstechnischen Untersuchung

- 8.1 Allgemeines
- 8.2 Emission und Ausbreitung von Erschütterungen
- 8.3 Beurteilung von Erschütterungen

9. Erschütterungsverhältnisse

- 9.1 Erschütterungseinwirkungen auf Bauflächen und Gebäude
- 9.2 Erschütterungseinwirkungen auf Bauwerke der NBS

10. Zusammenfassung

11. Literatur und verwendete Unterlagen

- 11.1 Gesetze, Normen und Richtlinien
- 11.2 Literatur
- 11.3 Planunterlagen und weitere Unterlagen

Erläuterungsbericht:

- Hydrogeologie und Wasserwirtschaft

1. Vorbemerkungen

- 1.1 Ausgangslage
- 1.2 Aufgabenstellung
- 1.3 Trassenverlauf

2. Naturräumlicher und geologischer Überblick

- 2.1 Naturräumlicher Überblick
- 2.2 Geologischer Überblick

3. Hydrogeologische und wasserwirtschaftliche Verhältnisse

- 3.1 Grundwasservorkommen und -stockwerksgliederung
- 3.2 Geohydraulische Kennwerte der Aquifere
- 3.3 Grundwasserstände und Grundwasserspiegelschwankungen
- 3.4 Grundwasserströmungsverhältnisse
- 3.5 Hydrochemische Verhältnisse
- 3.6 Grundwassernutzungen
- 3.7 Gewässerverhältnisse

4. Eingriffe durch bauliche Anlagen (Bauzeit und Betrieb) und deren hydrogeologische und wasserwirtschaftliche Auswirkungen

- 4.1 Grundwasservorkommen
- 4.2 Grundwassernutzungen
- 4.3 Gewässer

5. Zusammenfassung

6. Literatur und verwendete Unterlagen

Anhang

Erläuterungsbericht:

- Ingenieurgeologie, Erd- und Ingenieurbauwerke

1. Vorbemerkungen

- 1.1 Ausgangslage
- 1.2 Aufgabenstellung
- 1.3 Trassenverlauf

2. Beschreibung des Untersuchungsraumes

- 2.1 Naturräumliche Gegebenheiten
- 2.2 Reliefformen

3. Geologische Verhältnisse

- 3.1 Gebirgsaufbau
 - 3.1.1 Geomorphologische Prozesse
 - 3.1.2 Stratigraphischer Überblick - Schichtabfolgen
 - 3.1.3 Schichtlagerung und Tektonik
- 3.2 Ingenieur- und baugeologisches Verhalten der Locker- und Festgesteine im Untersuchungsraum
- 3.3 Gravitative Massenbewegungen
- 3.4 Primärspannungen
- 3.5 Erdbebengefährdung
- 3.6 Lagerstätten

4. Hydrogeologische und wasserwirtschaftliche Verhältnisse

5. Geotechnische Beurteilung

- 5.1 Einschnitte und Tunnelvoreinschnitte
- 5.2 Tunnelstrecke
- 5.3 Dämme
- 5.4 Ingenieurbauwerke
- 5.5 Abtrags- und Ausbruchsmassen

6. Zusammenfassung

7. Literatur und verwendete Unterlagen

Erläuterungsbericht:

- Verwertung und Ablagerung von Erdmassen

1. Vorbemerkungen

- 1.1 Ausgangslage
- 1.2 Aufgabenstellung

2. Teilbereich Wendlingen - Filstal

- 2.1 Vorbemerkungen
- 2.2 Trassenverlauf
- 2.3 Geologischer Überblick
- 2.4 Technische Verwertbarkeit und generelle Beurteilung der Verwertungseignung der Erdmassen
- 2.5 Qualitative und quantitative Einschätzung der anfallenden Erdmassen und des Bedarfs sowie Aussagen zur Verwertung

3. Planfeststellungsabschnitt Kirchheim - Weilheim - Aichelberg (PFA 2.1c)

- 3.1 Vorbemerkungen
- 3.2 Trassenverlauf
- 3.3 Geologische Verhältnisse
- 3.4 Beurteilung der Verwertungseignung der Erdmassen
- 3.5 Qualitative und quantitative Einschätzung der anfallenden Erdmassen und des Bedarfs sowie Aussagen zur Verwertung

4. Zusammenfassung

5. Literatur und verwendete Unterlagen

Erläuterungsbericht:

- Geländeklima und Luftreinhaltung

1. Vorbemerkungen

- 1.1 Ausgangslage und Vorhaben
- 1.2 Aufgabenstellung

2. Grundlagen Geländeklima und Luftreinhaltung

- 2.1 Gelände- und Siedlungsklima
 - 2.1.1 Klimaelemente in der Übersicht
 - 2.1.2 Lokale und regionale Luftströmungen
 - 2.1.3 Kaltluft
- 2.2 Luftreinhaltung
- 2.3 Beschreibung der klimatischen und lufthygienischen Situation
- 2.4 Bewertung der klimatischen und lufthygienischen Situation

3. Geländeklima und Luftreinhaltung im Untersuchungsraum

- 3.1 Untersuchungsraum
- 3.2 Allgemeiner Witterungsverlauf
- 3.3 Klimatische und lufthygienische Vorbelastung
- 3.4 Berechnungen zur Kaltluftsituation
 - 3.4.1 Grundlagen
 - 3.4.2 Ergebnisse
- 3.5 Beschreibung und Bewertung der klimatischen und lufthygienischen Situation im Untersuchungsraum

4. Zusammenfassung

5. Literatur und verwendete Unterlagen

6. Glossar

Anhänge

Erläuterungsbericht:

- Boden

1. Vorbemerkungen

- 1.1 Ausgangslage
- 1.2 Aufgabenstellung

2. Darstellung des Vorhabens

3. Untersuchungsraum

4. Methodik

- 4.1 Bestandsaufnahme und Bestandsbewertung
- 4.2 Konfliktanalyse
- 4.3 Maßnahmenplanung
- 4.4 Bilanzierung

5. Beschreibung und Bewertung des Bestandes sowie der Eingriffe (Konfliktanalyse)

- 5.1 Bestandsbeschreibung und -bewertung
- 5.2 Konfliktanalyse

6. Maßnahmenkonzept

- 6.1 Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen
- 6.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

7. Gegenüberstellung von Eingriff, Ausgleich und Ersatz

8. Zusammenfassung

9. Literatur und verwendete Unterlagen

Anhang

Planunterlagen Teil C

Verzeichnis der Anlagen

Umweltbelange			Blätter
Anlage C1	Umweltverträglichkeitsstudie Schutzgut Tiere und Pflanzen/Schutzgut Landschaft -Schutzgebiete gemäß NatSchG -	1:10.000	2
Anlage C2	Umweltverträglichkeitsstudie Schutzgut Wasser -Quellen, Gewässer, Überschwemmungs- gebiete und Grundwassernutzungen-	1:10.000	1
Anlage C3	Umweltverträglichkeitsstudie Schutzgüter Klima und Luft -Bestand-	1:5.000	2
Anlage C4	Umweltverträglichkeitsstudie -Konfliktschwerpunkte-	1:5.000	2
Anlage C5	Landschaftspflegerischer Begleitplan -Schutzgebiete-	1:10.000	2
Anlage C6	Landschaftspflegerischer Begleitplan Landschaft, Landschaftsbild -Bestand-	1:5.000	2
Anlage C7	Landschaftspflegerischer Begleitplan Landschaft, Erholung -Bestand-	1:5.000	2
Anlage C8	Landschaftspflegerischer Begleitplan Flora und Biotope -Bestand-	1:5.000	2
Anlage C9	Landschaftspflegerischer Begleitplan Fauna -Bestand-	1:5.000	1
Anlage C10	Landschaftspflegerischer Begleitplan Flora, Fauna, Biotope -Funktionale Bewertung-	1:5.000	2

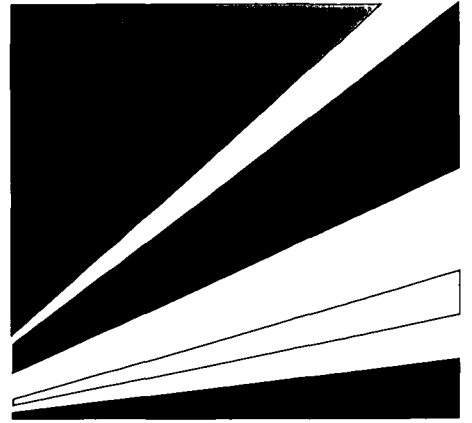
Umweltbelange			Blätter
Anlage C11	Landschaftspflegerischer Begleitplan -Konfliktplan-	1:5.000	2
Anlage C12	Landschaftspflegerischer Begleitplan Blattschnittübersichtsplan -Maßnahmenplanung-	1:10.000	2
Anlage C13	Landschaftspflegerischer Begleitplan -Maßnahmenübersicht-	1:5.000	3
Anlage C14	Landschaftspflegerischer Begleitplan -Maßnahmenplan-	div.	22
Anlage C15	Schallsituation - Prognose NBS 2010 ohne Schallschutz (nachts)	1:5.000	2
Anlage C16	Schallsituation - Prognose NBS 2010 mit Schallschutz (nachts)	1:5.000	2
Anlage C17	Schallsituation - Gesamtgeräuschsituation aus NBS und BAB A 8 (nachts) -Überlagerung-	1:5.000	2
Anlage C18	Schallsituation - Veränderung der Gesamtgeräuschsituation durch den Betrieb der NBS (nachts) -Differenzkarte-	1:5.000	2
Anlage C19	Ingenieur- und hydrogeologischer Längsschnitt km 34,200 - 40,025	1:5.000/500	1
Anlage C20	Erdmassenbilanz im Teilbereich Wendlingen - Filstal, -Übersichtslageplan-	1:50.000	1
Anlage C21	Land- und Forstwirtschaft/Boden Funktion als Standort für Kulturpflanzen und natürliche Vegetation -Bewertung-	1:5.000	2
Anlage C22	Boden - Funktion als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf -Bewertung-	1:5.000	2
Anlage C23	Boden - Funktion als Filter und Puffer für Schadstoffe -Bewertung-	1:5.000	2







**Ausbau- und Neubaustrecke
Stuttgart - Augsburg**



Bereich Wendlingen - Ulm

Planfeststellungsunterlagen

- Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

Erläuterungsbericht zur Linienführung

Deutsche Bahn



Geschäftsbereich Netz
Projektzentrum Südwest
Wagengutbahnhof 30
70173 Stuttgart

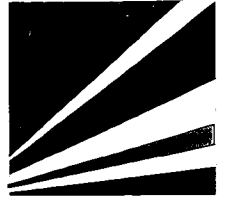
Impressum

Herausgeber: Deutsche Bahn
Geschäftsbereich Netz
Projektzentrum Südwest
Außenbüro Stuttgart

Wagengutbahnhof 30
70173 Stuttgart
Tel.: (07 11) 20 92 - 32 85

Stand: September 1997

Das Papier dieses Bandes ist nicht mit Chlor gebleicht.
Bei seiner Produktion entstehen keine CKW- (Chlorkohlenwasserstoff)
haltigen Abwässer.



Vorwort

Aufgrund der starken Belastung der bestehenden Gleisanlagen soll die Eisenbahninfrastruktur zwischen Stuttgart und Augsburg um zwei Gleise erweitert werden. Die hierfür vorgesehenen baulichen Maßnahmen sind im Teil A (Technische Planung) der Planfeststellungsunterlagen dargestellt und beschrieben; sie sollen in dort vorgesehener Art und Umfang festgestellt werden.

Im Teil B (Trassenauswahl) der Planfeststellungsunterlagen werden - ausgehend von heutigen und künftigen Verkehrsverhältnissen - die Notwendigkeit des Vorhabens begründet sowie die untersuchten Varianten aufgezeigt, um die Auswahl der weiterverfolgten Lösung verständlich zu machen. Bei der Vielzahl der - unter Einbeziehung von Vorschlägen Dritter - untersuchten Varianten kann unterstellt werden, daß keine insgesamt günstigere Linienführung übersehen worden ist.

Teil C (Umweltbelange) der Planfeststellungsunterlagen beinhaltet die Darstellung der Umweltbelange im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie, Aussagen zu schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen, Aussagen zu Baugrund, Geologie und Hydrologie sowie die Hydraulischen Berechnungen der vorgesehenen „wassertechnischen“ Maßnahmen.

Die vorliegenden Planungen wurden in einer Vielzahl von Abstimmungsgesprächen mit Beteiligten und Betroffenen entwickelt und es wurde versucht, das so entstandene Vorhaben allgemeinverständlich aufzubereiten. Es bleibt zu hoffen, daß jeder Beteiligte das Ausmaß seiner Betroffenheit aus den Darstellungen erkennen kann. Bei Bedarf stehen Mitarbeiter der DB AG jederzeit zur Beantwortung dennoch offen gebliebener Fragen gerne zur Verfügung.

Stuttgart, im November 1997

Deutsche Bahn 

Geschäftsbereich Netz
Projektzentrum Südwest



Prof. Ernst Krittian

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen	I
Verzeichnis der verwendeten Quellen	II
Verzeichnis der Bilder	III
Verzeichnis der Tabellen	IV
Verzeichnis der Anlagen zum Teil A	V
1 Die Grundlagen	1
1.1 Ausgangslage	1
1.2 Inhalt des Planfeststellungsverfahrens	5
1.3 Betriebliche Nutzung und generelle Linienführung	11
1.4 Technische Grundlagen der Streckenplanung	12
1.5 Elektrifizierung und Bahnstromversorgung	19
1.6 Signaltechnik und Telekommunikationsanlagen	24
1.7 Umweltverträglichkeitsuntersuchung	25
1.8 Landschaftspflegerischer Begleitplan	28
2 Beschreibung der vorgesehenen Maßnahmen	30
2.1 Örtliche Randbedingungen	30
2.2 Linienführung im Lageplan	31
2.3 Linienführung im Längsschnitt	32
2.4 Querschnitte	33
2.5 Tunnel-Rettungskonzept	34
2.6 Zu ändernde Straßen, Wege und Gewässer	35
2.7 Dominante Bauwerke	36
2.8 Ablagerungskonzept	38
2.9 Schall- und erschütterungstechnische Auswirkungen	40
2.10 Baustelleneinrichtung und Baustraßenkonzept	45
2.11 Vorgesehener Bauablauf	46
2.12 Flächenbedarf	48
2.13 Entwässerungsanlagen	49
2.14 Leitungsänderungen	50
Anhang:	
Kurzfassung der Raumordnerischen Empfehlung des Regierungspräsidiums Stuttgart	

I Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen

ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
BAB	Bundesautobahn
BbG	Bundesbahngesetz (gültig bis 31.12.1993)
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des BImSchG
BMV	Bundesminister für Verkehr
BSchWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BÜ	Bahnübergang
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CIR	Computer Integrated Railroading
D	D-Zug
DB	Deutsche Bundesbahn
dB (A)	Dezibel (Maß der Schallbelastung)
DB AG	Deutsche Bahn AG
DSchG	Denkmalschutzgesetz
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EC	Euro-City
EG	Europäische Gemeinschaft
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EU	Europäische Union
EÜ	Eisenbahnüberführung
GV	Güterverkehr
HAS	Hauptabfuhrstrecke
Hbf	Hauptbahnhof
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
Hz	Hertz (Frequenzeinheit)
IBA	International Birth Area (internationales Vogelschutzgebiet)
IC	Intercity
iCE	Intercity-Express
Igw	Immissionsgrenzwert

IR	Interregio
ITF	Integraler Taktfahrplan
K	Kreisstraße
KrW-/AbfG	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
L	Landesstraße
LfS	Landesamt für Straßenwesen
MW	Megawatt (Leistungseinheit)
N	Nahverkehrszug
NBS	Neubaustrecke
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
r	Bogenhalbmesser (m)
r _a	Ausrundungshalbmesser (m)
RE	Regionalexpress
ROV	Raumordnungsverfahren
RP	Regierungspräsidium
s	Neigung (‰)
SE	Stadtexpress
SO	Schienenoberkante
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SSW	Schallschutzwand
Strü	Straßenüberführung
u	Überhöhung (mm)
u _f	Überhöhungsfehlbetrag (mm)
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
UVPg	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
UW	Unterwerk
V	Geschwindigkeit (km/h)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz

II Verzeichnis der verwendeten Quellen

Deutsche Bundesbahn

Ausbauprogramm für das Netz der DB

1970

Deutsche Bundesbahn, Projektgruppe NBS Stuttgart u.a.

Ausbau- und Neubaustrecke Plochingen-Günzburg

Dokumentation der Voruntersuchung

Variantenvergleich

Februar 1988

Deutsche Bundesbahn, Projektgruppe NBS Stuttgart u.a.

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart-Augsburg

Variantenuntersuchung für den Abschnitt Stuttgart-Ulm

Autobahntrasse (Variante H)

Filstaltrasse (Variante K)

Oktober 1991

Deutsche Bundesbahn/Deutsche Reichsbahn

Presseerklärung zur Neubaustrecke Stuttgart-Ulm

08.12.1992

Deutsche Bundesbahn, Projektgruppe NBS Stuttgart u.a.

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart-Augsburg

Abstimmung mit den Belangen der Raumordnung

für den Abschnitt Stuttgart-Ulm

Autobahnahe Trasse (Antragstrasse)

Scopingpapier zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung

als Teil der Raumordnungsunterlagen

Juli 1993

Deutsche Bahn AG

Gemeinsame Presseerklärung von
Ministerpräsident Erwin Teufel, Bundesverkehrsminister
Matthias Wissmann, Oberbürgermeister Dr. Manfred Rommel,
dem Landesverkehrsminister Hermann Schaufler und dem
Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Heinz Dürr
Deutsche Bahn AG stellt Projekt „Stuttgart 21“ vor

18.04.1994

Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz, Regionalbereich Stuttgart
Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart-Augsburg
Abstimmung mit den Belangen der Raumordnung für
den Abschnitt Stuttgart-Ulm
Bereich Wendlingen-Ulm
Technische Planung und Umweltverträglichkeitsuntersuchung

August 1994

Deutsche Bahn AG

Deutsche Bahn 1993/94
Daten und Fakten

1994

Deutsche Bahn AG

Deutsche Bahn 1994/95
Daten und Fakten

1995

Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz, Regionalbereich Stuttgart
Projekt „Stuttgart 21“-Die Machbarkeitsstudie

Januar 1995

Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz, Regionalbereich Stuttgart, u.a.
Projekt „Stuttgart 21“ - Die Machbarkeitsstudie - Studien und Gutachten zur
Machbarkeitsstudie

Januar 1995

Deutsche Bundesbahn, Projektgruppe NBS Stuttgart u.a.
Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart-Augsburg
Abstimmung mit den Belangen der Raumordnung
für den Abschnitt Stuttgart-Wendlingen (Projekt Stuttgart 21)
Scopingpapier zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung
als Teil der Raumordnungsunterlagen

Januar 1996

UIC

Europäischer Infrastrukturleitplan

1992

UIC

Hochgeschwindigkeit

Ein Bahnnetz für Europa

April 1992

Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft L 228

Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen
Verkehrsnetzes

vom 23. Juli 1996

Bundesministerium für Verkehr:

Bundesverkehrswegeplan 1985

Beschluß der Bundesregierung

vom 18.09.85

Bundesministerium für Verkehr:

Bundesverkehrswegeplan 1992

Beschluß der Bundesregierung

vom 15.07.92

Bundgesetzblatt Teil I 1993:

Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes
(Bundesschienenwegeausbaugesetz)

vom 15.11.93

Verkehrsministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Stellungnahme der Landesregierung
zu den Planungen der Deutschen Bundesbahn
im Abschnitt Stuttgart-Ulm

15.09.1992

Regierungspräsidium Stuttgart
Raumordnerische Beurteilung
Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Augsburg
Abschnitt Stuttgart-Ulm, Bereich Wendlingen-Ulm

September 1995

Heimerl, Gerhard Prof. Dr.-Ing.
Trassenführung der DB-Schnellfahrstrecke Stuttgart-Augsburg (-München)
Anmerkungen und Überlegungen zur Dokumentation der Voruntersuchungen
der ABS/NBS Plochingen-Günzburg

August 1988

Deutsche Bahn AG
Regelwerke für das Entwerfen von Bahnanlagen

III Verzeichnis der Bilder

Bild 1 Betrieblich nutzbare Teilbereiche	2
Bild 2 Regelquerschnitt der NBS in der Geraden	13
- mit fester Fahrbahn -	
Bild 3 Regelquerschnitt der NBS im Bogen	14
- mit fester Fahrbahn -	
Bild 4 Geringste lichte Durchfahrtshöhe unter Eisenbahnüberführungen	14
Bild 5 Geringste lichte Durchfahrtshöhe unter Straßenüberführungen	15
Bild 6 Querschnitt bei Schienenoberkante auf Höhe der BAB	18
Bild 7 Querschnitt bei Schienenoberkante 1 m unterhalb der BAB	18
Bild 8 Anbaufreier Schutzstreifen entlang der NBS	22
Bild 9 Genereller Aufbau der Oberleitung	23

IV Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Vorgesehene Planfeststellungsabschnitte	8
Tabelle 2: Notwendige Schallschutzwände	41
Tabelle 3: Überblick über die künftige Schallsituation (NBS)	43
Tabelle 4: Überblick über die künftige Schallsituation (NBS + BAB)	44

V Verzeichnis der Anlagen des Teiles A

Technische Planung			
Anlagen Nr.	Inhalt	Maßstab	Anzahl
Anlage A1	Lage des Planfeststellungsabschnittes 2.1 c zur Gesamtstrecke	1:100.000	1
Anlage A2	Blattschnittübersichtspläne	1:10.000	2
Anlage A3	Übersichtslageplan Planfeststellungsabschnitt	1:10.000	1
Anlage A4	Übersichtshöhenplan Planfeststellungsabschnitt	1:10.000/2.500	1
Anlage A5	Lagepläne	1:1.000	9
Anlage A6	Höhenpläne	1:1.000/250	7
Anlage A7	Querschnitte der Bahnanlagen	1:200	14
Anlage A8	Zu ändernde Straßen und Wege	div.	20
Anlage A9	Bauwerksskizzen	div.	21
Anlage A10	Leitungslagepläne	1:1.000	8
Anlage A11	Entwässerungslagepläne	1:1.000	8
Anlage A12	Entwässerungshöhenpläne	1:1.000/250	32
Anlage A13	Drainagelagepläne	1:1.000	8
Anlage A14	Entwässerungsquerschnitte	1:200	15
Anlage A15	Kreuzende Bachläufe	div.	16
Anlage A16	LBP Maßnahmenübersicht	1:5.000	3
Anlage A17	LBP Maßnahmenlagepläne	div.	22
Anlage A18	Baustellenerschließung	1:1.000	1
Anlage A19a	Grunderwerbspläne (Bedarf)	1:1.000	34
Anlage A19 b	Grunderwerbspläne (künftiges Eigentum)	1:1.000	9

1 Die Grundlagen

1.1 Ausgangslage

Geplante Maßnahme

Die Erweiterung der bestehenden Eisenbahnverbindung zwischen Stuttgart - Ulm - Augsburg um zwei Gleise ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP '92) und im Bedarfsplan des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSchWAG) enthalten, womit die Notwendigkeit der Maßnahme gesetzlich festgestellt ist. Die verkehrlichen und betrieblichen Grundlagen, die die Maßnahme begründen, sind zusätzlich im Teil B dieser Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Nach Abwägung mit vielen alternativen Lösungen sollen zwischen Stuttgart und Ulm die beiden vorgesehenen Gleise parallel zur BAB A8 geführt werden, nachdem die Bewertung der untersuchten Alternativen im Raumordnungsverfahren eine derartige Neubaustrecke (NBS) als die zweckmäßigste Lösung in Bezug auf ökonomische, ökologische und betriebliche Belange der DB AG bestätigt hat. Zwischen Ulm und Augsburg sollen die neuen Gleise im wesentlichen gebündelt mit der bestehenden Strecke verlaufen.

Auf der neuen zweigleisigen, insgesamt etwa 175 km langen Strecke, ist im Streckenabschnitt Stuttgart - Ulm eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h und im Streckenabschnitt Ulm - Augsburg von 200 km/h vorgesehen. Das geplante Gesamtvorhaben mit seinen drei, betrieblich eigenständig nutzbaren Teilbereichen

- Stuttgart - Wendlingen (Stuttgart 21)
- Wendlingen - Neu-Ulm und
- Neu-Ulm - Augsburg

erstreckt sich auf Baden-Württemberg und den Freistaat Bayern, wie dies in Bild 1 skizziert ist. Aus heutiger Sicht sind die noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahren so zu terminieren, daß mit dem Bau der Maßnahmen nach dem Jahr 2001 begonnen und eine Inbetriebnahme voraussichtlich im Jahr 2008 gewährleistet werden kann.

Bild 1

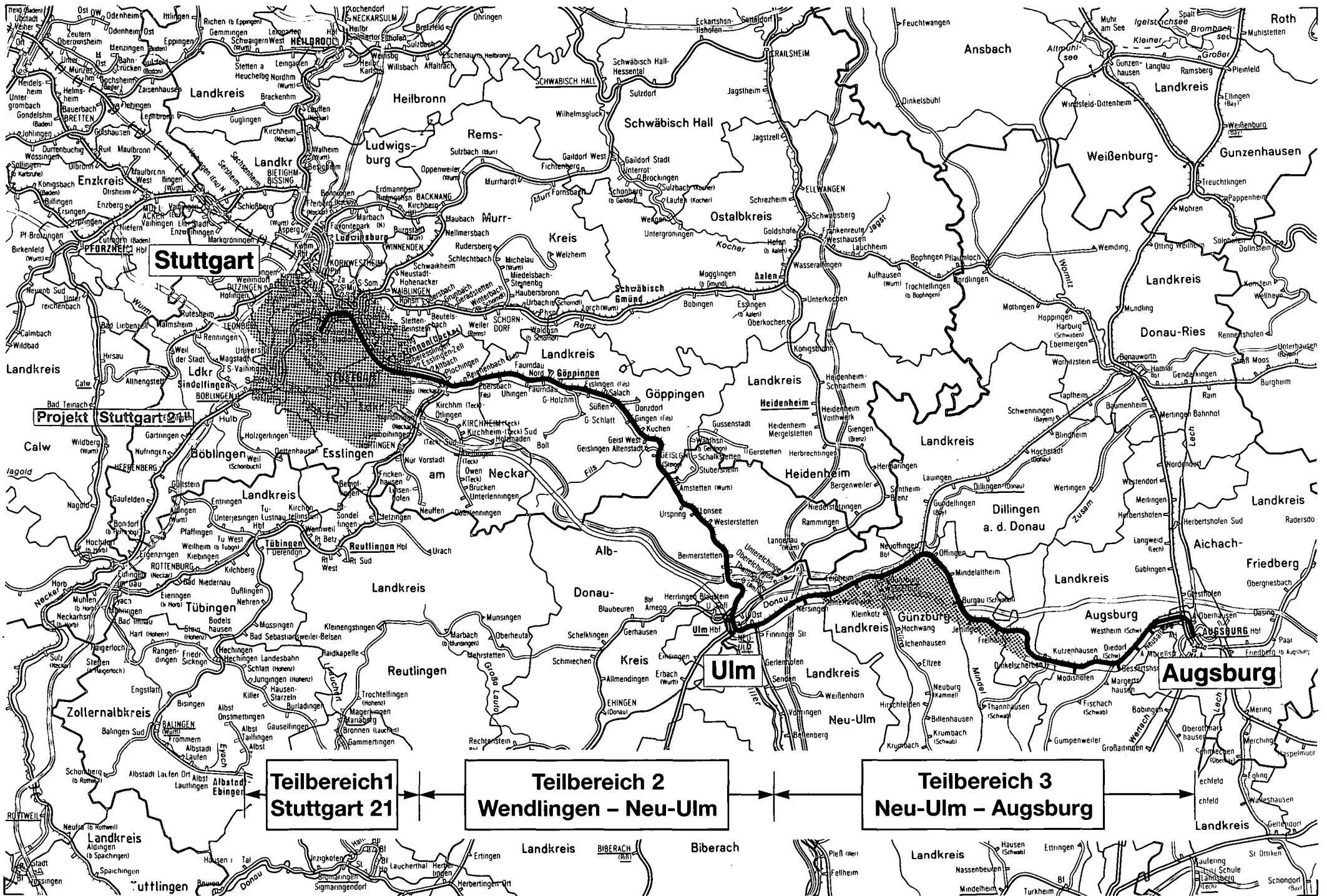


Bild 1: Betrieblich nutzbare Teilbereiche

Raumordnungsverfahren

Für einen ersten betriebsfähigen Streckenabschnitt zwischen Wendlingen und Ulm/Neu-Ulm wurde im Jahre 1995 ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, als dessen Ergebnis das Regierungspräsidium Stuttgart als höhere Raumordnungsbehörde - nach umfangreichen Variantenabwägungen - eine „optimierte Antragstrasse“ in Parallellage zur BAB A8 entwickelt hat. Aufgrund der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange stellt diese Linienführung die zweckmäßigste aller untersuchten Varianten dar und ist mit den raumordnerischen Belangen im Einklang. Weitere Verbesserungen, insbesondere in Bezug auf engstmögliche Bündelung mit der BAB A8 und genaue Höhenlage gegenüber der BAB A8, bleiben den Detailplanungen im Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

In einem weiteren betriebsfähigen Streckenabschnitt Stuttgart-Wendlingen (Stuttgart 21) wurde das Raumordnungsverfahren vor wenigen Tagen abgeschlossen; im Abschnitt Neu-Ulm - Augsburg sind Einzelheiten der vorgesehenen Bündelung noch abzustimmen.

Die wesentlichen Varianten zwischen Wendlingen und Ulm zum Raumordnungsverfahren und die vertieften Untersuchungen zum anschließenden Planfeststellungsverfahren sowie die Auswahlgründe, die zur Planfeststellungstrasse geführt haben, sind im Teil B der Planfeststellungsunterlagen zusammengestellt. Über die dort dargestellten Varianten hinaus wurden im Verlauf der Planungsabstimmung weitere Anregungen vorgebracht, die

- sich entweder nur unwesentlich von diesen unterscheiden und somit keine zusätzlichen Erkenntnisse für die Abwägung mit sich bringen oder
- im Zusammenhang mit anderen Überlegungen bereits berücksichtigt wurden.

Die für das inzwischen abgeschlossene Raumordnungsverfahren Ende des Jahres 1994 entwickelte „Antragstrasse“ der DB AG, war teilweise mit den Belangen der Raumordnung nicht vereinbar. Für die meisten Konfliktfälle konnten Lösungen entwickelt und vom Regierungspräsidium Stuttgart in die „optimierte Antragstrasse“ eingearbeitet werden. Hierdurch konnten eine Reihe von Eingriffen vermieden und in den verbleibenden Fällen unvermeidbare Eingriffe minimiert werden. Insgesamt konnte durch die Optimierung des Regierungspräsidiums die Antragstrasse so weit fortentwickelt werden, daß sie, insbesondere unter Berücksichtigung der im Raumordnungsverfahren genannten Maßgaben, für die weitere Planung die verbleibenden nachteiligen

Wirkungen soweit verringert, daß das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung im Einklang steht.

Sowohl in der Region Stuttgart als auch in der Region Donau-Iller beansprucht die Trasse jedoch Freiräume mit den damit verbundenen ökologischen und landesplanerischen Folgewirkungen.

Die Beeinträchtigungen konnten

- durch maximal mögliche Bündelung zwischen NBS und BAB und
- durch eine tiefstmögliche Höhenlage der NBS-Gradienten

in der weiteren Planungsentwicklung weiter minimiert werden; dennoch läßt sich eine Beanspruchung nicht völlig vermeiden. Somit liegt, soweit die Trasse Flächen der Grünzüge, Grünzäsuren und Freiräume in Anspruch nimmt, weiterhin ein Konflikt mit den Zielsetzungen der Raumordnung und Landesplanung vor.

Im Ergebnis der Gesamtabwägung des Raumordnungsverfahrens steht das geplante Vorhaben, trotz dieser unumgänglichen aber minimierten Auswirkungen auf die allgemeine Freiraumausstattung, dennoch im Einklang mit den Vorgaben des Landesentwicklungsplanes und der Regionalpläne. Die Fortschreibung der Regionalpläne berücksichtigen bereits diese Entwicklung und enthalten in den vorliegenden Entwürfen die vorgesehene autobahnparallele NBS der DB AG. Dies zugrundelegend hat das Wirtschaftsministerium von Baden-Württemberg im Rahmen des Raumordnungsverfahrens die Genehmigung der Zielabweichung, gemäß § 10 Abs. 3 des Landesplanungsgesetzes, in Aussicht gestellt. Eine Kurzfassung der „Raumordnerischen Empfehlung“ ist als Anhang beigefügt.

Anhang

Im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes sind

- die Regionalen Grünzüge „Wernau-Kirchheim“ und „Holzmaden/Weilheim“
- schutzbedürftige Bereiche für Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Bodenschutz sowie
- das Grabungsschutzgebiet „Versteinerungen Holzmaden“

von der NBS-Planung betroffen.

1.2 Inhalt des Planfeststellungsverfahrens

Nach § 18 des „Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ (AEG) dürfen Schienenwege oder Eisenbahnen nur neu gebaut, bestehende Bahnanlagen nur verändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Zweck des Planfeststellungsverfahrens ist es, alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabensträger und den Betroffenen abzustimmen, rechtsgestaltend zu regeln und den Bestand der Bahnanlagen öffentlich-rechtlich zu sichern. Die Erkenntnisse des vorangegangenen Raumordnungsverfahrens finden dabei Berücksichtigung.

In der Planfeststellung wird neben der dauerhaft rechtlichen Bestandsicherung der vorgesehenen Anlagen insbesondere darüber entschieden,

- welche baulichen Anlagen vorgesehen sind und welche Lage und Abmessungen sie haben,
- welche Grundstücke oder Grundstücksteile - auf Dauer oder vorübergehend - für das Vorhaben benötigt oder mit einer dinglichen Sicherung belegt werden,
- wie die öffentlich-rechtlichen Belange berücksichtigt und die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben gestaltet werden,
- welche Folgemaßnahmen an anderen öffentlichen Verkehrswegen und sonstigen Anlagen notwendig werden,
- welche Vorkehrungen oder Schutzanlagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Andere vorzusehen sind und
- welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufgrund der zu erwartenden Umweltauswirkungen vorzusehen sind.

Die Planfeststellung erstreckt sich auf die zu bauenden oder zu ändernden Bahnanlagen, sowie auf Flächen und Anlagen Dritter, deren endgültige oder vorübergehende Inanspruchnahme (z.B. Erdablagerung, bauliche Anpassung...) bei Durchführung des Vorhabens erforderlich ist.

Entschädigungsfragen für die Inanspruchnahme von Grundeigentum und für andere Eingriffe werden außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens in besonderen Entschädigungs-verfahren auf privatrechtlicher Basis geregelt. Über Entschädigungsfragen wird jedoch im Planfeststellungsverfahren - zumindest dem Grunde nach - eine Entscheidung getroffen.

Die Planfeststellung umfaßt gemäß § 18 (1) AEG in Fortführung der im Rahmen des Raumordnungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung die Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für nicht vermeidbare Umweltauswirkungen des Vorhabens im Einzelfall gemäß § 8 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz.

In Verbindung mit § 75 VwVfG umfaßt die Planfeststellung auch die Genehmigung nach § 31 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.86 (Bundesgesetzblatt I, S. 1529) für den nach den Planunterlagen vorgesehenen Aus- oder Umbau von Gewässern.

In Verbindung mit § 75 VwVfG umfaßt sie darüber hinaus die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen gemäß §§ 2, 3, 7, 8 und 14 Abs. 1 WHG für

- Zutageleiten, Ableiten und Umleiten von Grundwasser (§ 3 Abs. 1 Ziff. 6 und Abs. 2 Ziff. 1 WHG),
- Einleiten von Stoffen (Grund- und Oberflächenwasser) in oberirdische Gewässer (§ 3 Abs. 1 Ziff. 4 WHG),
- Querung von Trinkwasserschutzgebieten (§ 19 WHG) und
- Bau von Anlagen in amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebieten (§ 32 WHG).

Eine Beschreibung der einzelnen Erlaubnisse, Bewilligungen und Genehmigungen, die sich aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses ergeben, wird nach der Bauabnahme zur Eintragung in das Wasserbuch vorgelegt.

Nach § 18 AEG in Verbindung mit § 75 VwVfG umfaßt die Planfeststellung auch alle notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Verkehrswegen und Anlagen. Die anzupassenden Anlagen von öffentlichen Straßen und Wege gelten mit der Verkehrsübergabe als gewidmet.

Die Planfeststellung umfaßt gem. § 18 AEG in Verbindung mit § 75 VwVfG die Genehmigungen gemäß den §§ 9, 10 und 12 des Bundeswaldgesetzes (BundeswaldG) in der Fassung vom 02.05.75 (Bundesgesetzblatt I, S. 1037), zuletzt geändert durch das 1. ÄndG vom 27.07.84 (Bundesgesetzblatt I S. 1034) für

- die Rodung und Umwandlung in eine andere Bodennutzungsart von für den Bau der Neubaustrecke benötigten Waldflächen und
- die Erstaufforstung von Ersatzflächen, die im Planfeststellungsbeschuß rechtsverbindlich ausgewiesen werden.

Vor Erlaß eines Planfeststellungsbeschlusses wird den Trägern öffentlicher Belange und alle privaten Betroffenen Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme gegeben, die in einem Erörterungstermin besprochen wird. Ziel ist es, bei der weiteren Bearbeitung der Planung ggf. bisher nicht erkannte Beanspruchungen in den Planfeststellungsbeschuß einzuarbeiten.

Um das Planfeststellungsverfahren auf der etwa 65 km langen Teilstrecke Wendlingen - Neu-Ulm überschaubar zu halten, wird die Strecke in Planfeststellungsabschnitte eingeteilt, wie sie in nachfolgender Tabelle 1 dargestellt sind: Tabelle 1

Nr.	Bereich	direkt betroffene Gemarkungen	Landkreis	Reg. Präsidi.	hauptsächliche Streckenführung
2.1 a	Albvorland	Wendlingen Kirchheim	Esslingen	Stuttgart	Tunnel
2.1 b	Albvorland	Kirchheim Dettingen	Esslingen	Stuttgart	Parallellage Tunnel
2.1 c	Albvorland	Kirchheim Weilheim Aichelberg	Esslingen Göppingen	Stuttgart	Parallellage
2.2	Albaufstieg	Weilheim Aichelberg Gruibingen Mühlhausen Drackenstein Hohenstadt Laichingen	Esslingen Göppingen Alb-Donau	Stuttgart Tübingen	Tunnel Talbrücke
2.3	Albhochfläche	Merklingen Nellingen Dornstadt	Alb-Donau	Tübingen	Parallellage
2.4	Albabstieg	Dornstadt Ulm	Alb-Donau	Tübingen	Tunnel
2.5a	Donautal	Ulm	Alb-Donau	Tübingen	Bahnhofsanlagen Donaubrücke
2.5b		Neu-Ulm	Neu-Ulm	Augsburg	Bahnhofsanlagen freie Strecke

Tabelle 1: Vorgesehene Planfeststellungsabschnitte

Eine Übersicht über die Lage der beabsichtigten Planfeststellungsabschnitte vermittelt Anlage A1. Weitere Unterteilungen sind im Verlauf der Detailplanungen möglich. Anlage A 1

Zuständigkeiten

Vorhabensträger für den Ausbau der Strecke Wendlingen - Ulm - Augsburg ist die Deutsche Bahn AG, die in den Bereichen von Baden-Württemberg und des Freistaates Bayern von dem

Projektzentrum Südwest
Außenbüro Stuttgart
Wagengutbahnhof 30
70173 Stuttgart

vertreten wird.

Aufgabe des Vorhabenträgers ist es, im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens die Planunterlagen zu erarbeiten und soweit wie möglich mit den Trägern öffentlicher Belange und den betroffenen Privaten abzustimmen. Darüber hinaus sind von ihm - unter Einbeziehung der Vorschläge Dritter - Varianten zu untersuchen, um aus der Vielzahl aller sich bietenden Möglichkeiten die zweckmäßigste Lösung auszuwählen.

Planfeststellungsbehörde ist für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, gemäß Artikel 3 des Eisenbahnenordnungsgesetzes (ENeuOG) vom 27.12.1993, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), hier das

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Stuttgart
Heilbronner Str. 7
70173 Stuttgart

Aufgabe des Eisenbahn-Bundesamtes im Planfeststellungsverfahren ist es, die Pläne für den Bau der neuen Strecke zu prüfen und der zuständigen Landesbehörde zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zuzuleiten. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt den Plan nach Durchführung der Anhörung gem. § 18.1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes fest. Aufgabe des Eisenbahn-Bundesamtes ist es somit letztendlich, den Planfeststellungsbeschluß zu erlassen und damit die Rechtswirksamkeit der Planung herbeizuführen.

Anhörungsbehörde ist das örtlich zuständige Regierungspräsidium, in dessen Bereich das Vorhaben realisiert werden soll. Für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt 2.1 c ist dies das

Regierungspräsidium Stuttgart
Ruppmannstraße 21
70565 Stuttgart

Aufgabe der Anhörungsbehörde ist es, eingehende Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und von Privaten entgegenzunehmen, in einem Erörterungstermin mit den Betroffenen und dem Vorhabensträger zu erörtern. Als Ergebnis der Anhörung fertigt das Regierungspräsidium die abschließende Stellungnahme als Grundlage für den Planfeststellungsbeschluß.

1.3 Betriebliche Nutzung und generelle Linienführung

In Übereinstimmung mit der ab dem Jahresfahrplan 1998 auf ersten Streckenabschnitten vorgesehenen Trennung der schnellen und langsamen Verkehre auf eigene Gleise sollen künftig zwischen Stuttgart und Ulm die schnellen Züge über die neue autobahnparallele Trasse, die langsameren, das Filstal bedienenden Züge, die heute bestehenden Anlagen benutzen.

So sollen über die neue Strecke die weitlaufenden Reiseverkehre (ICE/IC/EC) und die besonders schnellen Züge für den hochwertigen Güterverkehr (ICE-Frachtversion) laufen. Unter dieser Voraussetzung wird es möglich, im Gegensatz zu früheren Planungsüberlegungen, die NBS bei relativ kleinen Bogenhalbmessern und großen Neigungen eng mit der BAB A8 zu bündeln.

Das neue Betriebskonzept führt dazu, daß alle auf der neuen Strecke verkehrenden Züge annähernd gleich schnell fahren (Harmonisierung des Geschwindigkeitsniveaus), wodurch eine besonders hohe Leistungsfähigkeit der neuen Strecke ebenso erreicht wird, wie die der verbleibenden Gleisanlagen im Filstal. Die ursprünglich vorgesehenen Überholungsbahnhöfe in Kirchheim (Nabern) und Merklingen können somit entfallen; die ehemals im Abstand von 7 km vorgesehenen Gleiswechselverbindungen können auf eine Gleiswechselverbindung im Bereich von Wendlingen und eine Gleiswechselverbindung auf der Albhochfläche reduziert werden.

1.4 Technische Grundlagen der Streckenplanung

Regelwerk

Über die allgemeinen Grundlagen hinaus wird den Planungen in Bereichen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 200 km/h die DS 800/01 (Allgemeine Entwurfsgrundlagen) zugrundegelegt. Für Anlagen im Geschwindigkeitsbereich über 200 km/h (NBS) wird zusätzlich das technische Regelwerk der DS 800/02 (Neubaustrecken) angewandt. Abweichungen von diesem Regelwerk, die einer besonderen Genehmigung bedürfen, sind nicht vorgesehen.

Oberbau

Die absehbare technische Weiterentwicklung nutzend, sollen die beiden Gleise zwischen Stuttgart und Ulm die „Feste Fahrbahn“ erhalten. Sie stellt eine Verbesserung des Fahrkomforts gegenüber den meisten Strecken in der Bundesrepublik dar, die mit einem Querschwellenoberbau im Schotterbett ausgerüstet worden sind. Sie stellt

- für die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit
- für die zur konsequenten Bündelung mit der BAB A8 zwangsweise gewählten Trassierungsparameter sowie
- wegen der topografisch erforderlichen langen Tunnelabschnitten

die wirtschaftlichste Konstruktion dar. Gegenwärtig werden verschiedene Bauarten bundesweit entwickelt und es kann unterstellt werden, daß zum Zeitpunkt des Einbaus eine insgesamt ausgereifte Konstruktion zur Verfügung stehen wird.

Trassierungsparameter

Der technischen Planung der Neubaustrecke liegen folgende Trassierungsparameter zugrunde, die aufgrund der gewählten Betriebsform möglich sind:

*	höchste Streckengeschwindigkeit	V = 250 km/h
*	kleinster Bogenhalbmesser	R = 2.300 m
*	maximale Längsneigung (Regelfall)	s = 25 ‰
*	maximale Längsneigung (Ausnahmefall)	s = 35 ‰
*	kleinster Gleisabstand	a = 4,50 m
*	kleinste Kuppenausrundung	r _a = 14.000 m
*	kleinste Wannenausrundung	r _a = 12.000 m
*	maximale Überhöhung	u = 180 mm
*	maximaler Überhöhungsfehlbetrag	u _f = 150 mm
*	geringste lichte Durchfahrtshöhe (StrÜ)	H = 6,80 m
*	geringste lichte Durchfahrtshöhe (EÜ)	H = 4,50 m

Regelquerschnitt der NBS

Mit den zugrundegelegten Randbedingungen ergibt sich für den Bahnkörper im Detail der in Bild 2 dargestellte Querschnitt in der Geraden und der in Bild 3 dargestellte Querschnitt im maximal überhöhten Gleisbogen. Im Kreuzungsbereich von Schiene und Straße gelten die im Bild 4 (Eisenbahnüberführungen) und Bild 5 (Straßenüberführungen) dargestellten Mindestabmessungen. Die tatsächlich verwendeten Werte orientieren sich jeweils weitgehend an den örtlich vorgegebenen Verhältnissen.

Bild 2
Bild 3
Bild 4
Bild 5

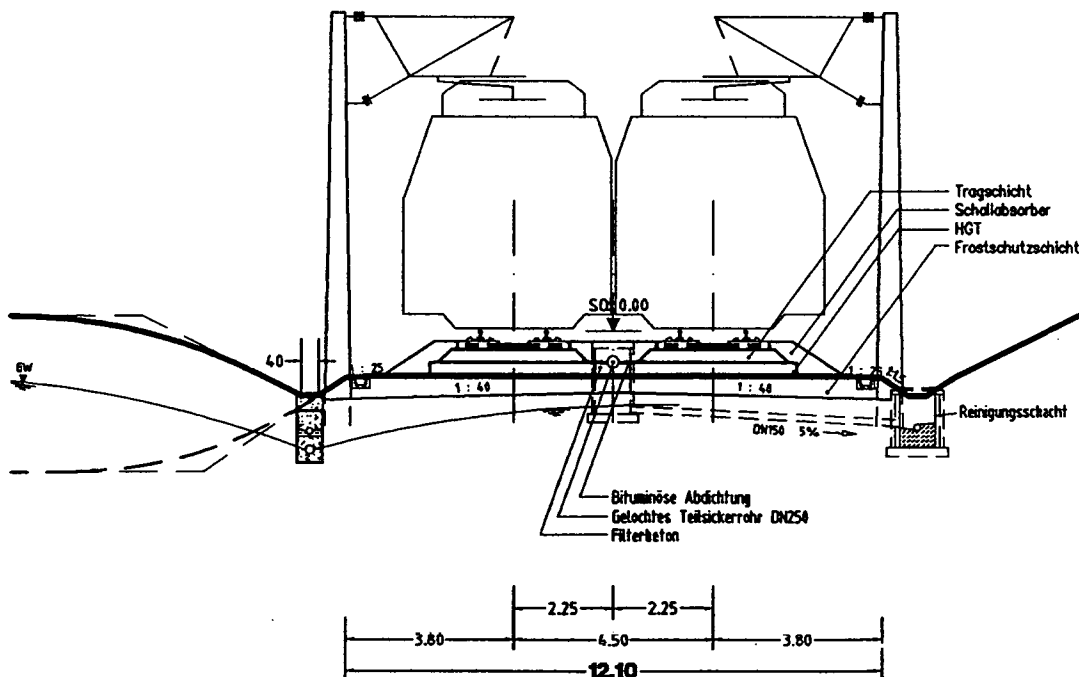


Bild 2 Regelquerschnitt der NBS in der Geraden - mit fester Fahrbahn -

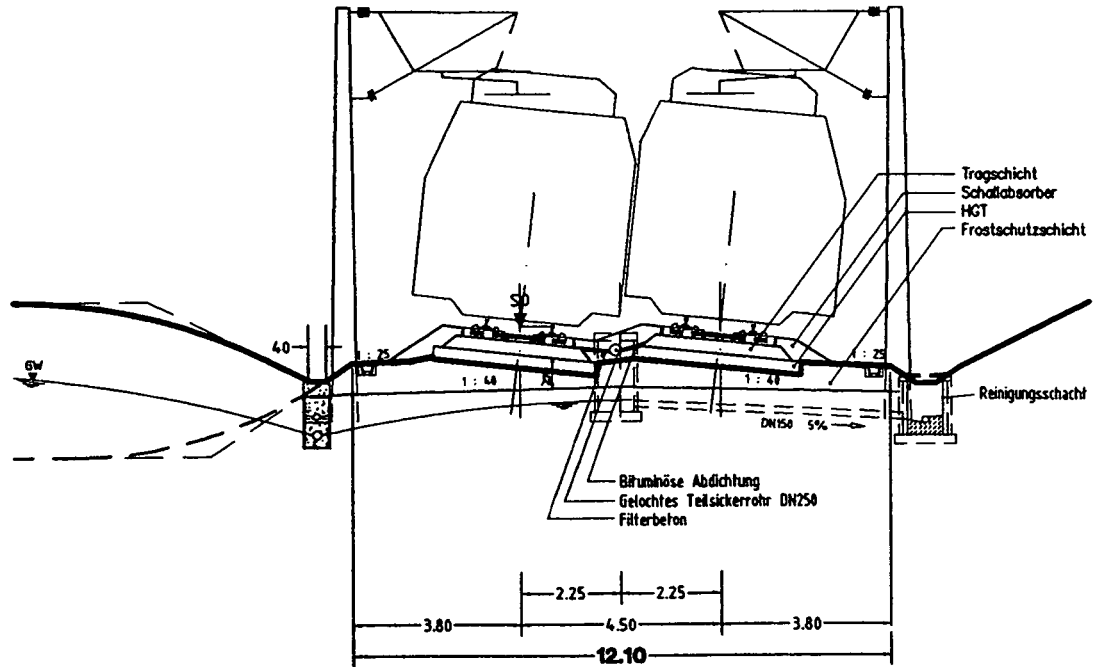


Bild 3 Regelquerschnitt der NBS im Bogen - mit fester Fahrbahn -

NBS

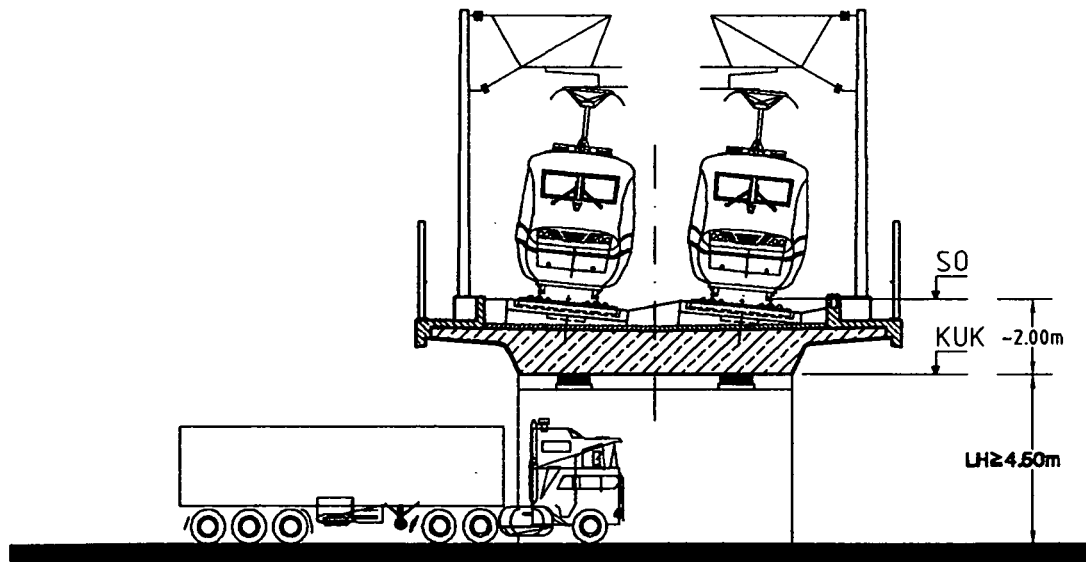


Bild 4 geringste lichte Durchfahrtshöhe unter Eisenbahnüberführungen

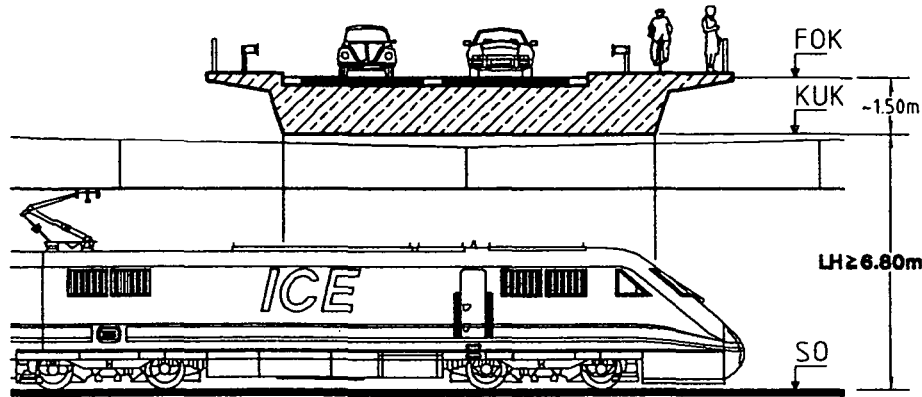


Bild 5 geringste lichte Durchfahrtshöhe unter Straßenüberführungen

Regelgrundquerschnitt der NBS zur BAB A8

Aufgrund der verwendeten Trassierungsparameter wird es - im Gegensatz zu manchen anderen autobahnnahen Lösungen - möglich, die NBS Wendlingen - Ulm - von wenigen Ausnahmen abgesehen - über lange Strecken konsequent mit der BAB A8 zu bündeln. Dies erfordert, in Abstimmung mit dem Landesamt für Straßenwesen (LfS) in Stuttgart, besondere Vorkehrungen zwischen BAB A8 und NBS, insbesondere auch für den Betrieb und die Erhaltung der Autobahn, die bei der vorgesehenen Planung berücksichtigt sind.

Im heutigen Zustand ist über das angrenzende Feldwegenetz durchgehend ein uneingeschränkter Zugang von außerhalb zur BAB möglich, der nach den Forderungen des LfS auch im künftigen Zustand für Sondereinsätze erhalten bleiben muß. In Abstimmung mit dem LfS wurde daher ein auf diese Situation ausgerichteter Regelgrundquerschnitt entwickelt, dem folgende Überlegungen zugrunde liegen:

- Zur Erhaltung des uneingeschränkten Zuganges zur BAB und als Fluchtweg ist zwischen NBS und BAB A8 als Ersatz für das heutige Feldwegenetz ebenfalls ein Weg vorzusehen, der - wenn irgend möglich -, an alle querenden Wege und Straßen angeschlossen werden sollte. In Abstimmung mit dem LfS ist in besonders gelagerten Fällen zur Einsparung von unverhältnismäßig hohen Kosten eine einseitige Anbindung dieses Weges möglich; hiervon wurde im Einvernehmen mit dem LfS bei km 34,252 - 34,889 und km 34,974 - 35,749 Gebrauch gemacht, um unverhältnismäßig umfangreiche Stützmauern zu vermeiden. Einzelheiten ergeben sich aus den Planunterlagen (insbesondere Anlagen A5 Lagepläne).

- Zwischen BAB und NBS ist ein „Abrollwall“ konzipiert, der, auf der der BAB zugewandten Seite, eine Höhe von mindestens 2 m über Fahrbahnoberkante (FOK) erhält. Er soll von der BAB mit hohen Geschwindigkeiten abirrende Fahrzeuge auffangen und so verhindern, daß diese in den Gefahrenbereich der mit 250 km/h fahrenden Züge der NBS gelangen. Einzelheiten ergeben sich aus den Planfeststellungsunterlagen (insbesondere Anlagen A7 Querschnitte).

Anlagen A7

Auf der der NBS zugewandten Seite erhält dieser „Abrollwall“ eine Höhe von mindestens 3 m über Schienenoberkante (SO). Hierdurch soll - insbesondere nachts - eine Irritation der mit hoher Geschwindigkeit fahrenden Autofahrer verhindert werden, wenn sie rechts der BAB entgegenkommende Lichter als Falschfahrer interpretieren könnten. Bei der vorgesehenen Höhe ist das Spitzensignal der Eisenbahn für die Fahrzeuglenker nicht sichtbar.

- Unabhängig vom heute anstehenden Erdmaterial werden die Neigungen des zwischen BAB und NBS vorgesehenen Erdwalles mit einer Neigung von 1:1,5 konzipiert, da davon auszugehen ist, daß entsprechende Baustoffe entweder zur Verfügung stehen oder aufbereitet werden können.
- Wegen der nur geringen zusätzlichen Kosten bei einem späteren 8-spurigen Ausbau wird der Damm zwischen NBS und BAB auf den heutigen Autobahnquerschnitt ausgerichtet. Er wird dann geringfügig neu modelliert.

Neben den aus den Sicherheitsbelangen von BAB und NBS hergeleiteten Gestaltungsüberlegungen eröffnet dieser Querschnitt weitere Möglichkeiten:

- Für die Unterhaltung der bestehenden Böschungen zwischen BAB und NBS ist eine Zuwegung vorhanden, so daß diese Arbeiten unabhängig vom Standstreifen der BAB und ohne Behinderung des Eisenbahnbetriebes ausgeführt werden können.
- Für geringfügige Unterhaltungsarbeiten am Gleis Ulm - Stuttgart steht eine Zuwegung ohne Überquerung des Betriebsgleises Stuttgart - Ulm zur Verfügung.

Für den nach den geschilderten Überlegungen entwickelte Querschnitt ergibt sich

- bei einer Gleichlage von Schienen- und Fahrbahnoberkante ein Abstand der ersten Gleisachse zum Fahrbahnrand der Autobahn von $E = 26,50$ m. Aus geometrischen Gründen ist hierbei der Wall sowohl gegenüber der FOK BAB als auch gegenüber der SO NBS 3,0 m hoch. (Bild 6)

Bild 6

- bei einer Höhenlage der SO der NBS einen Meter unter der FOK BAB eine Höhe dieses Walles gegenüber der BAB von 2 m und gegenüber der NBS um 3 m Höhe. Der bei Gleichlage entwickelte Abstand von $E = 26,50$ m kann demnach auch in diesem Fall ohne „Kunstbauwerke“ beibehalten werden. (Bild 7)

Bild 7

- bei darüber hinaus gehenden unterschiedlichen Höhenlagen die Notwendigkeit, den Regelgrundquerschnitt von Fall zu Fall neu zu konzipieren, wobei zur Einsparung von Flächenverbrauch auch „Kunstbauwerke“ erforderlich werden können.

Durch diesen, insbesondere aus den Belangen der BAB, erforderlich werdenden Wall zwischen BAB und NBS werden Schallemissionen beider Verkehrsträger auch dort abgeschirmt, wo die Vorschriften der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich machen.

Nach den Vorgaben des LfS ist bei der Planung der NBS entlang der BAB A8 ein Fahrbahnverbreiterung um eine weitere Spur offenzuhalten; der entwickelte Regelgrundquerschnitt ist auf diese künftige Situation ausgerichtet. Diese ist - soweit sie sich von der Planfeststellungsplanung unterscheidet - in den Querschnitten jeweils gestrichelt (zur nachrichtlichen Orientierung) dargestellt. Bis zu dieser - erst mittel- bis langfristig - vorgesehenen Erweiterung wird der Regelgrundquerschnitt auf die heutige Situation ausgerichtet und planfestgestellt. Die künftig erforderliche Anpassung wird im Planfeststellungsverfahren zur Modernisierung der BAB A8 festgelegt.

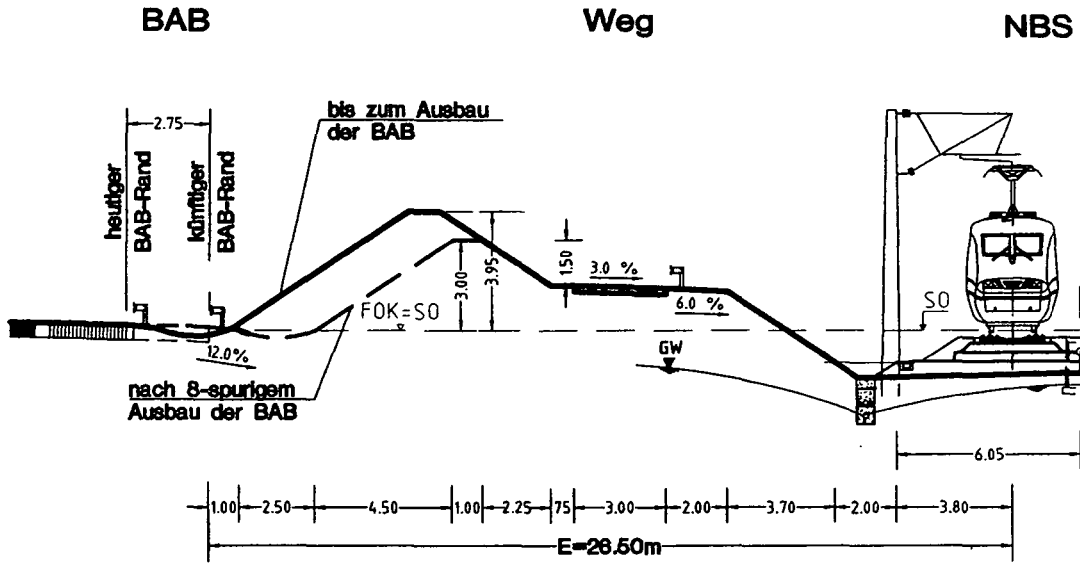


Bild 6 Querschnitt bei Schienoberkante auf Höhe der BAB

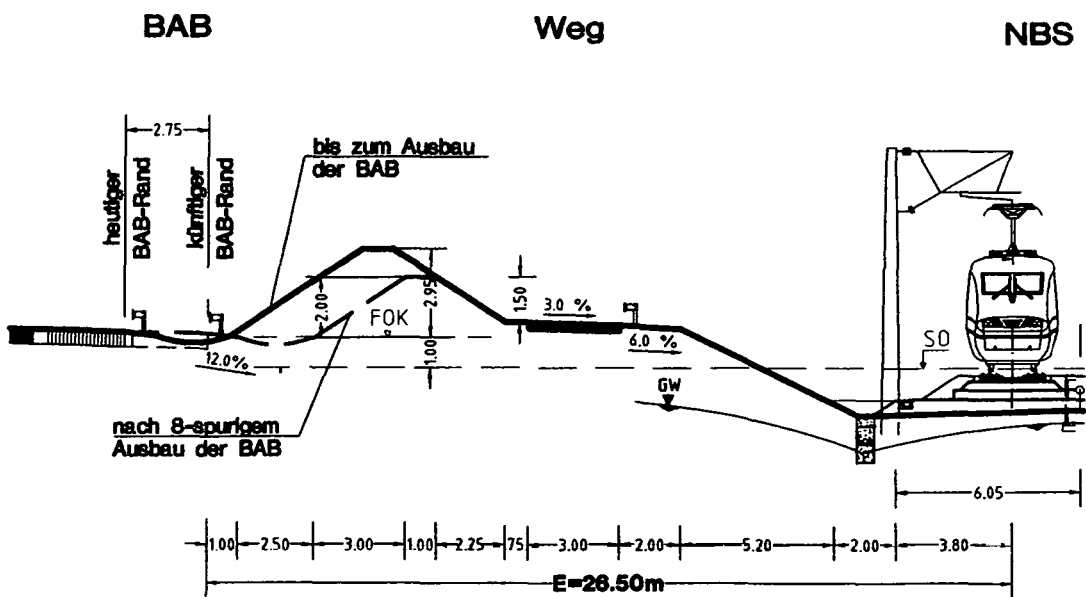


Bild 7 Querschnitt bei Schienoberkante 1 m unterhalb der BAB

1.5 Elektrifizierung und Bahnstromversorgung

Allgemeines

Auf der NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg ist elektrischer Zugbetrieb vorgesehen, weil nur das große Leistungsvermögen elektrischer Triebfahrzeuge ein schnelles Erreichen der angestrebten hohen Geschwindigkeiten ebenso ermöglicht wie eine hohe Beharrungsgeschwindigkeit in Steigungen. Für den elektrischen Zugbetrieb sprechen darüber hinaus

- der geringe spezifische Energieverbrauch und die damit verbundene Wirtschaftlichkeit (auch aus volkswirtschaftlicher Sicht),
- die krisensichere Versorgung des Bahnstromnetzes mit vorwiegend heimischer Primärenergie und
- die Umweltfreundlichkeit, nachdem es bei elektrischen Triebfahrzeugen örtlich keine Abgasemission und nur eine sehr geringe, von der jeweiligen Antriebsleistung unabhängige Geräuscentwicklungen der Motoren gibt.

Darüber hinaus gestattet die Elektrifizierung der NBS die Überleitung von Zügen von der NBS auf die bereits elektrifizierten DB-Strecken und umgekehrt ohne Wechsel der Traktionsart.

Bei einem Gesamtstreckennetz der Deutschen Bahn von ca. 41.000 km werden z. Zt. ca. 16.000 km elektrisch betrieben. Die Deutsche Bahn verwendet hierzu Einphasenwechselstrom mit einer Nennspannung von 15.000 V und einer Frequenz von $16 \frac{2}{3}$ Herz (Hz), im Gegensatz zur Frequenz der allgemeinen Landesversorgung von 50 Hz.

Die niedrige Frequenz des Bahnnetzes ist historisch begründet; sie war früher Voraussetzung für die Konstruktion von funktionstüchtigen Einphasen-Wechselstrom-Bahnmotoren. Wenn auch heute Bahnnetze für eine Frequenz von 50 Hz ausgelegt werden könnten, kann eine Umstellung des elektrischen Zugbetriebes der Deutschen Bahn AG auf 50 Hz nicht mehr in Betracht gezogen werden, da die gesamten Bahnstromanlagen und Triebfahrzeuge für $16 \frac{2}{3}$ Hz ausgelegt sind und der für eine Umstellung benötigten Investition kein angemessener Nutzen gegenüberstünde.

Das 110-kV-Bahnstromnetz der Deutschen Bahn AG

Die vom Landesnetz abweichende Bahnfrequenz von $16 \frac{2}{3}$ Hz erfordert für den elektrischen Betrieb die Bereitstellung der benötigten Energie zu jederzeit an jedem Ort in der erforderlichen Höhe über eigene Übertragungswege. Dies ist nur durch Hochspannung mit 110 kV möglich, die die Erzeugerschwerpunkte mit den durch ortsveränderliche Verbraucher (Züge) belasteten Verbraucherschwerpunkten verbindet.

Die Deutsche Bahn AG betreibt daher ein eigenes Energieversorgungsnetz (das sogenannte „110-kV-Bahnstromnetz“), das direkt von Kraftwerken oder Umformerwerken gespeist wird. Es ist einphasig, hat eine Frequenz von $16 \frac{2}{3}$ Hz und weicht somit vom öffentlichen dreiphasigen Drehstromnetz, das mit 50 Hz betrieben wird, ab.

Die Kraftwerke erzeugen den Bahnstrom direkt aus verschiedenen Primärenergieträgern, Umformerwerke entnehmen elektrische Energie aus dem öffentlichen Netz und formen sie in das für den elektrischen Zugbetrieb erforderliche Stromsystem ($16 \frac{2}{3}$ - Hz - Einphasen - Wechselstrom) um. Die im Bahnstromnetz der DB AG installierte Erzeugerleistung beträgt z. Zt. rund 2.000 MW.

Die Kraft- und Umformerwerke sind elektrisch über das rund 6.000 km lange 110-kV-Bahnstromleitungsnetz miteinander verbunden, das sich über das gesamte Bundesgebiet erstreckt und an mehreren Stellen mit dem Bahnstromnetz anderer Bahnen verbunden ist. Dieser Verbundbetrieb gestattet es, Verbrauchsspitzen, die sich im Bahnbetrieb zeitlich und regional besonders rasch ändern, mit nur geringer Reservehaltung wirtschaftlich optimal abzudecken.

Die Versorgung der Neubaustrecke aus dem 110-kV-Bahnstromnetz

Die elektrische Energie, die die Triebfahrzeuge benötigen, wird über Speiseleitungen der Oberleitungen der Strecke zugeführt, die mit einer Spannung von 15 kV betrieben wird. Die Speise- und Oberleitungen werden im Abstand von etwa 25 km - 30 km von Unterwerken (Uw) versorgt. Sie beziehen die elektrische Energie über die 110-kV-Bahnstromleitung aus dem Bahnstromnetz und transformieren die Spannung auf 15 kV, womit die Oberleitungen unmittelbar gespeist werden.

Für die Strecke Stuttgart-Ulm sind zwei Unterwerke erforderlich, die im Bereich von Kirchheim (Abschnitt 2.1b) und Merklingen (Abschnitt 2.3) vorgesehen sind. Die so vorgesehenen Unterwerke befinden sich in der Nähe vorhandener Fernstromleitungen, so daß die zu ihrer Versorgung erforderlichen 110 kV Bahnstromleitungen mit vorhandenen Leitungstrassen anderer Leitungsträger gebündelt werden können.

Einzelheiten hierzu werden in den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten festgelegt. Dabei werden die Oberleitungsanlagen der Strecke und die Unterwerke, die sich unmittelbar neben den Gleisen befinden, zusammen mit der NBS-Trasse festgestellt. Für die Bahnstromzuleitungen können auch - möglichst zeitgleich mit den in diesen Bereichen noch anstehenden Planfeststellungsverfahren für die Strecke - gesonderte Verfahren durchgeführt werden; eine abschließende Entscheidung über das zweckmäßigste Vorgehen wird zu gegebener Zeit getroffen.

Streckenelektrifizierung

Für den elektrischen Zugbetrieb wird die NBS mit einer Oberleitung ausgerüstet (Re 250), deren Einzelmaste in einem Abstand zwischen 44 m und max. 65 m angeordnet werden. Hierfür werden beiderseits der Strecke ca. 8 m hohe Betonmaste errichtet, die ggf. auch erforderlich werdende Speise- oder Verstärkungsleitungen für die Übertragung der Traktionsenergie tragen.

Um eine sichere Betriebsführung zu gewährleisten, ist auf der gleisabgewandten Seite der Oberleitungsmaste entlang der Strecke ein Schutzstreifen vorgesehen. Die Breite des Streifens ist gemäß der Vorschrift für den "Bau von Starkstrom-Freileitungen mit Nennspannungen über 1 kV" /DIN VDE 0210) und dem technischen Regelwerk der Bahn für das "Entwerfen von Bahnanlagen" (DS 800/01, Absatz 34 und Anlage 10) festgelegt und danach bemessen.

In den genannten Vorschriften werden Mindestabstände der Oberleitung/Speiseleitung zur Erdoberfläche, zu Büschen und Bäumen, Wohngebäuden, Verkehrsanlagen, Spiel-, Sport- und Freizeitanlagen sowie zu anderen Leitungsanlagen angegeben. Diese Abstände sind im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes eingehalten.

Bild 8 zeigt den Regelquerschnitt der zu elektrifizierenden Strecke und die aus den obengenannten Vorschriften resultierende Begrenzung der Anpflanzungen entlang dem Bahngleis.

Bild 8

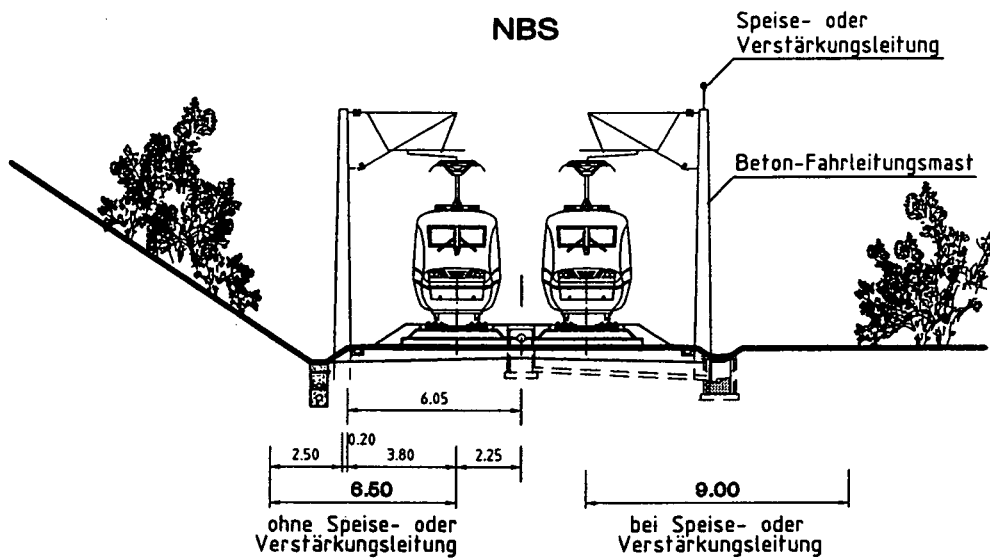


Bild 8 anbaufreier Schutzstreifen entlang der NBS
- Begrenzung der Anpflanzungen -

Eine Prinzipskizze über den generellen Aufbau der Oberleitung ist in Bild 9 dargestellt

Bild 9

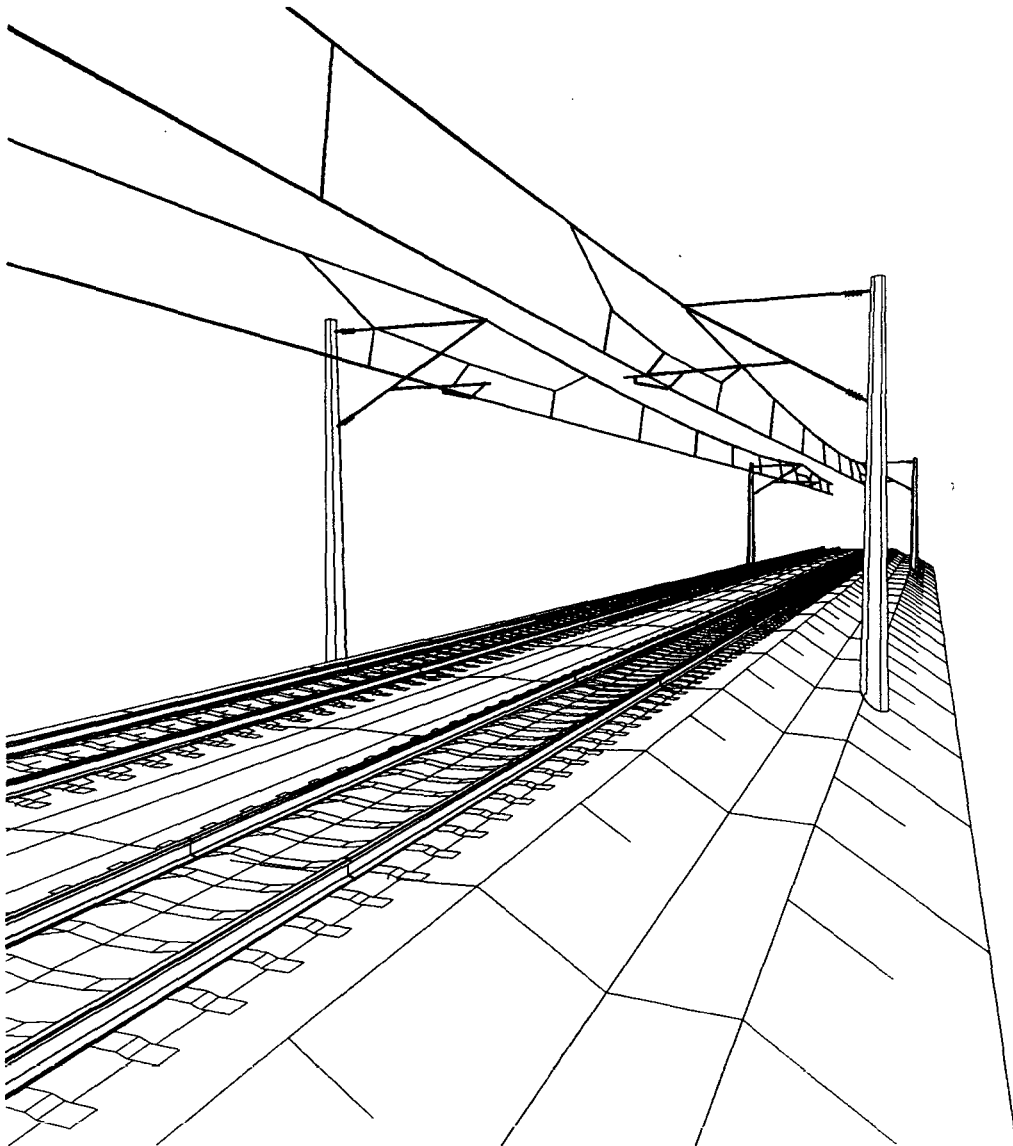
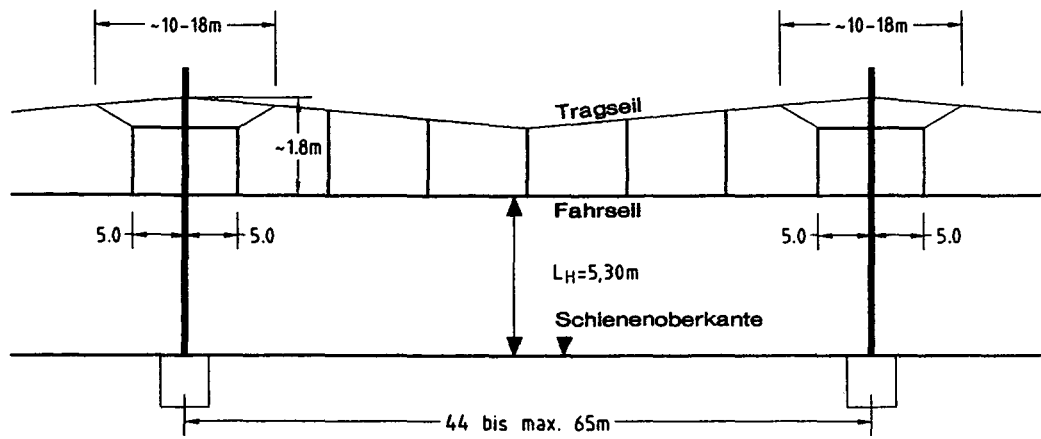


Bild 9 genereller Aufbau der Oberleitung

1.6 Signaltechnik und Telekommunikationsanlagen

Für die NBS werden Signalanlagen nach dem jeweils neuesten technischen Standard errichtet, die beim heutigen Entwicklungsstand aus folgenden Komponenten bestehen:

- Besetzte elektronische Stellwerke als Betriebszentralen
- Unbesetzte elektronische Stellwerke als abgesetzte Stellrechner
- Funklinienzugbeeinflussung (Funk-LZB)
- Zugnummernmeldeanlagen (ZN)
- Rechnergestützte Zugüberwachung (RZÜ)

Die Züge werden von der Funk-LZB geführt und stellen sich ihren Fahrweg weitgehend automatisch ein. Der Triebfahrzeugführer erhält auf Anzeigegeräten seines Triebfahrzeuges alle benötigten Informationen über die Strecke, wie Geschwindigkeitseinschränkungen, Zielentfernung und Zielgeschwindigkeit bis 10 km im voraus. Ortsfeste Signale werden voraussichtlich nur in Bahnhöfen und an Überleitstellen angeordnet.

Über die ZN-Anlage wird dem Fahrdienstleiter in der Betriebszentrale aktuell angezeigt, wo sich in seinem Bereich welche Züge befinden.

In der RZÜ-Zentrale werden alle Zugbewegungen der Strecke überwacht und disponiert.

An der Strecke werden erforderlich

- die o.g. Signaleinrichtungen
- Einrichtungen der LZB
- Kabeltrasse auf einer Seite der Strecke.

Zusätzlich erfordert eine sichere Betriebsführung moderne Kommunikationswege zwischen den Betriebsstellen. Deshalb werden alle Züge, die auf der NBS verkehren, mit Zugfunk ausgerüstet. Hierbei dient der Zugbahnfunk als direktes Ansprechmedium zwischen der Betriebsleitzentrale und dem Triebfahrzeugführer sowie zur Information der Reisenden und des Zugpersonals. Hierfür werden entlang der Neubaustrecke Streckenfunkstellen (Schalthaus) mit Sende- und Empfangsanlagen und einem Antennenmast (22 - 25 m Höhe) aufgebaut.

Für die Kommunikation (Telefon), Information und Unterhaltung der Fahrgäste werden Einrichtungen für den Zugpostfunk, Eurosignal und Rundfunk vorgesehen. Die Standorte der Funkantennenmaste - vornehmlich in den Bereichen der freien Strecke - können erst nach bautechnischer Fertigstellung der Strecke exakt durch funktechnische Messungen festgelegt werden.

Die Signal- und Telekommunikationsanlagen werden so angeordnet, daß sich über den für die bautechnische Planung benötigten Flächenbedarf hinaus kein zusätzlicher Flächenbedarf ergibt.

1.7 Umweltverträglichkeitsuntersuchung

Ein linienhaftes Vorhaben wie die NBS Wendlingen-Ulm beansprucht zwangsläufig Räume, die in unterschiedlicher Hinsicht für die Umwelt wertvoll sind. Somit werden Auswirkungen durch das Vorhaben verursacht, die für einzelne Schutzgüter erheblich sind. Diese Auswirkungen des Projektes lassen sich in bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen unterscheiden. Für die Wertung der zu erwartenden Eingriffe des Vorhabens auf die Umwelt ist es zweckmäßig, die Projektwirkungen schutzbezogen zu betrachten, wie dies auch im UVPG vorgesehen ist:

- Im Schutzgut Mensch werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Wohn- und Arbeitsumfeld betrachtet. Hierbei ergeben sich insbesondere Fragen nach der Geräuschbelastung und den Erschütterungen sowohl während des Baus als auch des künftigen Betriebs der Maßnahme.

- Im Schutzgut Tiere und Pflanzen werden die Auswirkungen der Maßnahme auf die Lebensräume für Tiere und Pflanzen und ihre Konfliktschwerpunkte betrachtet. Im Bereich des Planfeststellungsabschnittes ergeben sich hierbei insbesondere Eingriffe in das Waldgebiet Hasenholz, das internationale Vogelschutzgebiet, weitläufige Streuobstbestände, in die Bachläufe von Lindach und Seebach sowie in das Waldgebiet Ziegelrain.
- Im Schutzgut Boden wird durch die Inanspruchnahme von Flächen durch den Bau der NBS und ihrer Anlagen Boden in seiner Funktion beeinträchtigt. Neben der Versiegelung im Trassenbereich werden Böden für die geplante Streckenführung durch Einschnitte und Seitenablagerungen qualitativ beeinträchtigt.
- Im Schutzgut Wasser werden durch die Anlage der NBS Oberflächengewässer und deren Retentionsräume in ihrer Funktion beeinträchtigt. Konfliktpotentiale ergeben sich hierbei insbesondere im Querungsbereich mit der Lindach und dem Seebach, wo Bachverlegungen auf eine Länge von jeweils 300 m bis 500 m notwendig werden.

Neben der Beeinträchtigung der Oberflächengewässer werden durch linienhafte Verkehrswege vielfach auch Grundwasservorkommen beeinträchtigt. Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt ergeben sich aufgrund der gewählten Linienführung und des vorhandenen Grundwasserstandes keine Konfliktschwerpunkte sowohl in bezug auf das generelle Grundwasservorkommen als auch auf das genutzte Grundwasser.

- Im Schutzgut Klima/Luft sind durch die gewählte Linienführung der NBS und insbesondere durch die gewählte Höhenlage Veränderungen klimatisch und lufthygienisch bedeutsamer Strukturen nur in geringem Umfang zu erwarten, so daß Konfliktschwerpunkte mit besonders gravierender Eingriffsschwere ausgeschlossen werden können.
- Im Schutzgut Landschaft und Erholung sind Beeinträchtigungen durch den Bau der NBS für das Landschaftsbild und durch Flächeninanspruchnahme insbesondere durch die Errichtung optisch wirksamer Elemente sowie die Beseitigung landschaftsbildprägender Strukturen zu erwarten. Hierbei sind besonders betroffen der Verlegungsbereich der Lindach und des Seebaches sowie die weitläufigen Streuobstwiesen östlich der L 1214.
Die Erholungseignung der Landschaft wird im wesentlichen durch Flächeninanspruchnahme sowie Zerschneidungseffekte beeinträchtigt. Unter Berücksichtigung der sehr starken Vorbelastung durch die BAB A8 können die

von der NBS beanspruchten, unmittelbar an die BAB angrenzenden Flächen nur bedingt eine Erholungsfunktionen erfüllen; aus dieser Sicht ergeben sich keine besonders erwähnenswerten Konfliktschwerpunkte durch den Bau der NBS.

- Im Schutzgut Kulturgüter werden durch das Vorhaben der NBS keine Kunst- und Baudenkmale betroffen. Das nach § 22 DSchG geschützte Grabungsschutzgebiet „Versteinerungen Holzmaden“ wird jedoch von der NBS gequert, so daß sich nach § 3 der Verordnung zum Grabungsschutzgebiet eine Genehmigungspflicht für die Baumaßnahme ergibt, die im Rahmen der Raumordnerischen Abstimmung in Aussicht gestellt wurde; sie wird im Planfeststellungsverfahren endgültig ausgesprochen. Beim Auffinden geschützter Fossilien werden diese den zuständigen Behörden angezeigt und die Fundstelle vorläufig in unverändertem Zustand belassen.
- Im Schutzgut Land- und Forstwirtschaft werden durch den Bau der NBS sowie aller hierdurch erforderlichen Anlagen landwirtschaftlich genutzte Flächen in großem Umfang ihrer heutigen Nutzung entzogen. Wesentliche Konfliktschwerpunkte ergeben sich hierbei insbesondere im Streckenabschnitt zwischen dem Lindachtal und dem Autobahnrastplatz „Vor dem Aichelberg“ durch Verlust hochwertiger landwirtschaftlicher Standorte. Eingriffe in den Bereich der Forstwirtschaft ergeben sich im Bereich des Waldgebietes Hasenholz sowie am Albaufstieg im Gewann Ziegelrain.
Die durch den Bau der NBS in den Naturhaushalt verursachten Eingriffe wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung quantifiziert. Die Eingriffe wurden durch
 - die Gestaltung der Bahnböschungen, Seitenablagerungen, Regenrückhaltebecken und unwirtschaftlicher Restflächen,
 - die Rekultivierung bauzeitlich in Anspruch genommener Flächen,
 - die Neuanlage und damit einhergehender Verbesserungen von Fließgewässern und
 - Schutzeinrichtungen für besonders empfindliche Bereiche (z. B. Bauzäune)

minimiert. Die Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt.

Wo trotz Minimierung Maßnahmen am Eingriffsort nicht ausreichen die Beeinträchtigungen auszugleichen, sind Maßnahmen zur Kompensation durchzuführen. Dem Maßnahmenkonzept liegt die Biotopvernetzungs-konzeption der Gemeinden Weilheim, Holzmaden und Aichelberg zugrunde.

Diese Biotopverbundplanung stellt die in der raumordnerischen Beurteilung empfohlene Grundlage für die Maßnahmenplanung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens dar. Ziel des Konzeptes ist es, vorhandene Biotopverbundachsen zu stärken und zu erweitern. Das Konzept basiert auf der Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten und hat bewußt keine flächendeckende Aufwertung des Planungsraumes zum Ziel.

Die einzelnen Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Teil C der Planfeststellungsunterlagen) im Detail beschrieben. Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsuntersuchung insgesamt zeigt, daß die im Zusammenhang mit dem Projekt zu erwartenden Eingriffe durch Maßnahmen der Minimierung und Kompensation ausgeglichen werden können. Eine „allgemein verständliche Zusammenfassung“ - wie sie in § 6 Abs. 3 des UVPG gefordert ist - liegt als Anlage (Teil C) diesen Planfeststellungsunterlagen bei.

1.8 Landschaftspflegerischer Begleitplan

In einen ersten Schritt des landschaftspflegerischen Begleitplanes wird der von der Planung der DB AG betroffene Bestand dargestellt und bewertet. Darauf aufbauend sind

- die Möglichkeit zur Vermeidung und Verminderung möglicher Eingriffe zu prüfen
- nicht vermeidbare und bleibende, erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen zu quantifizieren und
- der Kompensationsbedarf zu ermitteln.

Der landschaftspflegerische Begleitplan zeigt die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft auf und nennt Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung wie z. B.:

- Schonung des Bodens durch Minimierung bauzeitlicher Flächeninanspruchnahme
- naturnahe Gestaltung der zu verlegenden Gewässerabschnitte
- Schutz und Erhalt hochwertiger Biotope
- ökologisch orientierte und landschaftsgerechte Gestaltung des Planungsbegleitgrüns und
- fachgerechte Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter oder insgesamt freiwerdender Flächen.

Neben den Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung bleibt ein Kompensationsbedarf für verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen von ca. 51 ha. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen haben zum Ziel, die betroffenen Wert- und Funktionselemente in räumlichem Zusammenhang möglichst wieder herzustellen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind innerhalb eines ca. 1.000 m breiten Korridors nördlich und südlich der NBS geplant.

Bei fachgerechter Umsetzung der im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können die Eingriffe in Natur und Landschaft als kompensiert und das Landschaftsbild als wieder hergestellt betrachtet werden. Die im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes vorgesehenen Maßnahmen sind in den Anlagen A17 (Maßnahmenplan) dargestellt.

Anlagen A17

2 Beschreibung der vorgesehenen Maßnahmen

2.1 Örtliche Randbedingungen

Die neue Trasse berührt direkt die Gemarkungen

- Kirchheim
- Weilheim und
- Aichelberg

Eine mittelbare Betroffenheit der Gemarkung Holzmaden ergibt sich aus dem Hochwasserschutz am Seebach und aus schalltechnischen Belangen.

Neben der Linienführung der BAB A8 befinden sich für die Gestaltung der Trasse in der Örtlichkeit nachfolgende wesentliche Zwangspunkte, nach denen die Planung auszurichten ist:

- Lindach
- Landesstraße L 1200
- Gemeindeverbindungsstraße „Holzmadener Straße“
- Seebach
- Autobahnrastplatz „Vor dem Aichelberg“
- Seehaldenbach
- Autobahnanschlußstelle Aichelberg und
- Landesstraße L 1214

Die geplante Linienführung ist somit insbesondere von den genannten Zugangspunkten geprägt.

Die vorgesehene Baumaßnahme ist mit ihren planfestzustellenden Bauteilen im Teil A der Planfeststellungsunterlagen zusammengefaßt. Mit der farbigen Aufbereitung wurde versucht den Planungsinhalt besonders deutlich darzustellen und die Planungen möglichst allgemeinverständlich aufzubereiten. Zusätzlich lassen sich die wesentlichen Planelemente wie folgt beschreiben.

2.2 Linienführung im Lageplan

Die NBS parallel zur BAB berührt hochempfindliche Gebiete:

- Sie liegt in regionalen Grünzügen und Freihaltezonen, in denen gemäß Landesentwicklungsplan Bauvorhaben nur in Ausnahmefällen zugestanden werden.
- Sie liegt in ökologisch wertvollen Grünbeständen, wie Immissions-schutzbereichen, hochwertigen landwirtschaftlichen Nutzflächen und umfangreichen Streuobstwiesen.
- Sie berührt das internationale Vogelschutzgebiet (IBA Nr. 108) mit artenreichen und seltenen, vielfach auf der roten Liste stehenden Tierbeständen.
- Sie schränkt eine Talformation ein, in der von den Gemeinden Holzmaden/Weilheim eine Regenrückhaltung für den Seebach vorgesehen war.
- Sie belastet erneut einen Landschaftsstreifen, in den durch die erst kürzlich abgeschlossenen Baumaßnahmen der BAB wesentlich eingegriffen wurde.

Auf Grund dieses umfangreichen Konfliktpotentials ist - aus den sich anbietenden Varianten - eine umfeldschonende Linienführung zu entwickeln, die

- möglichst geringe Neuzerschneidungen mit sich bringt,
- möglichst wenig Flächen in Anspruch nimmt und
- besonders eng mit der BAB A8 gebündelt ist.

Die zur Auswahl der Planfeststellungstrasse untersuchten kleinräumigen Varianten im Planfeststellungsabschnitt sind mit ihren wesentlichen Merkmalen in Teil B der Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Aufgrund der bei der Gegenüberstellung der Varianten gefundenen Fakten stellt die gewählte Linienführung die zweckmäßigste Lösung dar.

Im Bereich des Planfeststellungsabschnittes wird die NBS daher von Westen kommend

- in engstmöglichem Abstand mit der BAB A8 geführt,
- schwenkt nach Überquerung des Seebaches unter Beibehaltung der Autobahnanschlußstelle Aichelberg mit den möglichen Bogenhalbmessern nach Südosten ab und
- erreicht nach Überquerung der L1214 an der Planfeststellungsgrenze die Tunnelportale des Alaufstiegtunnels.

In der so entstehenden, für andere Zwecke nicht nutzbaren Linse zwischen BAB A8 und NBS bietet sich die Möglichkeit, Erdaushub aus dem Planfeststellungsbereich Albvorland sowie teilweise aus dem Alaufstiegtunnel unterzubringen. Das geschilderte Planungskonzept ist Anlagen A5 detailliert in den Anlagen A5 (Lageplan) dargestellt.

2.3 Linienführung im Längsschnitt

Das Landschaftsbild im Bereich des Planfeststellungsabschnittes ist geprägt durch die Linienführung der BAB A8 mit ihren Schallschutzmaßnahmen und Eingrünungen. Es ist daher eine Linienführung im Längsschnitt zu entwickeln, die das vorhandene Landschaftsbild möglichst wenig erneut verändert.

Unter dieser Voraussetzung soll die Höhenlage der NBS die Höhenlage der BAB A8 möglichst nicht überschreiten, soweit planerisch sinnvoll, möglichst weit unterschreiten.

Vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes im Westen kommend,

- wird daher die NBS auf Autobahnniveau geführt
- überquert die NBS ebenso wie diese die Lindach und die L 1200.
- unterfährt sie die Holzmadener Straße
- wird die Linienführung soweit abgesenkt, daß sie den Seebach unter Beibehaltung seiner heutigen Bachsohle überquert
- unterfährt sie den Rastplatz "Vor dem Aichelberg", der um die notwendige lichte Höhe des sich dabei ergebenden Bauwerks im Bereich des Rastplatzes zu erhalten, auf der Westseite um ca. 2,80 m angehoben, an seiner Ostseite in der heutigen Höhenlage beibehalten wird

- steigt die Linienführung im Anschluß an die Unterquerung des Rastplatzes mit 31 ‰ (Längsneigung im Ausnahmefall) auf, um nach Überquerung der L 1214 in geringstmöglicher Höhenlage mit 25 ‰ (max. Längsneigung im Regelfall) dem Alaufstiegstunnel zuzulaufen.

Die geschilderte Höhenlage ist detailliert in den Anlagen A6 (Längsschnitt) dargestellt, wobei zur besseren Beurteilung zusätzlich zur Höhenlage der NBS auch die Höhenlagen der schallbrechenden Kanten südlich der NBS und nördlich der BAB A8 sowie die Höhenlage der BAB A8 selbst dargestellt sind. Anlagen A6

2.4 Querschnitte

Aus der geschilderten Linienführung in Lage und Höhe sind die den Anlagen A7 dargestellten Querschnitte abgeleitet. Aus ihnen werden insbesondere Anlagen A7

- die wesentlichsten Abmessungen
- der Abstand zwischen BAB A8 und NBS
- die jeweilige Höhenlage der NBS zur BAB A8
- die Höhenlage des Verkehrsbandes aus BAB A8 und NBS in Bezug auf das heutige Gelände,
- Lage und Form der neu zu errichtenden Seitenablagerungen und
- Flächenbedarf für Bahnbetriebsanlagen und sonstige Anlagen

ersichtlich. Die in den Querschnitten verwendeten Böschungsneigungen, die den Flächenbedarf stark beeinflussen, ergeben sich aus den bei den Vorerkundungen angetroffenen geologischen Verhältnissen und den daraus resultierenden erdstatischen Erfordernissen. Die Darstellung der Abmessungen beschränkt sich auf die zur Beurteilung der Gesamtsituation wesentlichsten Werte.

2.5 Tunnel-Rettungskonzept

Insbesondere im Zuge des Neubaustreckenteiles Wendlingen - Ulm werden lange Tunnelabschnitte erforderlich, die ein tragfähiges Tunnel-Rettungskonzept benötigen. Grundlage der erforderlichen Planung ist die Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) Ausgabe 01.97 gültig ab 01.07.1997 „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“. Die danach konzipierten baulichen Anlagen gewährleisten die erforderliche Sicherheit ohne den Einsatz eines Rettungszuges.

Diese, von Fachleuten der Bundesländer und der Arbeitsgemeinschaft der Berufsfeuerwehren der Bundesrepublik Deutschland, der Deutschen Bahn AG und des Eisenbahn-Bundesamtes erarbeitete Richtlinie, wird in Abstimmung mit dem Innenministerium Baden-Württemberg planerisch umgesetzt und wird Gegenstand der jeweiligen Planfeststellungsverfahren. Die in den einzelnen Abschnitten jeweils erforderlich werdenden baulichen Vorkehrungen werden dort erarbeitet und planfestgestellt.

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt 2.1 c ergeben sich aus dem Tunnelrettungskonzept für den Alaufstiegstunnel im wesentlichen nachfolgend dargestellte Konsequenzen:

- Der Alaufstiegstunnel wird in 2 eingleisigen Röhren konzipiert, wobei im Katastrophenfall eine Röhre als Rettungsweg vorgesehen ist.
- Im Bereich der Tunnelportale wird der sonst übliche Gleisabstand von $a = 4,50$ m entsprechend aufgeweitet.
- Der im Planfeststellungsabschnitt 2.1c liegende Tunneleingang besteht somit aus 2 Tunnelportalen, die aus tunnelstatischen Gründen einen Gleisabstand ca. 17 m aufweisen.
- In kurzer Entfernung zu den Tunnelportalen befindet sich ein Rettungsplatz, der über eine kurze kraftfahrzeugfähige Straße mit der L 1204 verbunden ist und somit vom überörtlichen Straßennetz rasch erreicht werden kann.

- Die Gleise im Vorfeld des Alaufstiegtunnels und im Tunnel selbst werden so ausgebildet, daß sie jederzeit vom Rettungsplatz aus mit Kraftfahrzeugen befahren werden können.
- In Nähe des Tunnelmundes wird über einen Hydranten die Versorgung mit Löschwasser sichergestellt.

Die Lage der über die baulichen Vorkehrungen hinausgehenden betrieblich erforderlichen Einrichtungen (z.B. Schalteinrichtungen, Fernmeldeanlagen oder vorzuhaltende Hilfsmittel) wird im Rahmen der Bauausführungsplanung im Benehmen mit den Rettungsdiensten festgelegt.

2.6 Zu ändernde Straßen, Wege und Gewässer

Durch die NBS parallel zur BAB A8 werden vorhandene Straßen und Wege sowie Fließgewässer betroffen: (Anlagen A8 und A15)

Anlagen A 8
Anlagen A15

- Durch den Bau von Eisenbahn- und Straßenbrücken werden die von der neuen Linienführung gekreuzten Verkehrsverbindungen aufrecht erhalten.
- Der BAB-Rastplatz „Vor dem Aichelberg“ wird zur Schaffung der erforderlichen lichten Durchfahrtshöhe im Zuge der NBS angehoben und bleibt - unter Berücksichtigung der geltenden Planungsrichtlinien - in seinem heutigen Umfang erhalten.
- Das nicht kraftfahrzeugfähige Feldwegenetz wird in umfangreichen Einzelmaßnahmen nach Abstimmung mit den Gemeinden so ergänzt, daß die bisherigen Wegigkeiten wieder hergestellt werden.
- Die für den öffentlichen Kraftfahrzeugverkehr gesperrte Betriebsumfahrt „Weilheim“ der BAB wird den neuen Verhältnissen angepaßt, so daß eine Zu- und Abfahrt zur BAB von der L 1200 zwischen BAB und NBS weiterhin möglich bleibt und eine kurze Umfahrmöglichkeit für Betriebsfahrzeuge auf der Südseite der NBS zwischen Holzmadener Straße und L 1200 wieder gegeben ist.

- Die Lindach, die heute am Fuß des BAB-Dammes verläuft, muß auf eine Länge von ca. 300 m nach Süden abgerückt werden, um zwischen Lindach und Autobahn den erforderlichen Platz für die Neubaustrecke zu schaffen. Stromabwärts orientiert sich das Ende der Lindachverlegung an der heutigen Unterquerung der Autobahn, stromaufwärts ist die Lindachverlegung soweit geführt, daß im Bereich der Kläranlage von Weilheim das durch die Neubaustrecke verlorengehende, unverzichtbare Betriebsgelände des Klärwerkes im Bereich der Lindachverlegung wiedergewonnen werden kann. Der hydraulische Querschnitt der verlegten Lindach orientiert sich am heutigen Querschnitt; das Sohlgefälle entspricht etwa dem heutigen Wert. Im Bereich der Lindachverlegung sind im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes wechselfeuchte Vernässungszonen sowie südlich der Lindach ein ca. 10 m breiter Gewässerrandstreifen vorgesehen.
- Im Bereich des Tunnelvoreinschnittes zum Tunnel zur Überwindung des Albaufstieges wird der Seebach verlegt, wobei seine heutige Struktur beibehalten wird. Im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes wird der Bachlauf mit einem ca. 10 m breiten Gewässerrandstreifen ausgestattet.

2.7 Dominante Bauwerke

Im Bereich des Planfeststellungsabschnittes befinden sich neben der NBS mit ihren Dämmen, Einschnitten und Seitenablagerungen nachfolgend aufgeführte wesentliche Bauwerke:

- Vierfeldrige Eisenbahnüberführung über die Lindach in Betonkonstruktion.
- Zweifeldrige Eisenbahnüberführung über die L 1200 in Betonkonstruktion.
- Zweifeldrige Straßenbrücke über die Neubaustrecke in Betonkonstruktion im Zuge der Holzmadener Straße.

- Ca. 210 m lange Stützwand parallel zur Neubaustrecke als Abschluß des Regenrückhaltebeckens für den Seebach zum Schutz der Ortsbebauung von Holzmaden.
- Hydraulisch wirksame Abflußbauwerke zur Bewältigung der Hochwassersituation des Seebaches bei 100jährlichem Regenereignis.
- Ca. 260 m langes Bauwerk zur Unterfahrung des Rastplatzes "Vor dem Aichelberg" bei Anpassung des Rastplatzes in seinem heutigen Umfang.
- Rampenbauwerk mit Straßenbrücke über den Seebach und den dortigen Feldweg in Betonkonstruktion als neue Zufahrt zu dem angehobenen Rastplatz.
- Fußgängersteg über die verlegte Lindach in Betonkonstruktion zur Erhaltung der heutigen Wegeverbindungen.
- Dreifeldrige Eisenbahnüberführung über die L 1214 in Betonkonstruktion.
- Zwei eingleisige Tunnelportale in Betonkonstruktion als Einfahrt in den Albaufstiegstunnel.
- Rettungsplatz zwischen BAB und NBS im Bereich der Tunnelportale mit einer Größe von 1.500 qm, mit Abstützungsbauwerken (Gabionen) zur Seitenablagerung zwischen Autobahn und NBS.
- Schallschutzwände nach dem Erfordernis der 16. BImSchV.

Einzelheiten sind dem Bauwerkverzeichnis und den Bauwerkskizzen der Anlagen A9 zu entnehmen. Für die Bauwerke zur höhenfreien Gestaltung der Kreuzung zwischen der NBS einerseits und Straßen, Wegen und Gewässern andererseits werden vor Baubeginn auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses Vereinbarungen über „Art, Umfang, Eigentum und Kostenregelung“ zwischen den Beteiligten (z.B. § 11 EKrG) abgeschlossen.

Anlagen A9

Die Stadt Weilheim trägt sich mit dem Gedanken, durch aktive Schallschutzmaßnahmen den Lärm der BAB - über die im Zusammenhang mit der NBS erstellten Maßnahmen hinaus - zu gegebener Zeit weiter einzudämmen. Die beiden hierfür vorgesehenen Detailmaßnahmen

- 5 m hohe Schallschutzwand nördlich der BAB auf der Brücke über die Lindach zur Schließung des dortigen „Schall-Loches“ und
- 3,5 m hohe Schallschutzwände südlich der BAB

sind nachrichtlich in den Planfeststellungsunterlagen enthalten, um zu belegen, daß diese Maßnahme durch den Bau der NBS nicht behindert werden.

2.8 Ablagerungskonzept

Auf dem gesamten Streckenabschnitt Wendlingen - Ulm fallen voraussichtlich ca. 7,5 Mio. cbm Überschußmassen verschiedener Erdstoffe an. Auf der Grundlage des Gesetzes zur Vermeidung, Verwertung und Beseitigung von Abfällen (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz) vom 27.09.1994 werden dem Gebot der Vermeidung und Verminderung folgend, diese Massen je nach

- Art der anfallenden Stoffe,
- auf Grund der Vorerkundung möglicher Verwertung der Stoffe,
- Ort des Erdanfalles und
- sich hieraus ergebenden sinnvollster Verwendung der Stoffe

weiterverwendet.

Im Planfeststellungsabschnitt 2.1 c und den anschließenden Bereichen (von Wendlingen einschließlich unterem Bereich des Albaufstiegstunnels) fallen ca. 3,5 Mio. cbm Erdaushub (aus Tunnelbauwerken und Einschnitten) an, wovon ca. 1,0 Mio. cbm für die Tonindustrie verwertbare Stoffe darstellen, die der Ziegelindustrie zugeführt werden sollen. Etwa 0,2 Mio. cbm des verbleibenden Materials werden nach entsprechender Aufbereitung für den Aufbau des Erdkörpers der NBS verwendet; ca. 2,3 Mio. cbm Ausbruchsmassen sind - da anderweitig nicht verwertbar - zu deponieren. Nachdem im weiteren Umkreis zur Maßnahme in Betrieb befindliche Erddeponien nicht zur Verfügung stehen und somit ohnehin neue Erddeponien - bei etwa gleich zu bewertenden örtlichen Eingriffen in das Umfeld - eröffnet werden müssen, wird das überschüssige Material ausbruchsnah untergebracht; somit können umfangreiche Erdtransporte vermieden und damit einhergehende Umweltbelastungen und Kosten deutlich reduziert werden. Die im Albvorland und im unteren Bereich des Albaufstiegs anfallenden, auf Grund der vorgefundenen geologischen Verhältnisse nicht verwertbaren Erdmassen, werden so in Seitenablagerungen

zwischen der NBS und der BAB auf Gemarkung Aichelberg sowie nördlich der BAB und südlich der NBS in neugestalteten Erdwällen untergebracht. Unter diesen Gesichtspunkten

- sind die schon erwähnte große Seitenablagerung in der Linse zwischen NBS und BAB A8 sowie
- die bereits erwähnten Seitenablagerungen nördlich und südlich des gemeinsamen Verkehrsbandes von NBS und BAB konzipiert.

Insbesondere bei der Errichtung der Großen Seitenablagerung zwischen NBS und BAB auf der Gemarkung Aichelberg sind umfangreiche Maßnahmen zu treffen, um eine Setzung des Dammes der BAB zu vermeiden. Die erforderlichen Einzelheiten sind mit dem LfS abgestimmt.

Die genannten Seitenablagerungen sind in den Lageplänen der Anlagen A5, den Höhenplänen der Anlagen A6 und den Querschnitten der Anlagen A7 ersichtlich. Sie werden mit ihren Bepflanzungen in den landschaftspflegerischen Begleitplan - als Maßnahmen zur Minimierung des Eingriffes - integriert.

Anlagen A5
Anlagen A6
Anlagen A7

Nach dem gegenwärtigen Planungsstand ist für den Abschnitt von Wendlingen einschließlich dem unteren Alaufstiegstunnel von nachfolgend geschilderter Massenbilanz auszugehen:

- Massenanfall aus Tunneln und Erdeinschnitten	ca. 3,5 Mio. cbm
- Verwendung für den Unterbau der NBS	ca. 0,2 Mio. cbm
- Erdablagerungen in den beiden großen Seitenablagerungen zwischen NBS und BAB im Bereich Aichelberg und in Seitendeponien	ca. 2,3 Mio. cbm
- Abtransport zur Verwertung in der Ziegelindustrie	ca. 1,0 Mio. cbm
<hr/>	
- Massenüberschuß/Massenbedarf	ca.± 0,0 cbm

Das vorgesehene Massenkonzzept führt zu einem Massenausgleich im Streckenabschnitt von Wendlingen einschließlich dem unteren Bereich des Alaufstiegstunnels innerhalb der eigentlichen Baumaßnahme.

Das so entwickelte Ablagerungskonzept

- vermindert den Lärm der BAB A8
- reduziert Schallbelastungen aus der NBS, so daß auf der Grundlage der 16. BImSchV weitere Schallschutzmaßnahmen nur in geringem Umfang erforderlich sind
- zwingt in dem hochsensiblen IBA die Vögel zum Aufsteigen und verhindert so Zusammenpralle mit Zügen
- stellt eine ausbruchnahe, kostengünstige Lösung dar und
- vermeidet für industriell nicht verwertbare Massen Erdtransporte in großem Umfang mit den von ihnen ausgehenden Umweltbelastungen.

Eine schematische Darstellung des Massenankalles und seine Verwendung für den Abschnitt Wendlingen einschließlich dem unteren Bereich des Alaufstiegstunnels enthält Anlage C20.

Anlage C20

2.9 Schall- und erschütterungstechnische Auswirkungen

Auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist die NBS so zu gestalten, daß von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen über die vorgeschriebenen Grenzwerte hinaus ausgehen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Vor diesem Hintergrund haben insbesondere Aussagen zu Schall und Erschütterung Bedeutung. Im wesentlichen werden die umweltbezogenen Belange in einem eigenen Gutachten und Bericht behandelt, doch sollen hier wenigstens die schalltechnischen Grundlagen erwähnt werden, nachdem wegen der großen Entfernung Auswirkungen aus Erschütterungen auf schutzwürdige Bereiche nicht zu besorgen sind.

Zur Beurteilung der Schallsituation enthält die 16. BImSchV sowohl ein Rechenverfahren als auch hierzu gehörige Immissionsgrenzwerte (IGW). Sofern nicht schon aufgrund der vorgesehenen Linienführung und der damit einhergehenden Höhenlage der Bahn gegenüber dem umgebenden Gelände die zulässigen Immissionsgrenzwerte unterschritten werden, sind aktive Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahnlinie vorgesehen. Der Umfang der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ergibt sich im wesentlichen aus den örtlichen geometrischen Verhältnissen, wobei übermäßig hohe Schallschutzwände - auch aus Gründen des Landschaftsschutzes - vermieden werden. Wegen der heute schon starken Schallbelastung der bebauten Gebiete

durch die BAB A8, die bereichsweise die heute zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV wesentlich übersteigt, ist es erforderlich, für die Schallbelastungen aus der NBS durch aktive Schallschutzanlagen die vorgeschriebenen Grenzwerte einzuhalten. Dies kann mit den in der Planung enthaltenen Seitenablagerungen und Schallschutzwänden gewährleistet werden. Das Ergebnis der Schallberechnung und die hierzu verwendeten Berechnungsgrundlagen können dem Teil C entnommen werden.

Die unter Zugrundelegung der 16. BImSchV vorgesehenen - über die Seitenablagerungen hinausgehenden - aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in nachfolgender Tabelle 2 zusammengestellt:

Tabelle 2

von km bis km	Art	Höhe	Länge	Lage
34,884 - 35,042	Wand	2 m über SO	158 m	nördlich NBS
35,320 - 35,730	Wand auf Wall	3 m	410 m	nördlich NBS
35,700 - 35,875	Wand	3 m über SO	175 m	nördlich NBS
35,875 - 36,375	Wand	4 m über SO	500 m	nördlich NBS
35,770 - 35,880	Wand	2 m über SO	110 m	südlich NBS
35,835 - 35,950	Wand auf Wall	3 m	115 m	nördlich BAB
35,950 - 36,106	Wand auf Wall	5 m	156 m	nördlich BAB
36,130 - 36,190	Wand auf Wall	5 m	60 m	nördlich BAB
38,690 - 38,770	Wand	2 m über SO	80 m	nördlich NBS
38,680 - 38,770	Wand	2 m über SO	90 m	südlich NBS

Tabelle 2: Notwendige Schallschutzwände (mit ihrer schalltechnisch wirksamen Länge)

Die genannten Schallschutzmaßnahmen sind in die bautechnische Planungen eingegangen, im Bauwerksverzeichnis enthalten und werden planfestgestellt.

Die sich durch die Neugestaltung des Verkehrsbandes entlang der NBS/BAB A8 ergebende neue Schallsituation kann im Detail dem Teil C entnommen werden.

Wie die im Teil C dargestellten Tabellen zeigen, können bei der vorgesehenen Planung mit den genannten aktiven Schallschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Die über die Vorschriften der 16. BImSchV hinausgehenden Berechnungen im Teil C zeigen auch, daß durch die Bündelung von NBS und BAB bei der insgesamt entwickelten Planung (Lage und Höhe der NBS, Seitenablagerungen und Schallschutzwände) auch

- die Schallabstrahlung der BAB zum Teil wesentlich (bis zu 5 dB (A)) verringert und
- selbst bei rechnerischer Überlagerung der Schallwerte aus BAB und NBS die heutige Schallsituation vielfach deutlich (bis zu 4 dB (A)) verbessert werden.

Einen ersten Eindruck über die künftige Schallsituation sollen die in Tabelle 3 und 4 zusammengestellten Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen vermitteln. Weitere Einzelheiten ergeben sich aus Teil C.

Tabelle 3
Tabelle 4

Die schalltechnische Wirkung der von der Stadt Weilheim zusätzlich zu den Maßnahmen der DB AG erwogenen Schallschutzmaßnahmen, die nachrichtlich in den Planfeststellungsunterlagen enthalten sind (vgl. S. 39), ist im Teil C (Schallgutachten) ermittelt.

Geräuschsituation aus dem Schienenverkehr - Beurteilungspegel

1	2		3	4		5		6		7		8		9		10	11
BP-Nr.	Ortlichkeit		Nutzung gem. § 1 BauNVO	Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV in dB(A)		NBS Prognose ohne Seitenablagerungen, ohne Schallschutz in dB(A)		NBS Prognose mit Seitenablagerungen, ohne Schallschutz in dB(A)		NBS Prognose mit Seitenablagerungen, mit Schallschutz in dB(A)		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	Adresse			Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht						
1	Weilheim, Austraße 23 a (Wohngebäude)		G	69	59	56,1	56,5	54,3	54,7	62,2	62,6						
2	Weilheim, Talstraße 9		G	69	59	60,6	61,0	58,2	58,6	65,3	65,7						
3	Weilheim, Hohenstaufenstraße 20		M	64	54	49,3	49,8	46,1	46,6	45,4	45,9						
4	Weilheim, Egelsbergstraße 17 + 19		W	59	49	48,3	48,8	45,5	46,0	44,4	44,9						
5	Weilheim, Georg-Kandenwein-Straße 17		W	59	49	44,8	45,2	42,8	43,3	42,1	42,6						
6	Weilheim, Kirchheimer Straße 137		G	69	59	58,9	59,3	52,8	53,2	60,6	61,0						
7	Weilheim, Kirchheimer Straße 127		G	69	59	56,3	56,8	52,9	53,3	49,1	49,6						
8	Weilheim, Egelsbergstraße 1		S	64	54	52,0	52,4	49,0	49,4	46,4	46,9						
9	Weilheim, Sofienstraße 45		W	59	49	51,2	51,6	48,7	49,2	46,4	46,9						
10	Weilheim, Theresienstraße 18		W	59	49	51,0	51,4	48,7	49,1	47,0	47,4						
11	Weilheim, Maierhöfe 2		W	59	49	49,9	50,4	48,4	48,9	48,0	48,5						
12	Weilheim, Kalixtenbergstraße 28		S	57	47	43,5	44,0	43,2	43,7	43,1	43,6						
13	Weilheim, Goethestraße 10		W	59	49	42,7	43,2	42,4	42,9	42,3	42,8						
14	Weilheim, Carl-Benz-Straße 1		G	69	59	48,7	49,1	45,4	45,9	45,3	45,7						
15	Holzmaden, Marienstraße 27		W	59	49	54,8	55,2	53,1	53,5	48,6	48,9						
16	Holzmaden, Turmbergstraße 7		W	59	49	53,6	54,0	52,2	52,6	47,0	47,4						
17	Holzmaden, Hirtenstraße 31		W	59	49	50,9	51,3	49,4	49,8	44,8	45,2						
18	Holzmaden, Weilheimer Straße 38		W	59	49	56,5	56,9	54,3	54,7	48,6	49,0						
19	Holzmaden, Weilheimer Straße 33		W	59	49	54,1	54,5	52,2	52,6	47,7	48,1						
20	Holzmaden, Weilheimer Straße 35		W	59	49	54,5	55,0	52,4	52,8	48,1	48,4						
21	Holzmaden, Aichelberger Straße 22		W	59	49	49,5	50,0	46,3	46,7	42,8	43,2						
22	Holzmaden, Rainstraße 50		W	59	49	51,1	51,6	44,6	45,0	42,2	42,6						
23	Holzmaden, Boller Straße 26		W	59	49	48,6	49,0	43,6	44,0	42,6	43,0						
24	Aichelberg, Weilheimer Straße 3		G	69	59	44,8	45,2	41,9	42,3	41,5	41,9						
25	Aichelberg, Weilheimer Straße 1		M	64	54	46,0	46,4	42,8	43,2	42,2	42,6						
26	Aichelberg, Ulrichstraße 4		W	59	49	41,7	42,1	39,1	39,5	38,6	38,9						
27	Aichelberg, Hohenstaufenstraße 2		W	59	49	41,0	41,4	40,0	40,4	39,3	39,7						
28	Aichelberg, Steigstraße 35		M	64	54	42,0	42,5	40,8	41,2	40,1	40,5						
29	Aichelberg, Steigstraße 18		M	64	54	42,4	42,8	39,5	39,9	39,3	39,7						
30	Aichelberg, Vorderbergstraße 9		M	64	54	41,7	42,1	38,8	39,2	38,6	38,9						
31	Aichelberg, Schillerstraße 13		M	64	54	43,1	43,5	41,8	42,2	41,8	42,1						
32	Aichelberg, Aussiedlerhof Herrenwiesen		M	64	54	62,6	63,0	59,1	59,6	62,2	62,7						

Tabelle 3: Überblick über die Schallsituation aus der NBS

Geräuschsituation aus dem Schienen- und Straßenverkehr - Beurteilungspegel

1	2		3	4		5		6		7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17	
	BP-Nr.	Ortlichkeit Adresse		Nutzung gem. § 1 BauNVO	Immissions- grenzwerte nach 16. BImSchV in dB(A)		NBS Prognose mit Seiten- ablagerungen, mit Schallschutz in dB(A)		Istzustand in dB(A)		BAB A 8				Veränderung 1) in dB(A)		Überlagerung 2)		Veränderung 3)												
											mit Seiten- ablagerungen, mit NBS-Schallschutz in dB(A)		Veränderung 1) in dB(A)																		
											Tag	Nacht	Tag	Nacht							Tag	Nacht	Tag	Nacht							
1	Weilheim, Austraße 23 a (Wohngebäude)	G	69	59	62,2	62,6	63,6	58,6	62,6	57,6	-0,9	-0,9	63,0	58,8	-0,6	+0,2															
2	Weilheim, Talstraße 9	G	69	59	65,3	65,7	70,3	65,3	69,8	64,8	-0,5	-0,5	69,9	65,3	-0,4	±0,0															
3	Weilheim, Hohenstaufenstraße 20	M	64	54	45,4	45,9	56,0	51,0	54,4	49,4	-1,5	-1,5	54,9	51,0	-1,0	+0,1															
4	Weilheim, Egelsbergstraße 17 + 19	W	59	49	44,4	44,9	55,1	50,1	53,6	48,6	-1,5	-1,5	54,1	50,1	-1,0	+0,1															
5	Weilheim, Georg-Kandenwein-Straße 17	W	59	49	42,1	42,6	51,8	46,8	50,8	45,8	-1,0	-1,0	51,3	47,5	-0,5	+0,7															
6	Weilheim, Kirchheimer Straße 137	G	69	59	60,6	61,0	65,0	60,0	61,1	56,1	-3,9	-3,9	61,5	57,3	-3,5	-2,7															
7	Weilheim, Kirchheimer Straße 127	G	69	59	49,1	49,6	62,4	57,4	59,8	54,8	-2,5	-2,5	60,2	56,0	-2,2	-1,4															
8	Weilheim, Egelsbergstraße 1	S	64	54	46,4	46,9	58,6	53,6	56,8	51,8	-1,8	-1,8	57,2	53,0	-1,4	-0,6															
9	Weilheim, Siefenstraße 45	W	59	49	46,4	46,9	58,3	53,3	57,0	52,0	-1,4	-1,4	57,4	53,2	-1,0	-0,2															
10	Weilheim, Theresienstraße 18	W	59	49	47,0	47,4	58,9	53,9	57,8	52,8	-1,1	-1,1	58,2	53,9	-0,8	±0,0															
11	Weilheim, Mälerhöfe 2	W	59	49	48,0	48,6	59,7	54,7	58,9	53,9	-0,7	-0,7	59,3	55,0	-0,4	+0,3															
12	Weilheim, Kalbdenbergstraße 28	S	57	47	43,1	43,6	53,7	48,7	53,3	48,3	-0,3	-0,3	53,7	49,6	+0,1	+1,0															
13	Weilheim, Goethestraße 10	W	59	49	42,3	42,8	52,4	47,4	52,0	47,0	-0,4	-0,4	52,5	48,4	±0,0	+1,0															
14	Weilheim, Carl-Benz-Straße 1	G	69	59	45,3	45,7	56,8	51,8	55,3	50,3	-1,6	-1,6	55,7	51,6	-1,2	-0,3															
15	Holzmaden, Marienstraße 27	W	59	49	48,6	48,9	60,8	55,8	60,1	55,1	-0,6	-0,6	60,4	56,1	-0,3	+0,3															
16	Holzmaden, Turmbergstraße 7	W	59	49	47,0	47,4	58,9	53,9	58,0	53,0	-0,9	-0,9	58,3	54,1	-0,5	+0,2															
17	Holzmaden, Hirtenstraße 31	W	59	49	44,8	45,2	58,0	53,0	56,3	51,3	-1,7	-1,7	56,6	52,3	-1,4	-0,8															
18	Holzmaden, Weilheimer Straße 38	W	59	49	48,6	49,0	65,1	60,1	63,0	58,0	-2,2	-2,2	63,1	58,5	-2,0	-1,7															
19	Holzmaden, Weilheimer Straße 33	W	59	49	47,7	48,1	62,8	57,8	61,2	56,2	-1,6	-1,6	61,4	56,9	-1,4	-1,0															
20	Holzmaden, Weilheimer Straße 35	W	59	49	48,1	48,4	63,7	58,7	62,1	57,1	-1,6	-1,6	62,3	57,6	-1,4	-1,0															
21	Holzmaden, Aichelberger Straße 22	W	59	49	42,8	43,2	57,1	52,1	53,9	48,9	-3,2	-3,2	54,2	49,9	-2,9	-2,2															
22	Holzmaden, Rainstraße 50	W	59	49	42,2	42,6	59,4	54,4	54,3	49,3	-5,1	-5,1	54,6	50,1	-4,9	-4,3															
23	Holzmaden, Bolter Straße 26	W	59	49	42,6	43,0	58,4	53,4	55,1	50,1	-3,3	-3,3	55,3	50,8	-3,1	-2,5															
24	Aichelberg, Weilheimer Straße 3	G	69	59	41,5	41,9	61,9	56,9	57,5	52,5	-4,4	-4,4	57,6	52,8	-4,3	-4,1															
25	Aichelberg, Weilheimer Straße 1	M	64	54	42,2	42,6	60,6	55,6	57,0	52,0	-3,6	-3,6	57,2	52,5	-3,5	-3,2															
26	Aichelberg, Ulrichstraße 4	W	59	49	38,5	38,9	55,2	50,2	53,2	48,2	-2,0	-2,0	53,4	48,7	-1,8	-1,5															
27	Aichelberg, Hohenstaufenstraße 2	W	59	49	39,3	39,7	54,6	49,6	53,9	48,9	-0,7	-0,7	54,0	49,4	-0,5	-0,2															
28	Aichelberg, Steigstraße 35	M	64	54	40,1	40,6	56,1	51,1	55,8	50,8	-0,3	-0,3	55,9	51,2	-0,2	+0,1															
29	Aichelberg, Steigstraße 18	M	64	54	39,3	39,7	57,5	52,5	57,4	52,4	-0,1	-0,1	57,5	52,6	±0,0	+0,2															
30	Aichelberg, Vorderbergstraße 9	M	64	54	38,5	38,9	56,4	51,4	56,4	51,4	±0,0	±0,0	56,5	51,6	±0,0	+0,2															
31	Aichelberg, Schillerstraße 13	M	64	54	41,8	42,1	61,0	56,0	61,0	56,0	±0,0	±0,0	61,0	56,1	±0,0	+0,2															
32	Aichelberg, Aussiedlerhof Herrenwiesen	M	64	54	62,2	62,7	63,0	58,0	61,2	56,2	-1,8	-1,8	61,8	57,8	-1,3	-0,2															

- 1) Arithmetische Differenz der Pegel in den Spalten 10 und 8 bzw. 11 und 9.
- 2) Energetische Addition (Pegeladdition der Pegel in den Spalten 6 und 10 bzw. 7 und 11)
- 3) Arithmetische Differenz der Pegel in den Spalten 14 und 8 bzw. 15 und 9

Tabelle 4: Überblick über die künftige Gesamtschallsituation

2.10 Baustelleneinrichtung und Baustraßenkonzept

Insbesondere die umfangreichen Tunnel-, Erd- und Oberbaumaßnahmen machen ausgedehnte Baustelleneinrichtungen erforderlich. Das hierfür notwendige Logistikkonzept wird endgültig vor Baubeginn - nach Vorliegen aller hierfür ausschlaggebenden Fakten - auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses erarbeitet. Im Streckenabschnitt von Wendlingen bis zum Filstal geht der Vorhabenträger davon aus, daß

- für den Bau der einzelnen Brücken
- für die Erdbaumaßnahmen im Bereich der Tunnel
- für die Tunnelbaumaßnahmen
- für die Seitenablagerungen und
- für die eisenbahntechnische Ausrüstung der Strecke

die Baustelleneinrichtungen auf den künftig durch die Baumaßnahmen ohnehin in Anspruch genommenen Flächen erstellt werden.

Es ist vorgesehen, die notwendigen Bautransporte, insbesondere für den Erd- und Tunnelbau, weitestgehend auf dem künftigen Planum der Eisenbahn durchzuführen, darüber hinausgehende Bautransporte innerhalb der Baustelle oder auf dem künftigen Feldwegenetz abzuwickeln.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist davon auszugehen, daß während der Bauzeit in geringfügigerem Umfang auch Flächen außerhalb der eigentlichen Baumaßnahmen in Anspruch genommen werden müssen. Auf der Südseite des Baugeländes werden daher ein insgesamt etwa 10 Meter breiter Streifen als "vorübergehende Inanspruchnahme" ausgewiesen. Wertvolle ökologische Bestände, die sich in diesem Streifen befinden, werden vor Beginn der Baumaßnahme geschützt, so daß ihre Erhaltung gesichert bleibt.

Während für die notwendigen Bautransporte innerhalb der Baustelle die Fläche für die eigentliche Baumaßnahme und der vorgesehene Randstreifen ausreichen werden, sollen Bautransporte aus übergeordneten Regionen (insbesondere Zufuhr von Baumaschinen und Baumaterial) über die BAB A8, mit kürzestmöglicher Zuführung über die Autobahnanschlußstelle Aichelberg, zur Baustelle gebracht werden.

Zum Abtransport der für die Ziegelindustrie geeigneten Ausbruchmassen (1,0 Mio. cmb) soll die stillgelegte, noch nicht entwidmete Bahnstrecke Kirchheim-Weilheim, deren Gleise bis in den Bahnhofsbereich von Holzmaden noch vorhanden sind, als Baugleis verwendet werden. Ab dem Bahnhof Holzmaden soll das Baugleis neu errichtet, nach Süd-Osten abgeschwenkt und auf dem künftigen Gleisplanum der NBS bis zum Tunnelmund in Aichelberg geführt werden, so daß dort eine vorübergehende, aufkommensnahe Verlademöglichkeit angeordnet werden kann. (Anlage A18)

Anlage A18

Der vorgesehene Gleisanschluß soll auch für Massentransporte zur Baustelle (insbesondere Oberbaustoffe) verwendet werden, so daß Bautransporte auf der Straße auf ein Mindestmaß beschränkt werden können; insbesondere kann davon ausgegangen werden, daß Baustellenverkehr in Ortsbereichen im Regelfall nicht erforderlich sein wird. Dabei ist beabsichtigt, Schienentransporte auf die übliche Arbeitszeit (werktags von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und auf etwa 3 Zugpaare pro Tag zu beschränken.

Nachdem die Baustellenbedienungsfahrten die maximal zulässige Rangiergeschwindigkeit ($V= 40 \text{ km/h}$) nicht überschreiten werden, sind hiervon ausgehende Überschreitungen der Grenzwerte für Schall und Erschütterungen nicht zu besorgen. Einzelheiten können dem Teil C entnommen werden.

2.11 Vorgesehener Bauablauf

Wie die Baustelleneinrichtung und das Baustraßenkonzept hängt auch der vorgesehene Bauablauf von der Kalkulation des Bauunternehmers und dem damit einhergehenden Angebotspreis ab. Eine endgültige Aussage ist daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich. Dennoch kann zum heutigen Zeitpunkt der nachfolgend geschilderte Bauablauf vorgesehen werden, an dem sich die endgültige Ausführung orientieren kann.

Folgender Bauablauf ist vorgesehen:

- Abschieben des Mutterbodens und seitliche Lagerung innerhalb des Baustellenbereiches gemäß den bestehenden Richtlinien.
- Verlegen der Lindach und des Seebachs und Herstellen der vorgesehenen Gewässerrandstreifen.

- Herstellen des überörtlichen Feldwegenetzes zur Erhaltung der heutigen Wegigkeiten.
- Anpassung der kraftfahrzeugfähigen Straßen, insbesondere der Holzmadener Straße und der Betriebsumfahrt der Autobahn zur Erhaltung der heutigen Verkehrswegebeziehung.
- Errichtung der vorgesehenen Hochwasserrückhaltung am Seebach, insbesondere zum Schutz übermäßigen Wasserandrangs durch neu befestigte Flächen und durch den Bau des Alaufstiegtunnels.
- Herstellen der Bautransportmöglichkeiten im Zuge der künftigen Neubaustrecke für die Gewährleistung der Erdtransporte, insbesondere durch den Bau der künftigen Eisenbahnbrücken, der Unterfahrung des Rastplatzes und des Gleisanschlusses aus Richtung Holzmaden.
- Schüttung der Seitenablagerungen entlang der Strecke mit dem anfallenden Material aus den künftigen Erdeinschnitten.
- Fertigstellung des künftigen Erdkörpers (Gleisplanum, Einschnitt- und Dammböschungen sowie Modellierung der Seitenablagerungen).
- Errichtung der großen Seitenablagerungen zwischen NBS und BAB mit dem Erdaushub auch aus den benachbarten Planfeststellungsbereichen (Alaufstiegtunnel, Bereich Dettingen, Bereich Wendlingen/Kirchheim) und Abtransport der wiederverwertbaren Erdmassen über die Schiene.
- Eisenbahntechnische Ausrüstung des Streckenabschnittes mit Antransport der erforderlichen Baumaterialien (Planumsschutzschicht, Schotter, Schwellen und Schienen, Oberleitungsmaterial und Signaleinrichtungen) vorwiegend auf der Schiene.
- Bepflanzung der Gesamtmaßnahme mit endgültiger Gestaltung im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes.

Mit dem vorgesehenen Bauablauf ist eine besonders umweltschonende, insbesondere die Bebauung vor übermäßiger Lärmbelastung aus dem Baustellenbetrieb schützende Bauabwicklung erkennbar.

2.12 Flächenbedarf

Der voraussichtliche Flächenbedarf der gesamten Trasse von Wendlingen nach Ulm/Neu-Ulm, außerhalb der bestehenden Bahnbetriebsflächen, beträgt einschließlich der notwendig werdenden Seitenablagerungen ca. 300 ha. Hinzu kommen Flächen für landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen im Rahmen des Ausgleichs für Eingriffe in schützenswerte Bestände.

Im konkreten Planfeststellungsabschnitt 2.1 c werden für die Trasse selbst und sonstige technische Maßnahmen ca. 65 ha in Anspruch genommen, worüber hinaus für Kompensationsmaßnahmen weitere 83 ha benötigt werden.

Die in Anspruch genommenen Flurstücke und die benötigten Flächenanteile sind dem Grunderwerbsplan (Anlagen A19a) und -verzeichnis im Detail zu Anlagen A19a entnehmen; nicht angesprochene Flurstücke sind nicht betroffen.

Die Grunderwerbsverzeichnisse sind nach Gemeinden gegliedert. Zur besseren Orientierung sind die betroffenen Flurstücke - jeweils mit 001 beginnend - gemarkungsweise numeriert. Aus Datenschutzgründen sind die privaten Eigentümer verschlüsselt eingetragen. Vom Grunderwerb betroffen sind überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen.

Aus dem Grunderwerbsverzeichnis ergibt sich - unabhängig von der künftigen Nutzung - der für die gesamte Baumaßnahme erforderliche Flächenbedarf. Flächen, die für die gesamte Baumaßnahme direkt benötigt werden, werden von der DB AG zum ortsüblichen Preis erworben. In Abhängigkeit von der künftigen Nutzung wird das künftige Eigentum wie folgt aufgeteilt:

- Bahnbetriebsflächen einschließlich der zur Gewährleistung der Sicherheit des Bahnbetriebes erforderlichen Flächenteile gehen in das Eigentum der DB AG über.
- Flächen für Bauwerke, die nicht unmittelbar dem Bahnbetrieb dienen, gehen mit den entsprechenden Bauwerken in das Eigentum Dritter über oder verbleiben - bei Bauwerken, die Dritten nicht zuzuordnen sind - ebenfalls im Eigentum der DB AG.

- Flächen, die im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes benötigt werden, verbleiben im heutigen Eigentum und werden mit einer Grunddienstbarkeit belegt.
- Für während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommene Flächen wird ein Nutzungsvertrag abgeschlossen.

Das künftige Eigentum an den verschiedenen Flächenteilen innerhalb der Anlagen A19b eigentlichen Baumaßnahme ist in Anlagen A19b planerisch dargestellt. Die endgültigen Grundstücksgrenzen ergeben sich nach Fertigstellung der Baumaßnahme auf der Grundlage einer Schlußvermessung.

2.13 Entwässerungsanlagen

Durch den Bau der NBS parallel zur BAB ergeben sich für die NBS, für die BAB und für die zu ändernden Straße neue Entwässerungsverhältnisse. Die Entwässerung der BAB wird den Erfordernissen entsprechend angepaßt. Die Entwässerung der Neubaustreckengleise wird nach den einschlägigen Regeln der Technik neu konzipiert.

Die zu den Bahnanlagen gehörenden Entwässerungseinrichtungen werden entsprechend den gesetzlichen Regelungen von der Bahn, die zu den Straßenanlagen gehörenden Entwässerungseinrichtungen vom Straßenbaulastträger unterhalten. Für die Einleitung von Oberflächenwasser aus Bahnanlagen in Entwässerungsanlagen der Straßen und Wege bzw. umgekehrt, werden auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vor Baubeginn Vereinbarungen abgeschlossen.

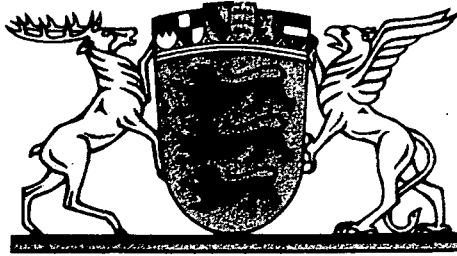
Durch die NBS-Planung wird der Bau einer planrechtlich bereits genehmigten Hochwasserrückhaltung am Seebach durch die Gemeinden Weilheim und Holzmaden nicht mehr möglich, weshalb im Rahmen der Gesamtplanung hierfür Ersatz zu schaffen ist. Um bei der gegebenen Geländeformation das erforderliche Rückhaltevolumen zu erhalten, wird im Kreuzungsbereich zwischen NBS und Seebach eine etwa 210 m lange Stauwand mit den wassertechnisch notwendigen Abflußeinrichtungen vorgesehen. Die hierfür erforderlichen Bauwerke werden von der DB AG erstellt und gehen anschließend in Eigentum und Erhaltung der Gemeinde über.

Einzelheiten sind den Erläuterungsberichten und Anlagen A11 "Entwässerungslageplänen", Anlagen A13 "Drainagenlagepläne" und Anlagen A12 "Entwässerungshöhenpläne" zu entnehmen. Die dort angegebenen Vorflutverhältnisse sind mit den zuständigen Planungsträgern abgestimmt.

2.14 Leitungsänderungen

Im Bereich der Neubaustreckenplanung befinden sich mehrere Leitungen unterschiedlicher Leitungsträger. Sie sind in den Anlagen A10 (Leitungslagepläne) angegeben. Die von der Neubaustreckenplanung betroffenen Leitungsabschnitte werden im Benehmen mit den Leitungsträgern der neuen Situation angepaßt. Hierüber wird vor Beginn der Bauarbeiten eine Vereinbarung abgeschlossen, in der Art und Umfang der Maßnahmen sowie die Kostentragung festgelegt werden.

Anhang



Regierungspräsidium Stuttgart

Raumordnerische Beurteilung

Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg

Abschnitt Stuttgart - Ulm

Bereich Wendlingen - Ulm

Kurzfassung

September 1995

Inhaltsverzeichnis

I.	RAUMORDNERISCHE BEURTEILUNG FÜR DIE AUS- UND NEUBAUSTRECKE STUTTGART - ULM, BEREICH WENDLINGEN - ULM	1
1.0	Feststellung der Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung	1
1.1	Feststellung der Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen	1
1.2	Optimierung	1
1.3	Maßgaben und Planungsempfehlungen	2
II.	ZUSAMMENFASSENDER DARSTELLUNG DER ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	3
1.0	Ausgangssituation	3
2.0	Verfahren	4
3.0	Trassenauswahl	5
4.0	Trassenbeschreibung	7
5.0	Verkehrliche Erfordernisse	9

6.0	Raumstruktur11
6.1	Wirtschaftsentwicklung und allgemeine räumliche Entwicklung12
6.2	Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung	12
6.3	Freiräume13
6.4	Planungen von Gemeinden und anderen Planungsträgern15
7.0	Die raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung15
7.1	Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung17
8.0	Bahnstromlinie27
9.0	Nicht vom Vorhaben umfaßte Streckenabschnitte28
9.1	Weiterführung Stuttgart - Wendlingen28
9.2	DB-Linie 4600 Plochingen - Wendlingen28
10.0	Raumordnerische Gesamtabwägung29

Liebe Bürgerinnen, liebe Bürger!

Das Regierungspräsidium Stuttgart kommt nach gründlicher Prüfung zu dem Ergebnis, daß die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm, Bereich Wendlingen - Ulm mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar und mit der Umwelt grundsätzlich verträglich ist. Für die Genehmigung dieses Vorhabens müssen jedoch eine Reihe von Vorgaben und Hinweisen beachtet werden.

Das Vorhaben ist von zentraler verkehrspolitischer Bedeutung. Es hat einen erheblichen verkehrlichen Nutzen sowohl für den Fern- als auch für den Regional- und Nahverkehr. Über die Weiterentwicklung des deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes hinaus, entsteht durch die Anbindung des Flughafens, der Gäubahn und der Verbindung der Neubaustrecke zur Neckartalbahn eine Vernetzung verschiedener Verkehrsträger sowie die Möglichkeit neue Räume verkehrlich zu erschließen. Dies gilt vor allem auch, da die Planung die Option von Haltepunkten und den Neckartalbahn, auf der Neubaustrecke offenhält. Darüberhinaus ergeben sich durch die Antragstrasse auch verkehrliche Vorteile im Filstal. Durch die Entlastung der Strecke im Filstal kann der Regional- und Nahverkehr weiter ausgebaut werden.

Aufgrund des kontinuierlichen Anstiegens des Verkehrsaufkommens ist der Ausbau eines bedarfsgerechten Schienensystems dringend geboten. Das Schienenstreckennetz wurde im Gegensatz zur Straße in den vergangenen Jahren nur unzureichend den verkehrlichen Erfordernissen angepaßt. Ein wichtiges Ziel der Verkehrspolitik ist es daher, die Verkehrsströme von der Straße auf die Schiene und somit auf einen umweltverträglicheren Verkehrsträger zu verlagern. Mit dem Neubau der Strecke Stuttgart - Ulm soll diesem Ziel ein weiteres Stück näher gekommen werden.

Die vorliegende raumordnerische Beurteilung bezieht sich auf den Bereich Wendlingen - Ulm, um für die planerische Gestaltung des Hauptbahnhofes in Stuttgart und die damit verbundene Neuordnung der Verkehrsströme in der Landeshauptstadt und ihrer Umgebung ausreichend Zeit zu lassen. Die genannten verkehrlichen Vorteile der Antragstrasse entfalten sich vollständig erst mit Realisierung des Gesamtprojektes. Die zügige Fortentwicklung der Planungen zum Gesamtprojekt zeigt, daß eine rasche Realisierung und Umsetzung dieser verkehrlichen Potentiale möglich ist.

Die Neuordnung der Verkehrsströme in der Landeshauptstadt mit Umbau des Kopfbahnhofes zu einem Durchgangsbahnhof, die als Konzeption "Stuttgart 21" in die Planungen eingegangen ist, birgt die Möglichkeit einerseits die Anforderungen an ein leistungsfähiges Hochgeschwindigkeitsnetz weiter zu steigern, da sich die Fahrzeiten nochmals erheblich verkürzen. Andererseits ergibt sich die Möglichkeit die wachsenden verkehrlichen Konfliktpunkte einer verdichteten Region aufzulösen. Der Straßenverkehr wird durch die Umgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs entlastet, das Umland durch die Verknüpfungen der Regionalzüge mit den Fernreisezügen optimal an die Landeshauptstadt und somit an andere Großstädte angebunden.

Positive Auswirkungen ergeben sich für die Städte Ulm und Stuttgart durch eine Stärkung der wirtschaftlichen Leistungskraft. Das Freiwerden weiterer Teile des innerstädtischen Bereiches in Stuttgart bietet darüberhinaus die Möglichkeit städtebaulicher Neuordnungen. Insofern können die Planungen zur Gesamtstrecke Stuttgart - Ulm durchaus beispielhaft für die Lösung bestehender und zukünftiger Verkehrsprobleme in anderen Städten und Regionen sein. Die Realisierung des Bereiches Wendlingen - Ulm stellt einen entscheidenden Baustein in diesen Planungen dar.

Das Vorhaben bringt allerdings auch Nachteile, insbesondere im Umweltbereich mit sich. In ca. 24.000 Einwendungen haben dies Bürger, Verbände, kommunale wie staatliche Stellen nachdrücklich zum Ausdruck gebracht. Die höhere Raumordnungsbehörde hat sämtliche Einwendungen geprüft und in der Entscheidung berücksichtigt, soweit sie für dieses Verfahren von Bedeutung waren. Die Auseinandersetzung mit den Bedenken und Anregungen führte dazu, daß im Raumordnungsverfahren zusammen mit der Deutschen Bahn AG eine optimierte Antragstrasse erarbeitet wurde, die die Konfliktpunkte der Antragstrasse weitgehend auflöst bzw. reduziert.

Von seiten der Bevölkerung wurden insbesondere Bedenken zur Linienführung der neuen Strecke vorgetragen. Vielfach wurde geltend gemacht, der Ausbau der bestehenden Strecke Stuttgart - Ulm durch das Filstal sei die verkehrs- und umweltpolitisch bessere Entscheidung. Eine vergleichende Prüfung der Varianten im Raumordnungsverfahren ist zwar der Raumordnungsbehörde durch die Bindung an den Antrag des Vorhabensträgers nicht möglich. Die Varianten wurden aber von der Deutschen Bahn AG im Vorfeld in zahlreichen Gutachten geprüft. Die Filstaltrasse und die autobahnahe Trasse wurden in umfangreichen Untersuchungen gegenübergestellt und sowohl in verkehrlicher Hinsicht als auch im Umweltbereich verglichen. Diese Unterlagen liegen dem Regierungspräsidium Stuttgart vor. Sie sind für die höhere Raumordnungsbehörde plausibel und nachvollziehbar.

Die vorgelegten Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, daß die beiden Trassen im Umweltbereich zu etwa vergleichbaren Beeinträchtigungen führen. Die autobahnahe Antragstrasse hat allerdings die bereits genannten weitreichenden verkehrlichen Vorteile. Diese Möglichkeiten bietet der Ausbau der Filstaltrasse nicht. Auch die Landesregierung hat sich 1992 aus diesen Gründen für die Verwirklichung einer autobahnnahen Trasse ausgesprochen.

Die geplante Neubaustrecke stimmt, mit Ausnahme der Freiraumsicherung, im wesentlichen mit den raumstrukturellen Erfordernissen überein. Das Vorhaben verletzt verschiedene Ziele zur Freiraumsicherung. Diese Ziele der Raumordnung unterliegen nicht der Abwägung. Im Einzelfall können aber Abweichungen von diesen Zielen zugelassen werden, wenn dies wegen Änderung der zugrundeliegenden Sachlage oder aufgrund neuer Erkenntnisse erforderlich ist. Das Wirtschaftsministerium hat eine solche Genehmigung in Aussicht gestellt.

Die kontroverse Diskussion des Vorhabens in der Öffentlichkeit hat ergeben, daß gegen das Vorhaben erhebliche Bedenken im Umweltbereich bestehen. Die Problemschwerpunkte liegen in den Bereichen Lärm und Wasser. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung hat jedoch gezeigt, daß das Vorhaben zwar

mit erheblichen Eingriffen verbunden ist, diese jedoch mit der im Raumordnungsverfahren erarbeiteten optimierten Antragstrasse und einem umfassenden Maßnahmenkatalog weitgehend vermieden oder vermindert werden können.

Für das Schutzgut Wasser gilt, daß im gesamten Streckenbereich mit Eingriffen vor allem während der Bauzeit zu rechnen ist. Ein besonders sensibler Bereich stellt dabei die Schwäbische Alb dar, das für die Trinkwasserversorgung bedeutendste Karstwasservorkommen in Baden-Württemberg. Die bauzeitlich bedingten Eingriffe können allerdings vermieden oder vermindert werden, wenn die umfangreichen Maßgaben und Empfehlungen der Wasserwirtschaft beachtet werden. Langzeitwirkungen sind darüberhinaus nicht zu erwarten.

Im Bereich Lärm hat die schalltechnische Untersuchung ergeben, daß die an die Neubaustrecke angrenzenden Siedlungsbereiche bereichsweise ganz erheblich mit Schienenlärm belastet werden. Der Vorhabensträger hat aufgezeigt, daß mittels aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte weitgehend eingehalten werden können. Soweit dies nicht möglich ist - dies gilt besonders für den Bereich Lindorf - lösen sich die Konfliktpunkte durch die optimierte Antragstrasse mit ihrer Linienführung im Tunnel in diesem Bereich auf. Weitergehende Verbesserungen der Lärmsituation durch zusätzliche Tunnelstrecken, die schwerpunktmäßig im gesamten Albvorland gefordert werden, sind nicht erforderlich. Die Bündelung der Neubaustrecke und der Autobahn führt zwar zu einer weiteren Belastung durch zusätzliche Schallquellen, birgt aber andererseits die Möglichkeit, durch die Lage der Verkehrswege zueinander und durch Schallschutzmaßnahmen die Geräuschbelastung insgesamt zu verringern, so daß nicht nur die Geräusche der Neubaustrecke, sondern auch der Autobahn abgeschirmt werden. So kann es zu einem "Lärmsanierungseffekt" aufgrund der für die Neubaustrecke erforderlichen Schallschutzmaßnahmen kommen. Die höhere Raumordnungsbehörde empfiehlt daher, die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen so anzuordnen und Überschußmassen so unterzubringen, daß auch der Autobahnlärm abgeschirmt und die Gesamtgeräuschsituation verbessert wird.

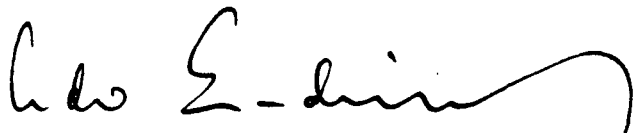
Um die Konfliktpotentiale der Antragstrasse aufzulösen bzw. zu reduzieren, hat die höhere Raumordnungsbehörde zusammen mit der Deutschen Bahn AG eine optimierte Antragstrasse erarbeitet. Hierdurch wurde eine ausgewogene Lösung zwischen ökologischen Auswirkungen und optimalem verkehrlichen Nutzen gefunden. Darüberhinausgehende Forderungen - insbesondere weitergehende Tunnellösungen im Albvorland - sind hingegen wegen der hohen Investitionskosten vom Vorhabensträger nicht weiter verfolgt worden. Diese Planungsentscheidungen sind nicht zu beanstanden. Die Neubautrasse ist im Schienenwegeausbaugesetz als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs ausgewiesen. Die Verwirklichung des Gesamtprojektes darf nicht durch die Belastung mit unverhältnismäßig hohen Kosten in Frage gestellt werden.

Den Kommunen, Landkreisen und Bürgerinitiativen wurde Gelegenheit gegeben, zu der optimierten Antragstrasse Stellung zu nehmen. Eine erneute förmliche Auslegung und Anhörung war nicht erforderlich. Im nachfolgenden Genehmigungsverfahren müssen alle Einwendungen im einzelnen erneut und vertieft geprüft werden.

Insgesamt hat das Raumordnungsverfahren gezeigt, daß die Realisierung insbesondere des Gesamtvorhabens zu entscheidenden verkehrlichen Verbesserungen führen wird. Der Raumordnungsbeschluß für den Bereich Wendlingen - Ulm stellt einen wesentlichen Schritt in die richtige Richtung dar. Es liegt nunmehr am Vorhabensträger, in einem sich an das Raumordnungsverfahren anschließenden Planfeststellungsverfahren die endgültige Entscheidung über den Bau der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm herbeizuführen.

Stuttgart, den 11. September 1995

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Udo Andriof', with a long, sweeping flourish extending to the right.

Dr. Udo Andriof
Regierungspräsident

I. RAUMORDNERISCHE BEURTEILUNG FÜR DIE AUS- UND NEUBAUSTRECKE STUTTGART - ULM, BEREICH WENDLINGEN - ULM

1.0 Feststellung der Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung

Die Planung der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg, Abschnitt Stuttgart - Ulm, Bereich Wendlingen - Ulm entspricht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Die folgenden Optimierungen, Maßgaben und Planungsempfehlungen sind zu beachten. Die Genehmigung der Zielabweichungen gemäß § 10 Abs. 3 Landesplanungsgesetz ist vom Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg in Aussicht gestellt.

1.1 Feststellung der Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen

Die Planung der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg, Abschnitt Stuttgart - Ulm, Bereich Wendlingen - Ulm ist mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt bzw. entsprechend der folgenden Optimierungen und Maßgaben abzustimmen.

1.2 Optimierung

Die enge Bündelung mit der Autobahn A 8 ist beizubehalten und, bezogen auf die Höhenlage, weiter zu optimieren.

Abweichend von der beantragten Trassenführung ist das Vorhaben wie folgt zu gestalten:

Die Option Neckartalbahnhof muß möglich bleiben.

Im Bereich Lindorf sind die K 1204 und die Zähringer Straße in Tunnellage zu unterfahren.

Die Autobahnanschlußstellen Kirchheim-West und Kirchheim sind auf Autobahnniveau zu überfahren.

Am Alaufstieg ist die Neubaustrecke deutlich enger an die Autobahn heranzuführen. Die Gradienten der Neubaustrecke ist so anzulegen, daß sie die L 1214 auf einem möglichst niedrig gestalteten Bauwerk überquert und von dort ausgehend mit einer maximalen Neigung von 25 Promille den Alaufstieg bewältigt.

Das geplante Regenrückhaltebecken bei Dornstadt ist südlich zu umfahren. Planänderungen sind einvernehmlich mit der Gemeinde Dornstadt durchzuführen.

1.3 Maßgaben und Planungsempfehlungen

Die umfangreichen Maßgaben und Planungsempfehlungen können unter Kap. 1.4 und 1.5 der raumordnerischen Beurteilung nachgelesen werden.

II. ZUSAMMENFASSENDER DARSTELLUNG DER ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE

1.0 Ausgangssituation

Das Verkehrsaufkommen in der Bundesrepublik Deutschland ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. So hat sich die Verkehrsleistung im Personenverkehr in Baden-Württemberg seit 1960 verdreifacht, das Güterverkehrsaufkommen im Fernverkehr mehr als verdoppelt. Mit dieser Entwicklung konnte der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht Schritt halten. Dies gilt insbesondere für den Schienenverkehr, dessen Streckennetz in den letzten Jahren nur wenig vergrößert bzw. modernisiert wurde. Eine Abflachung dieser Entwicklung ist nicht in Sicht. Vielmehr ist in Zukunft mit weiteren Zuwächsen für den Güter- und Fernverkehr zu rechnen. Mit der Zunahme des Verkehrs und der wachsenden Erkenntnisse um die Umweltauswirkungen wurden auch die Belastungen aufgrund des Verkehrs immer deutlicher.

Ziel der Verkehrspolitik ist daher, die Verkehrsströme von der Straße auf die umweltverträglichere Schiene zu verlagern. Die Aus- und Neubaupläne der Deutschen Bahn AG tragen diesen Anforderungen auf nationaler und internationaler Ebene Rechnung. Im Jahr 1991 wurde die erste ICE-Linie auf der Strecke München - Stuttgart - Frankfurt - Hamburg weitgehend auf Aus- und Neubaustrecken in Betrieb genommen. Der Streckenabschnitt Stuttgart - Ulm - Augsburg kann den Anforderungen an ein modernes ICE-Netz nicht entsprechen.

Die heutige 93,3 km lange Eisenbahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm über Plochingen und Göppingen hat die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht. Durch das steigende Verkehrsaufkommen ist die Kapazität der Strecke abschnittsweise erschöpft. Insbesondere für den Streckenabschnitt Plochingen - Süßen ergibt sich eine Streckenbelastung, die die Leistungsfähigkeit der Trasse übersteigt. Im Filstal führt die Strecke zudem durch stark besiedelte und industrialisierte Gebiete, wobei die Gleisanlagen teilweise bis an die bestehende Bebauung heranreichen. Der Alaufstieg an der Geislinger Steige erlaubt wegen seiner Neigungsverhältnisse lediglich Geschwindigkeiten zwischen 70 und 100 km/h. Außerdem müssen im Bereich der Geislinger Steige wie auch auf dem Streckenabschnitt zwischen Ulm und Beimerstetten schwere Güter- und Reisezüge nachgeschoben werden.

Die Deutsche Bahn AG will die bestehende Bahnstrecke Stuttgart - Ulm - Augsburg den modernen Erfordernissen neuer Schienenverkehrsverbindungen anpassen.

2.0 Verfahren

Die Deutsche Bahn AG beantragte mit Schreiben vom 19.09.1994 die Durchführung des Raumordnungsverfahrens für die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg, Abschnitt Stuttgart - Ulm, Bereich Wendlingen - Ulm. Da die Realisierung des Projekts "Stuttgart 21" noch eine weitere Vertiefung der Planung erfordert, wurde das Raumordnungsverfahren für den Bereich Wendlingen - Ulm eingeleitet. Die beachtliche Planungsgeschwindigkeit des Projekts weist darauf hin, daß die Planungen außerordentlich zügig bewältigt werden.

Die Weiterführungsstrecke von Wendlingen über Denkendorf - Flughafen - Stuttgart ist einem späteren Planungsschritt vorbehalten. Da dieses Raumordnungsverfahren bereits Zwangspunkte für den Streckenabschnitt Wendlingen - Stuttgart setzt, werden wegen der dadurch eintretenden Bindungen in jedem Teilabschnitt die Folgen mitbedacht, die durch die Anschlußplanung entstehen. Die Raumordnungsbehörde hat daher auch die Auswirkungen der Weiterführung Richtung Stuttgart, soweit im derzeitigen Planungsstadium möglich, untersucht und Empfehlungen für die weitere Planung abgegeben.

Das Vorhaben erstreckt sich über die Regierungsbezirke Stuttgart und Tübingen. Das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg hat dem Regierungspräsidium Stuttgart die Zuständigkeit für das gesamte Projekt übertragen.

Die vom Vorhabensträger vorgelegten Raumordnungsunterlagen und die darin eingeschlossene Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurden in der Zeit vom 24.10.1994 bis 25.11. bzw. 02.12.1994 in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, ausgelegt. Im Regierungsbezirk Tübingen wurde die Anhörung der Träger öffentlicher Belange vom Regierungspräsidium Tübingen durchgeführt.

Die Raumordnungsbehörde beteiligte insgesamt 28 vom Vorhaben betroffene Gemeinden, drei Landkreise, drei Regionalverbände sowie andere öffentliche Planungsträger, Fachbehörden, Verbände und Bürgerinitiativen. Gleichzeitig wurde die Öffentlichkeit angehört. Beim Regierungspräsidium Stuttgart gingen insgesamt rund 24.000 Einwendungen ein. Ein Großteil der Einwendungen befaßt sich mit groß- und kleinräumigen Trassenvarianten, verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens und der Lärmproblematik.

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie sämtliche Einwendungen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragen wurden, wurden im Raumordnungsverfahren geprüft und sind in die raumordnerische Bewertung des Vorhabens eingeflossen, soweit sie für das Raumordnungsverfahren von Bedeutung waren. Gaben die Stellungnahmen und Einwendungen Anlaß zu weitergehenden Untersuchungen oder Ermittlungen, wurden diese von der Raumordnungsbehörde veranlaßt.

3.0 Trassenauswahl

Der Vorhabensträger hat umfangreiche Untersuchungen zur Ermittlung einer begrenzten Anzahl von Trassenvarianten durchgeführt, die für den Bau und den Betrieb einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Stuttgart und Ulm am besten geeignet sind. Aus diesem Trassenfindungsprozeß ging die Antragstrasse mit der am besten geeigneten Linienführung hervor.

Im Raumordnungsverfahren wurden im Rahmen der Anhörung von Trägern öffentlicher Belange sowie von Seiten der Öffentlichkeit weitere Trassenvarianten vorgeschlagen. Diese Varianten entsprechen teilweise den vom Vorhabensträger in der Planungsphase untersuchten Trassen, teilweise handelt es sich um neue Linienführungen. Da sich im Laufe des Verfahrens zeigte, daß die Antragstrasse bereichsweise zu ganz erheblichen Beeinträchtigungen führt, hat die höhere Raumordnungsbehörde in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG Optimierungen erarbeitet, um die besonderen Konfliktpotentiale der Antragstrasse aufzulösen (optimierte Antragstrasse).

Die Planungen der Deutschen Bahn AG sahen zunächst den Aus- und Neubau der bestehenden Filstalstrecke zwischen Plochingen und Günzburg vor. Durch die deutsche Wiedervereinigung und die politischen Veränderungen in Osteuropa zeichnete sich eine erhebliche Erweiterung des bisherigen Verkehrsaufkommens und damit verbunden eine Erhöhung der bisher für notwendig erachteten zusätzlichen Streckenkapazitäten ab. Um die Beförderungszeiten zudem nachhaltig zu verbessern, wurde die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit angestrebt. Damit wurde die Voraussetzung für eine durchgehende Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim - Stuttgart - Augsburg - München geschaffen. Dies führte zu einer Erweiterung des Planungsbereiches Stuttgart - Ulm (- Augsburg). Der Aus- und Neubau der Filstalstrecke wurde zur Rahmenkonzeption K weiterentwickelt.

Prof. Dr. Ing. Heimerl vom Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Stuttgart schlug auf der Grundlage der veränderten verkehrlichen Ausgangssituation einen autobahnparallelen Neubau zwischen Stuttgart und Ulm vor (Rahmenkonzeption H). Grundkonzeption dieser Planung war, den leichten und schnellen Güterzugverkehr von schweren und langsamen Güterzügen zu trennen sowie gleichartige Infrastrukturen zu bündeln. Die langsameren Güterzüge sollten auf der Filstalstrecke belassen werden, während die Personenfernreisezüge sowie die schnellen Güterzüge über die Neubaustrecke geführt werden.

Im Rahmen einer umfassenden und detaillierten Untersuchung wurden die Rahmenkonzeptionen K und H gegenübergestellt und einer vergleichenden Betrachtung unterzogen:

Der Variantenvergleich kam zu dem Ergebnis, daß bei der K-Variante etwa 80 ha Wohn- und gemischte Baufläche mit etwa 6.000 Bewohnern mehr mit Lärmbelastigungen von mehr als 49 dB(A) in der Nacht betroffen sind als bei der H-Variante. Lärmschutzmaßnahmen wurden bei dieser Betrachtung bereits berücksichtigt.

Im Bereich Grundwasser-/Gewässerschutz ergab die Untersuchung, daß bei beiden Varianten die Beeinträchtigungen im wesentlichen gleich hoch anzusehen sind. Die Eingriffssituation bezüglich der weiteren Schutzgüter (geschützte Biotope und Arten, Landschaft/Erholung, Land- und Forstwirtschaft) ist bei beiden Varianten im Ergebnis vergleichbar; es bestehen keine signifikanten Mehrbelastungen bei einer Variante.

Die K-Variante nimmt rund 75 ha Fläche für den reinen Schienenweg in Anspruch, während die H-Variante ca. 66 ha Fläche benötigt. Der Flächenbedarf incl. Fahrweg, Böschungen, Einschlußflächen und Ablagerungsflächen beträgt bei Variante H 300 ha und bei Variante K 75 ha. Für Ablagerungsflächen werden bei der Variante H 114 ha, bei der Variante K 157 ha beansprucht. Die Ergebnisse der Untersuchung sind nach dem damaligen Kenntnisstand unter Zugrundelegung der Rahmenkonzeptionen gefunden worden. Der im Vergleich zur Antragstrasse höhere Flächenverbrauch ergibt sich aufgrund der damaligen größeren Trassierungsparameter, die den Planungen zugrunde gelegt waren.

Insgesamt, bei Abwägung aller Beurteilungskriterien, konnten die Varianten H und K als gleichwertig eingestuft werden.

Das Land Baden-Württemberg wurde gemäß § 49 Bundesbahngesetz gebeten, zu dem Variantenvergleich K und H Stellung zu nehmen. Die Landesregierung sprach sich dafür aus, den weiteren Planungen die Rahmenkonzeption H zugrunde zu legen. Diese Rahmenkonzeption H wurde unter Einbeziehung der vom Land Baden-Württemberg gestellten Forderungen zur Antragstrasse weiterentwickelt.

Der Vorhabensträger hat auch die Vor- und Nachteile der im Raumordnungsverfahren eingebrachten Trassenvarianten sowie die von der höheren Raumordnungsbehörde und der Deutschen Bahn AG entwickelten Optimierungen untersucht. Soweit einzelne Varianten zurückgestellt wurden, hat die Deutsche Bahn AG ihre planerische Entscheidung plausibel und nachvollziehbar dargelegt. Die Rückstellungskriterien wurden sachgerecht ausgewählt.

Nach Auffassung der höheren Raumordnungsbehörde ist der Trassenfindungsprozeß fachlich und methodisch nicht zu beanstanden. Es wurde in nachvollziehbarer Weise dargelegt, daß weitere, über die im Raumordnungsverfahren befindlichen Trassenvarianten, nicht ernsthaft in Betracht kommen bzw. sich nicht aufdrängen. Das Raumordnungsverfahren hat überdies gezeigt, daß die autobahnahe Antragstrasse weitreichende verkehrliche Vorteile mit sich bringt. Diese Möglichkeiten bietet der Ausbau der Filstalstrecke nicht.

4.0 Trassenbeschreibung

Die Antragstrasse

Vom Bahnhof Wendlingen fahren die Züge über die Anbindung Wendlingen auf die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm. Im endgültigen Streckennetz Stuttgart - Ulm bleibt diese Anbindung für den Güterzugverkehr erhalten. Im Bereich Wendlingen ist eine Verknüpfung der Trasse mit der Neckartalbahn in Richtung Tübingen möglich (Kleine Wendlinger Kurve, Neckartalbahn). Ab Lindorf verläuft die Trasse eng gebündelt mit der Autobahn, mit einer maximalen Neigung von 35 Promille. Südlich von Aichelberg beginnt der Alaufstieg, zunächst in Damm-, später in Tunnellage. Das Filstal wird mit einer Talbrücke überquert. Ab der Kreisstraße K 7324 verläuft die Trasse wieder oberirdisch in enger Bündelung mit der Autobahn. Im Bereich von Dornstadt beginnt der Alabstieg ins Donautal nach Ulm. Die Strecke führt nach der Unterquerung der Hauptgleise Beimerstetten - Ulm auf das Gleisfeld des Hauptbahnhofs Ulm, wo die Gleise an die vorhandenen Gleise angebunden werden. Die Donau wird mit einer neuen, 2-gleisigen Brücke überquert. Der Bereich Wendlingen - Ulm endet an der Landesgrenze zum Freistaat Bayern.

Bis zur Fertigstellung des Abschnitts Wendlingen - Stuttgart werden im Raum Stuttgart die bisherigen Bahnanlagen für die Anbindung der Neubaustrecke benutzt. Reise- wie schnelle Güterzüge gelangen somit über Esslingen und Plochingen nach Wendlingen, wobei keine Änderungen der Bahnanlagen in diesem Streckenabschnitt vorgesehen sind. Die Planungen für die Weiterführungsstrecke Stuttgart - Wendlingen sehen eine enge Bündelung mit der Autobahn vor. Zwischen Denkendorf und Stuttgart ist jede im Raum Stuttgart vorstellbare Trassenführung realisierbar.

Die Antragstrasse hat eine Gesamtlänge von 61 km, wovon ca. 11 km in Geländegleichlage und rund 21 km in Tunnellage verlaufen. Der Regelquerschnitt für eine zweigleisige Fahrbahn weist eine Breite von 13,30 m auf. Soweit die Neubaustrecke parallel zur Autobahn geführt wird, sieht der Regelquerschnitt einen Schulterabstand zwischen A 8 und Trasse von 19,75 m vor. Abweichungen von diesem Querschnitt können sich beispielsweise bei Berücksichtigung des 6- bzw. 8-spurigen Ausbaus der A 8 ergeben. Abb. 1 zeigt den Regelquerschnitt für die Parallellage von Neubaustrecke und Autobahn.

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, die Trasse mit einer Festen Fahrbahn auszurüsten. Die Trassierungsparameter ermöglichen eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 250 km/h.

Die optimierte Antragstrasse

Das Raumordnungsverfahren hat aufgezeigt, daß die Antragstrasse zwar erhebliche verkehrliche Vorteile sowohl im von der Trasse durchfahrenen Raum als auch im Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn AG in Deutschland und in Europa mit sich bringt. Gleichzeitig hat sich jedoch ergeben, daß die Antragstrasse im Albvorland und am Alaufstieg bereichsweise zu so erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt führt, daß eine Vereinbarkeit mit den Belangen der Raumordnung und Landes-

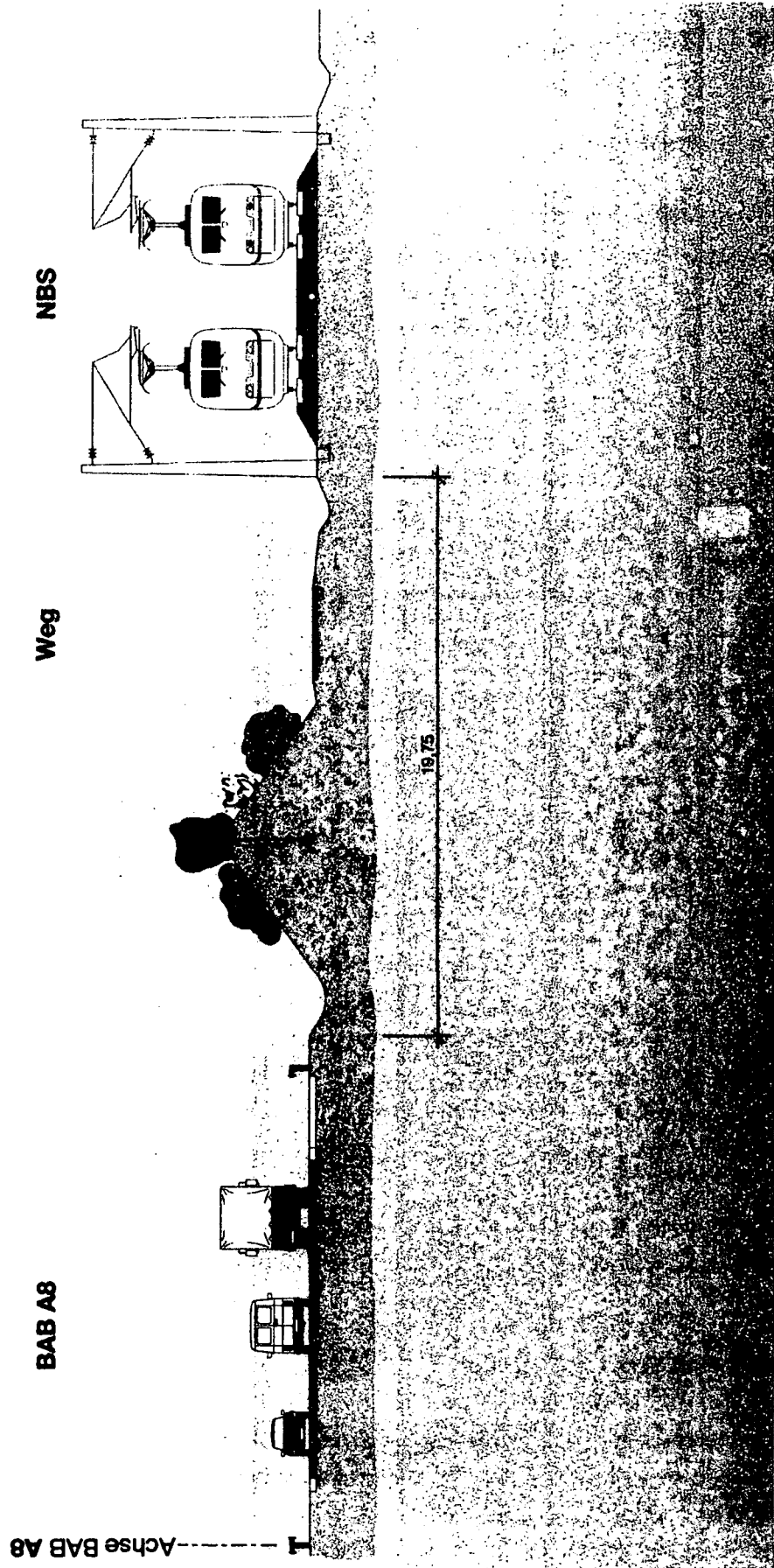


Abbildung 1: Regelgrundquerschnitt BAB/NBS

planung in diesen Bereichen nicht gegeben ist. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb in Zusammenarbeit mit dem Vorhabensträger die optimierte Antragstrasse entwickelt, die diese nachteiligen Wirkungen vermeidet bzw. wesentlich verringert.

Die Trasse ist im Bereich Wendlingen so anzulegen, daß die Option eines Neckartalbahnhofes möglich bleibt. Im Albvorland verläuft die optimierte Antragstrasse weitestgehend auf der Linienführung der Antragstrasse. Im Gegensatz zur Antragstrasse unterfährt sie vom Autobahnrastplatz Rübholz kommend die K 1204 und die Zähringer Straße. Die Autobahnanschlußstelle Kirchheim-West wird auf Autobahnniveau überfahren und so umgebaut, daß die Zu- und Abfahrten südlich der Autobahn unter der Neubaustrecke hindurchgeführt werden. Bei der Anschlußstelle Kirchheim wird die Gradienten der Neubaustrecke ebenfalls auf Autobahnniveau abgesenkt und die Anschlußstelle so umgebaut, daß die Zu- und Abfahrten auf der Südseite der A 8 die Neubaustrecke unterqueren. Am Albaufstieg rückt die Trasse deutlich näher an die Autobahn heran.

Im weiteren Verlauf der Neubaustrecke in Richtung Ulm ergeben sich weniger schwerwiegende Konflikte. Die Linienführung der Antragstrasse wird daher bis Dornstadt beibehalten. Bei Dornstadt schwenkt die optimierte Antragstrasse bereits früher in Richtung Süden ab, um das geplante Regenrückhaltebecken in Dornstadt zu umfahren. Südlich der Rommelkaserne verläuft die optimierte Trasse wieder auf der gleichen Linienführung wie die Antragstrasse.

Weitere Optimierungen, insbesondere zusätzliche Tunnelstrecken, sind nach Auffassung der höheren Raumordnungsbehörde nicht erforderlich. Mit der Tunnelführung im Bereich Lindorf und weiteren, noch auszuarbeitenden Schallschutzkonzepten können die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auf ein zumutbares Maß vermindert und darüberhinaus die Gesamtlärsituation bereichsweise spürbar verbessert werden.

5.0 Verkehrliche Erfordernisse

Die Raumordnungsbehörde hat die Verkehrsinfrastruktur des Raumes und die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens - auch im Hinblick auf seine Auswirkungen auf nationaler und internationaler Ebene - untersucht. Dabei ergab sich, daß bereits die Realisierung des Streckenabschnitts Wendlingen - Ulm verkehrliche Vorteile zur Folge hat. Der volle verkehrliche Nutzen tritt jedoch erst nach Fertigstellung der Gesamtstrecke Stuttgart - Ulm ein. Mit weiteren Verbesserungen in verkehrlicher Hinsicht ist dann zu rechnen, wenn der Flughafen Stuttgart und die Gäubahn an die Neubaustrecke angebunden, eine Verknüpfung zwischen Neubaustrecke und Neckartalbahn realisiert und auf der Trasse zusätzliche Haltepunkte vorgesehen werden.

Im einzelnen sind durch die Neubaustrecke folgende verkehrliche Auswirkungen zu erwarten:

Fernverkehr

Im Fernverkehr bildet die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - München als Teilstück der europäischen Magistrale Amsterdam/Rotterdam - Ruhr - Rhein/Main - München - Salzburg - Südosteuropa einen wesentlichen Bestandteil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Die Fahrzeiten zwischen den europäischen Metropolen werden sich nach Fertigstellung dieses Hochgeschwindigkeitsnetzes erheblich verkürzen. Zwischen Ulm und Stuttgart wird sich die Reisezeit allein durch die Antragsstrecke von bisher 53 auf 40 Minuten verringern. Nach Realisierung des Gesamtvorhabens ist mit einer Fahrdauer von 27 - 30 Minuten zu rechnen. Das gesamteuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz wird sowohl in der Nord-Süd-Richtung als auch hinsichtlich der Ost-West-Achsen entscheidend weiterentwickelt werden. Durch diesen leistungsfähigen Schienenstrang wird die Region Stuttgart an die Verdichtungsräume des Landes und an die Wirtschaftszentren im Rhein-Main-Gebiet, Bayern und im Ruhrgebiet angebunden. Zudem werden die Verbindungen zu den Handelszentren in den Niederlanden, Belgien und der Schweiz verbessert. Die Standortgunst der Region Stuttgart wird erhöht und die Weiterentwicklung der dort ansässigen hochqualifizierten Dienstleistungseinrichtungen ermöglicht. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Realisierung der Gesamtkonzeption unter Einbeziehung des Projekts "Stuttgart 21". Durch die Anbindung des Flughafens an den Fernverkehr kommt es zu einer Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten und der Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger überhaupt.

Regional- und Nahverkehr

Die Vorteile, die sich für den Personenfernverkehr ergeben, gelten gleichermaßen für den Regional- und Nahverkehr, so daß es in diesem Bereich zu erheblichen Verkürzungen der Reisezeiten und optimaleren Verkehrsanbindungen kommt. Die jetzigen Streckenverbindungen auf der Filstalstrecke bleiben bestehen, Verbesserungen des bestehenden Regionalverkehrsangebotes sind möglich, da Kapazitäten durch die auf die Neubaustrecke verlagerten Fernreisezüge frei werden. Zwischen Plochingen und Geislingen ist eine weitere Verbesserung der Versorgung mit einem der S-Bahn vergleichbaren Nahverkehrstakt möglich.

Verknüpfung Neubaustrecke/Neckartalbahn

Nach der Realisierung des Gesamtvorhabens kann im besonderen der Regionalverkehr auf der Neckartalbahn profitieren. Durch eine Verknüpfung mit der Neubaustrecke ergibt sich eine direkte Anbindung von Tübingen, Reutlingen und Nürtingen an den Flughafen nach Stuttgart. Zudem entsteht über die geplanten Citybahnen sowie über die erweiterte S-Bahn nach Wendlingen - Kirchheim eine direkte Verbindung an das Nahverkehrsnetz des Großraums Stuttgart.

Optionale Haltepunkte

Diese Vorteile können durch einen Neckartalbahnhof an dieser Verknüpfungsstelle weiter verbessert werden. Mit dem Neckartalbahnhof kann eine zukunftsgerichtete Verkehrsscheibe für die Region mit attraktiven Anschlüssen an die Nahverkehrszüge, S-Bahnen und den Regionalverkehr, insbesondere für die Verbindungen von und nach Tübingen entstehen. Da ein Haltepunkt auf der Neubaustrecke in starker Abhängigkeit vom Zugprogramm der geplanten Strecke zu sehen ist, ist ein zusätzlicher Haltepunkt nur sinnvoll, wenn die Strecke auch mit entsprechenden Zügen (Interregio u.ä.) belegt wird.

Im Vergleich zu einem Neckartalbahnhof stellt ein Haltepunkt in Kirchheim den verkehrlich ungünstigeren Standort dar. Die Option eines Haltepunktes in Kirchheim ist allerdings im Hinblick auf eine Veränderung der verkehrlichen Situation offenzuhalten. Gleiches gilt für einen Haltepunkt in Merklingen. Die Errichtung eines solchen Haltepunktes erscheint nur sinnvoll, wenn entsprechende Verkehrsträger zum Einsatz kommen.

6.0 Raumstruktur

Die Raumordnungsbehörde hat festgestellt, daß der Bau und der Betrieb der Antragstrasse den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht und mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt ist. Die Genehmigung der Zielabweichungen gemäß § 10 Abs. 3 Landesplanungsgesetz wurde vom Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg in Aussicht gestellt.

Das Raumordnungsverfahren hat in erster Linie die Aufgabe, die Raumverträglichkeit des Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen. Die Grundentscheidungen über die räumliche Entwicklung des Landes sind im wesentlichen im Landesentwicklungsplan und in den Regionalplänen niedergelegt. Maßgeblich ist hierfür die allgemeine räumliche Entwicklung, die Wirtschaftsentwicklung, die Festlegung von Entwicklungsachsen und das Netz der Zentralen Orte, die Bestimmung von spezifischen Siedlungsschwerpunkten und die Bestimmung zum Schutz der Freiräume.

Die geplante Neubaustrecke stimmt, mit Ausnahme der Freiraumsicherung, mit diesen Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung im wesentlichen überein. Das Vorhaben verletzt verschiedene Ziele zur Freiraumsicherung. Diese Ziele der Raumordnung und Landesplanung unterliegen nicht der Abwägung. Zur Wahrung der Flexibilität der Regionalpläne sieht das Landesplanungsgesetz die Möglichkeit vor, im Einzelfall Abweichungen von Zielen zuzulassen, wenn die Abweichungen wegen Änderungen der den Zielen zugrundeliegenden Sachlage oder Erkenntnisse erforderlich sind. Unter der Voraussetzung, daß diese Zielabweichungsgenehmigung erteilt wird, ist die Antragstrasse auch insoweit mit den Belangen der Raumordnung vereinbar.

6.1 Wirtschaftsentwicklung und allgemeine räumliche Entwicklung

Die Spitzenstellung der Region Stuttgart, die zentrale Stellung der Landeshauptstadt Stuttgart als Zentrum dieses Verdichtungsraums europäischen Ranges sowie die Leistungskraft des eng mit dem Verdichtungsraum verbundenen Umlandes kann nur dann erhalten und weiter ausgebaut werden, wenn aus räumlicher Sicht die Voraussetzungen für den Leistungsaustausch im europäischen und nationalen Rahmen einerseits und mit den Regionen innerhalb des Landes andererseits weiter verbessert werden. Die zunehmende Differenzierung von Produkten, die verstärkte Verlagerung der wirtschaftlichen Aktivitäten vom produzierenden Sektor auf den Dienstleistungsbereich und eine zunehmende nationale und internationale Verflechtung von Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur erfordern eine leistungsfähige und zukunftsweisende Verkehrsinfrastruktur, welche die Region Stuttgart, die Landeshauptstadt Stuttgart und das mit ihr vielfältig verflochtene Umland an wichtige Wirtschafts-, Wissenschafts- und Kulturzentren anbindet. Die Planungen der Deutschen Bahn AG leisten hierzu einen entscheidenden Beitrag.

Dies gilt auch für die Entwicklung in der Wissenschaftsstadt Ulm. In Ulm wurden in den letzten Jahren verstärkt qualifizierte Arbeitsplätze in den Dienstleistungsbereichen Forschung und Technologie geschaffen. Dabei gingen positive Auswirkungen auf die regionale und sektorale Struktur der Region Donau-Iller aus. Diese für die weitere Entwicklung der Region wichtigen Impulse können nur dann weiter Bestand haben, wenn der Leistungsaustausch mit wichtigen Forschungs- und Wirtschaftszentren weiter verbessert wird. Hierzu trägt die geplante Neubaustrecke wesentlich bei. Da für den Bau der Neubaustrecke Investitionen in Höhe von ca. 3 Mrd. DM geplant sind, ist zudem ein Investitionsschub größeren Ausmaßes zu erwarten, der der Wirtschaftsentwicklung in der Region förderlich ist.

6.2 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

Zentrale Orte

Zur Sicherung und Entwicklung der überörtlichen Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen wird im Landesentwicklungsplan und in den Regionalplänen Mittlerer Neckar und Donau-Iller ein System von Zentralen Orten ausgewiesen.

Die Antragstrasse verläuft in deutlicher Entfernung zu den im Untersuchungsraum liegenden Versorgungskernen der Zentralen Orte, so daß keine Flächen in diesen Versorgungskernen in Anspruch genommen werden. Da Beeinträchtigungen der Versorgungskerne durch Lärm und Erschütterungen ebenfalls nicht zu erwarten sind, bleiben die Zentralen Orte in ihrer Funktionsfähigkeit erhalten und können in vollem Umfang ihre Versorgungsaufgaben für die entsprechenden Verflechtungsbereiche erfüllen. Auch der weitere Ausbau zentralörtlicher Einrichtungen wird durch die Planung nicht beeinträchtigt.

Entwicklungsachsen

In der Interimszeit werden die schnellen Reisezüge auf der bestehenden Strecke Plochingen - Wendlingen geführt. Dadurch wird die Siedlungsentwicklung im Bereich der Entwicklungsachse Plochingen - Nürtingen nicht beeinträchtigt, da die Entwicklungsbereiche in einigem Abstand zur bestehenden Bahnstrecke liegen und die Nahverkehrsverbindungen auf der Schiene erhalten bleiben. Im Bereich der Entwicklungsachse Stuttgart - Geislingen werden die schnellen Reisezüge aus dem Filstal abgezogen. Da aber nur Züge abgezogen werden, die auch bisher keinen Halt im Filstal haben, sind die Siedlungsbereiche wie bisher an eine leistungsfähige Infrastruktur angebunden.

In der Region Donau-Iller werden keine Flächen in Anspruch genommen, für die eine über die organische Entwicklung hinausgehende Siedlungsentwicklung vorgesehen ist.

Siedlungsentwicklung

Beim Bau der geplanten Neubaustrecke werden keine Flächen in Anspruch genommen, die in den Regionalplänen Mittlerer Neckar und Donau-Iller für eine weitere schwerpunktmäßige Siedlungsentwicklung und für die Eigen- oder organische Entwicklung vorgesehen sind. Allerdings sind in diesen Bereichen qualitative Beeinträchtigungen durch Lärmwirkungen zu erwarten. Die Gewährleistung einer geordneten Siedlungsentwicklung setzt voraus, daß die Bestimmungen der 16. BImSchV für bestehende und der DIN 18005 für geplante Siedlungsflächen eingehalten werden. Unter dieser Voraussetzung ist festzuhalten, daß bei Verwirklichung der optimierten Antragstrasse sowie der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen eine Weiterentwicklung der dezentralen Siedlungsstruktur möglich bleibt.

6.3 Freiräume

Freiraum ist der großflächige Raum außerhalb der Siedlung. Er ist aus raumstruktureller Sicht ein eigenständiger und gleichberechtigter Bestandteil der Raumstruktur und nicht nur Reservefläche für die weitere Siedlungsflächenentwicklung. Landesentwicklungsplan und Regionalpläne stellen daher bezüglich des Ausbaus der Verkehrswege auf einen sparsamen Verbrauch dieser Flächen ab.

Allgemeine Freiraumsicherung

Beim Bau der Antragstrasse werden 50 ha Fläche überbaut. Dieser Flächenverbrauch ist zwar für sich betrachtet beachtlich; die nach Abschluß der Bauarbeiten verbleibende Gesamtfreiraumausstattung ist allerdings aus raumordnerischer Sicht immer noch ausreichend. Es zeigt sich, daß durch die Bündelung der beiden Verkehrsträger Schiene und Straße sparsam mit den Freiraumflächen umgegangen wird, so daß im Ergebnis das Vorhaben trotz der Auswirkungen noch im Einklang mit den Vorgaben des Landesentwicklungsplanes und der Regionalpläne steht.

Vorrangbereiche

Regionale Grünzüge und Grünzäsuren sollen als Ausgleichsflächen in unmittelbarer Zuordnung zu den Entwicklungsachsen oder Siedlungsbereichen dienen und den von den Besiedlungen ausgehenden Belastungen der Landschaft entgegenwirken. Von der Neubaustrecke werden folgende schutzbedürftigen Teile von Freiräumen betroffen:

- Regionaler Grünzug "Ostseite Neckartal, Neckartenzlingen, Köngen"
- Regionaler Grünzug "Wernau bis Kirchheim unter Teck"
- Grünzäsur "Wiesensteig/Mühlhausen"
- Grünzäsur "Holzmaden/Weilheim an der Teck"
- schutzbedürftiger Bereich für Landwirtschaft und Bodenschutz im Bereich des Alaufstiegs
- schutzbedürftiger Bereich für Forstwirtschaft und Bodenschutz im Bereich des Tunnelportals des Alaufstiegstunnels
- schutzbedürftiger Bereich zur Sicherung von Wasservorkommen bzw. Wasserschongebiete zwischen ca. Streckenkilometer 46 und Ulm
- schutzbedürftiger Bereich für Naturschutz und Landschaftspflege, Landschaftsschutzgebiet "Landschaftsteile entlang der Autobahn" und Naturschutzgebiet "Mönchsteig".

Soweit Vorrangbereiche im Freiraum beeinträchtigt und diese in den Regionalplänen aus Ziele ausgewiesen werden, ist eine Genehmigung der Zielabweichung gemäß § 10 Abs. 3 Landesplanungsgesetz erforderlich.

Die Plansätze bezüglich der schutzbedürftigen Bereiche für Landwirtschaft und Bodenschutz sowie für Forstwirtschaft und Bodenschutz sind nach Auffassung des Wirtschaftsministeriums Baden-Württemberg entgegen ihrer Kennzeichnung keine Ziele der Raumordnung und Landesplanung. Eine Zielabweichungsgenehmigung ist daher nicht erforderlich.

Die Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Vorrangbereiches am Alaufstieg kann durch ein näheres Heranrücken der Trasse an die Autobahn, wie von der optimierten Antragstrasse vorgesehen, vermindert werden.

6.4 Planungen von Gemeinden und anderen Planungsträgern

Soweit kommunale Planungen und Planungen anderer Planungsträger vom Vorhaben betroffen sind, sind diese zwischen der Deutschen Bahn AG und dem jeweiligen Planungsträger abzustimmen.

Die Gemeinde Dornstadt plant im Bereich des bestehenden Regenüberlaufbeckens (RÜB 330) ein Regenrückhaltebecken. Die Antragstrasse durchfährt diesen Bereich. Die optimierte Antragstrasse sieht daher eine südliche Umfahrung vor, um so eine Flächeninanspruchnahme zu verhindern.

7.0 Die raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Raumordnungsverfahren schließt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf

1. Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen,
2. Kultur- und sonstige Sachgüter

entsprechend dem Planungsstand ein. Umweltbedeutsame Auswirkungen sind nur insoweit zu prüfen, als dies für die raumordnerische Beurteilung des Vorhabens erforderlich ist.

Die kontroverse Diskussion des Vorhabens hat deutlich gezeigt, daß in der Bevölkerung erhebliche Vorbehalte hinsichtlich der geplanten Neubaustrecke vorhanden sind. Die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung erstellten Untersuchungen belegen jedoch, daß das geplante Vorhaben zwar mit erheblichen Eingriffen in die Umwelt verbunden ist, diese jedoch mit der optimierten Antragstrasse und dem umfassenden Maßgabenkatalog vermieden bzw. vermindert werden können.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat ergeben, daß das Vorhaben vor allem zu Eingriffen in die Grundwasservorkommen der Schwäbischen Alb und zu weiteren hohen Lärmbelastungen in den an die Trasse angrenzenden Städten und Gemeinden führt.

Wasser

Die geplante Neubaustrecke verläuft auf der Schwäbischen Alb durch das bedeutendste für die Trinkwasserversorgung genutzte Karstgrundwasservorkommen in Baden-Württemberg. Ungefähr 1/3 der Einwohner des Landes werden aus diesem natürlichen Wasserspeicher großräumig mit Trinkwasser versorgt. Wegen dieser bedeutenden wasserwirtschaftlichen Aspekte wurde der "Arbeitskreis Wasserwirtschaft" (AWW) ins Leben gerufen, dem Vertreter der Abteilungen Wasserwirtschaft der Regie-

rungspräsidien Stuttgart und Tübingen, des Geologischen Landesamtes, der Deutschen Bahn AG sowie der vom Land Baden-Württemberg bestellte Landesgutachter Prof. Dr. Kobus angehören. Dieser Arbeitskreis hat bisher in über 40 Sitzungen die Planung durch intensive Beratungen begleitet und zahlreiche Probleme bereits im Vorfeld aufgegriffen.

Für den gesamten Streckenbereich gilt, daß das geplante Vorhaben schwerwiegende Eingriffe in das Schutzgut Wasser insbesondere während der Bauzeit sowie unter Umständen auch noch über einen längeren Zeitpunkt darüber hinaus erwarten läßt. Langzeitwirkungen sind dagegen nicht in einem Maße zu erwarten, die erheblich über das allgemeine Restrisiko, das mit dem Betrieb und Unterhalt technischer Anlagen unvermeidbar und zwangsläufig verbunden ist, hinausgehen. Die zumeist bauzeitlich bedingten Eingriffe können vermieden oder zumindest verringert werden, wenn die umfangreichen Maßgaben und Empfehlungen der Wasserwirtschaft beachtet werden. Werden diese Forderungen berücksichtigt, bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Ausschlußkriterien gegen die geplante Neubaustrecke.

Lärm

Durch den Betrieb der Neubaustrecke werden die durchfahrenen Landschaftsräume neu oder zusätzlich verlärm. Betroffen sind hiervon sowohl Gebiete, die bislang nicht oder wenig lärmbelastet waren, als auch bereits hochbelastete Gebiete.

Die Schallimmissionen werden gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsgesetzes (BImSchV) in Verbindung mit der "Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen", Schall 03, Ausgabe 1990 berechnet. Der Vorhabensträger hat auf dieser Grundlage schalltechnische Untersuchungen durchgeführt. Dabei wurden in die Berechnungen Ausgangsdaten eingestellt, die nach Auffassung der Raumordnungsbehörde, des Immissionsschutzreferates des Regierungspräsidiums Stuttgart sowie der Landesanstalt für Umweltschutz nicht oder nur zum Teil gerechtfertigt sind. Es erfolgten daher zusätzliche Berechnungen durch die Deutsche Bahn AG und die Landesanstalt für Umweltschutz unter Zugrundelegung folgender Daten:

Hinsichtlich des künftig zu erwartenden Neubausteckenverkehrs wurde gemäß der Schall 03 die Streckenvollauslastung mit insgesamt 240 Zügen/Tag berücksichtigt. Da die Deutsche Bahn AG die schallabsorbierende Wirkung der Festen Fahrbahn nicht nachweisen konnte, wurde entsprechend der Schall 03 ein Zuschlag von 5 dB(A) vorgenommen. Soweit der Vorhabensträger von einem 100 %igen Scheibenbremsenanteil des eingesetzten Zugmaterials und einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 250 km/h ausgeht, ist dies nicht zu beanstanden. Sollte sich allerdings ein geringerer Scheibenbremsenanteil ergeben und können mit dem Einsatz von Zügen mit Neigetechnik (Pendolino) oder einer anderen Trassierung höhere Geschwindigkeiten erreicht werden, sind die zu erwartenden Lärmpegel im Planfeststellungsverfahren neu zu berechnen und der Lärmschutz anzupassen.

Beim Bau und der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen gelten die in der 16. BImSchV aufgestellten Immissionsgrenzwerte. Die 16. BImSchV beinhaltet eine isolierte Betrachtung des von der Straße und Bahn ausgehenden Verkehrslärms und der gegebenenfalls daraus abzuleitenden Schall-

schutzmaßnahmen. Bei der Frage, ob die Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte überschreiten, kann daher lediglich der Geräuschanteil der Neubaustrecke in Ansatz gebracht werden, der neu oder zusätzlich zu den Geräuschen aus dem vorhandenen Bahn- und Straßenverkehr entsteht. Um die Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen ausreichend beschreiben zu können, hält es die Raumordnungsbehörde für sinnvoll und notwendig, unabhängig von der Frage, ob Schallschutz nur bei Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte durch die Immissionspegel der Neubaustrecke zu gewähren ist, zusätzlich zu den Immissionspegeln der Neubaustrecke die Gesamtlärmpegel aus den Hauptlärmquellen der bestehenden Bahnstrecken, Neubaustrecke, Autobahn und B 313 zu berechnen.

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, daß die an die Neubaustrecke angrenzenden Siedlungsflächen bereichsweise ganz erheblich mit Schienenlärm belastet werden. Die Raumordnungsbehörde hat daher untersucht, ob durch eine Optimierung der Trasse in Lage und Gradienten die Lärmbelastungen vermindert werden können. Geprüft wurde auch die Verbesserung der Lärmsituation durch zusätzliche Tunnelstrecken, die schwerpunktmäßig im gesamten Altvorland nachdrücklich gefordert werden. Können die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte trotz Optimierung der Planungen nicht eingehalten werden, sind mit Hilfe aktiver sowie passiver Lärmschutzmaßnahmen die vorhabensbedingten Immissionen zu vermindern. Ergänzend zu den Antragsunterlagen wurde an allen Punkten, an denen Grenzwertüberschreitungen auftreten, die Wirkung beispielhafter aktiver Lärmschutzmaßnahmen beschrieben. So konnte dargestellt werden, daß mittels dieser aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte entlang der Neubaustrecke weitgehend eingehalten werden können. In Bereichen, in denen die Grenzwerte trotz dieser Maßnahmen überschritten werden, ist der aktive Lärmschutz zu erhöhen oder zusätzlich passiver Lärmschutz vorzusehen.

Obwohl die höhere Raumordnungsbehörde an die gesetzliche Vorgabe, den von der Straße und Schiene ausgehenden Lärm getrennt zu betrachten, gebunden ist, hält sie es gleichwohl im Hinblick auf eine umweltschonende Zuordnung schutzbedürftiger Gebiete einerseits und der mit der Bündelung von Verkehrswegen verbundenen Vorteile andererseits für sinnvoll, diese positiven Bündelungseffekte bei der Planung zu berücksichtigen. Gerade in schalltechnischer Hinsicht kann die Bündelung von Verkehrswegen durch einen gemeinsamen Schallschutz akustisch und ökonomisch sehr sinnvoll sein. Dem Vorhabensträger wird daher empfohlen, die nach der 16. BImSchV erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen so anzuordnen und nicht verwertete Überschubmassen so unterzubringen, daß auch der Autobahnlärm abgeschirmt und die Gesamtgeräuschsituation verbessert wird.

7.1 Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Untersuchungsgebiet der Neubautrasse wird, im Hinblick auf die Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit, unter Berücksichtigung naturräumlicher Gegebenheiten, bestehender Nutzungen und ökologischer Merkmale in neun Landschaftsräume (Nr. 3 - 11) untergliedert. Die Numerierung der Landschaftsräume orientiert sich an den Antragsunterlagen. Nachfolgend werden die positiven und negativen Auswirkungen der Trasse in den jeweiligen Landschaftsräumen beschrieben.

Landschaftsraum (3): Neckartal mit westlich angrenzendem Hang bis zum Seehof (km 21,5 bis km 24,4)

Durch die weitgehende Trassenführung im Tunnel und die Benutzung bestehender Gleisanlagen konnte der Flächenverbrauch in diesem Landschaftsraum auf ein Mindestmaß reduziert werden. Veränderungen des Klimas und Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, der Tier- und Pflanzenwelt sowie evtl. anzutreffender Kulturgüter sind ebenfalls nicht zu befürchten. Oberflächengewässer sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Auch die Landschaft, die bereits durch die dichte Besiedlung und starke Überbauung des Neckartals geprägt ist, wird durch die Neubaustrecke nicht zusätzlich beeinträchtigt. Dies gilt auch für die stark vorbelastete Erholungseignung des Landschaftsraumes.

Die im Tunnel geführte Anbindungsstrecke durchfährt die regional bedeutsamen Grundwasservorkommen der quartären Talablagerungen des Neckars. Hierdurch kann es zu einer Reduzierung der Entnahmemenge bis hin zu einer dauerhaften Einstellung der Trinkwassergewinnungsanlage Wendlingen-Kieswiesen kommen. Die Siedlungsgebiete von Wendlingen und Unterboihingen werden zusätzlich mit Schienenverkehr belastet, so daß bereichsweise die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden können. Es sind daher geeignete Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, wobei zu untersuchen ist, ob diese so angelegt werden können, daß nicht nur der Schienenverkehr sondern auch der Autobahnlärm abgeschirmt werden kann. Im Nahbereich der Gleisanlagen nehmen die Erschütterungen zu, so daß ebenfalls durch entsprechende Maßnahmen eine Verschlechterung der bestehenden Erschütterungswirkungen vermieden werden muß.

Landschaftsraum (4): Albvorland von Oberboihingen bis zum Lautertal (km 24,4 bis km 31,0)

Das Vorhaben führt in diesem Landschaftsraum zu keinen über die Vorbelastung durch die A 8 hinausgehenden Auswirkungen auf das Klima. Aufgrund der Lage der Trasse in unmittelbarer Nähe zur Autobahn und der in diesem Bereich bereits erfolgten Bauarbeiten, konnte die Gefahr der Beeinträchtigung von Kulturgütern eingeschränkt werden. Die Entdeckung bisher unbekannter Fundstellen ist unwahrscheinlich. Beeinträchtigungen des Grundwassers ergeben sich durch die weitgehend oberirdische Streckenführung nicht.

Nachteilige Wirkungen ergeben sich schwerpunktmäßig im Bereich des Klimaschutzwaldes Rübholz, in Lindorf und bei der Anschlußstelle Kirchheim-West:

Das östliche Tunnelportal des Tunnels Rübholz und dessen Voreinschnitt nimmt wertvolle Waldflächen in erheblichem Umfang und östlich an den Rübholz anschließende Streuobstwiesen in Anspruch. Das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion werden durch die verstärkte Trennwirkung und die weiter fortschreitende Verlärmung des Raumes beeinträchtigt. Die optimierte Antragstrasse vermeidet durch die Tunnelführung über den Rübholz hinaus einen Eingriff in das Waldgebiet und die Streuobstwiensengebiete.

In Lindorf führt der Neubaustreckenlärm aufgrund der unmittelbaren Nähe zu den Wohngebieten zu ganz erheblichen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Aufgrund der geringen Abstände zwischen Trasse und Bebauung treten zudem hohe Erschütterungen auf. Der Vorhabens-träger hat verschiedene Lärmschutzmaßnahmen aufgezeigt, die alle eine deutliche Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte und eine Verbesserung der Gesamtlärsituation zur Folge haben. Da diese Maßnahmen ihrerseits ökologische und städtebauliche Nachteile mit sich bringen, hält die Raumordnungsbehörde die von der optimierten Antragstrasse vorgesehene Unterführung der K 1204 und der Zähringer Straße für die beste Lösung. Diese Linienführung vermeidet eine Lärmbelastung Lindorfs aus dem Neubaustreckenverkehr. Abb. 2 und 3 zeigen die Querschnitte der Galerielösung und der optimierten Antragstrasse mit Tunnelführung im Bereich Lindorf.

Auch in Ötlingen treten keine zusätzlichen Belastungen durch Schienenlärm auf. Eine zusätzliche Abschirmung der Autobahngeräusche kann erreicht werden, wenn Überschußmassen seitlich der Autobahn aufgeschüttet werden.

Die geplante Überquerung der Anschlußstelle Kirchheim-West mit einer Brücke führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Die optimierte Antragstrasse, die eine Absenkung der Trasse auf Autobahnniveau und den Umbau der Anschlußstelle vorsieht, führt zu keiner über die Vorbelastung durch die Bauwerke der A 8 hinausgehenden Beeinträchtigung.

Darüberhinaus ergeben sich im Landschaftsraum folgende Eingriffe: Die Bodenfunktionen werden über die Versiegelung des Fahrweges hinaus im Bereich von Einschnitten und Dämmen zerstört bzw. beeinträchtigt. Die Oberflächengewässer Kegelesbach und Lauter werden auf Dämmen gequert. Das im Bereich des Kegelesbachs ausgewiesene Überschwemmungsgebiet wird weiter verkleinert. Beeinträchtigungen von Tieren und Pflanzen treten durch Flächeninanspruchnahme von Streuobstwiesen und durch die partielle Überbauung der Lauter auf. Der Neubaustreckenverkehr verstärkt zudem die Lärmbelastung der Siedlungsflächen von Ötlingen und Kirchheim. In Kirchheim ergeben sich Grenzwertüberschreitungen, so daß geeignete Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind. Darüber hinaus ist zu untersuchen, ob durch zusätzliche Wallschüttungen der Autobahnlärm abgeschirmt und die betroffenen Siedlungsbereiche insgesamt weniger lärmbelastet werden.

Landschaftsraum (5): Albvorland von Kirchheim unter Teck bis Aichelberg (km 31,0 bis km 39,8)

Aufgrund der Lage der Trasse in unmittelbarer Nähe der Autobahn und der in diesem Bereich erfolgten Bauarbeiten, konnte die Gefahr der Beeinträchtigung von Kulturgütern eingeschränkt werden. Die Entdeckung bisher unbekannter Kulturgüter ist unwahrscheinlich. Eingriffe in das Grundwasser sind durch die oberirdisch verlaufende Trasse nicht zu befürchten.

Nachteilige Wirkungen treten schwerpunktmäßig im Bereich der Anschlußstelle Kirchheim und am Alaufstieg auf:

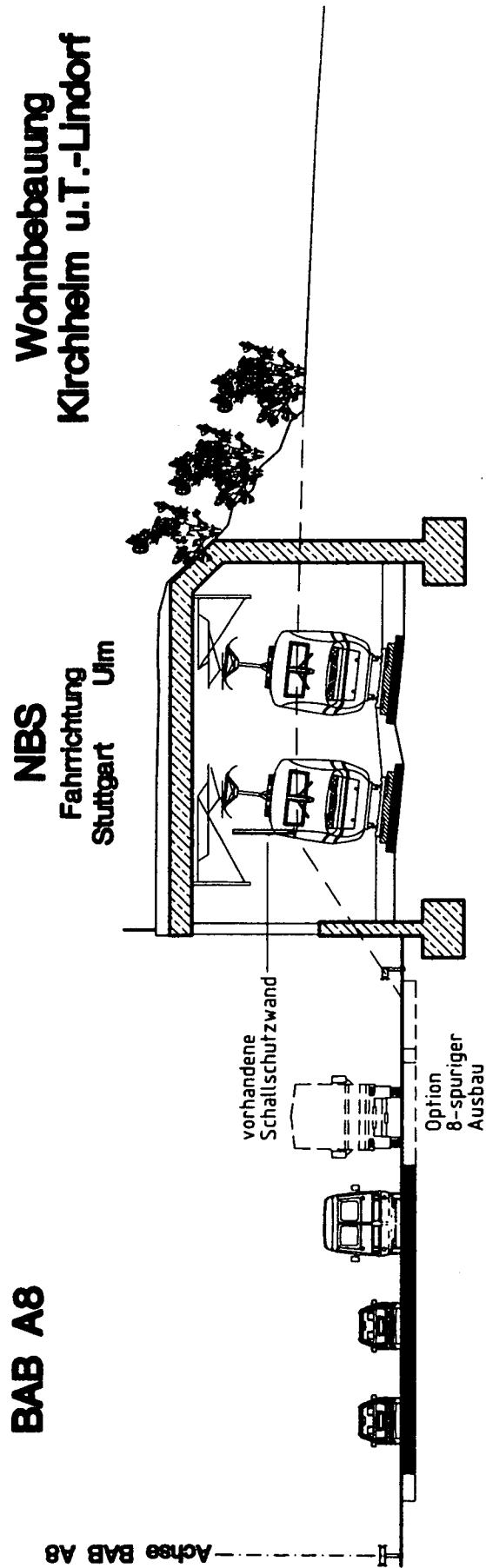


Abbildung 2: Bereich Lindorf; Galerieföhrung

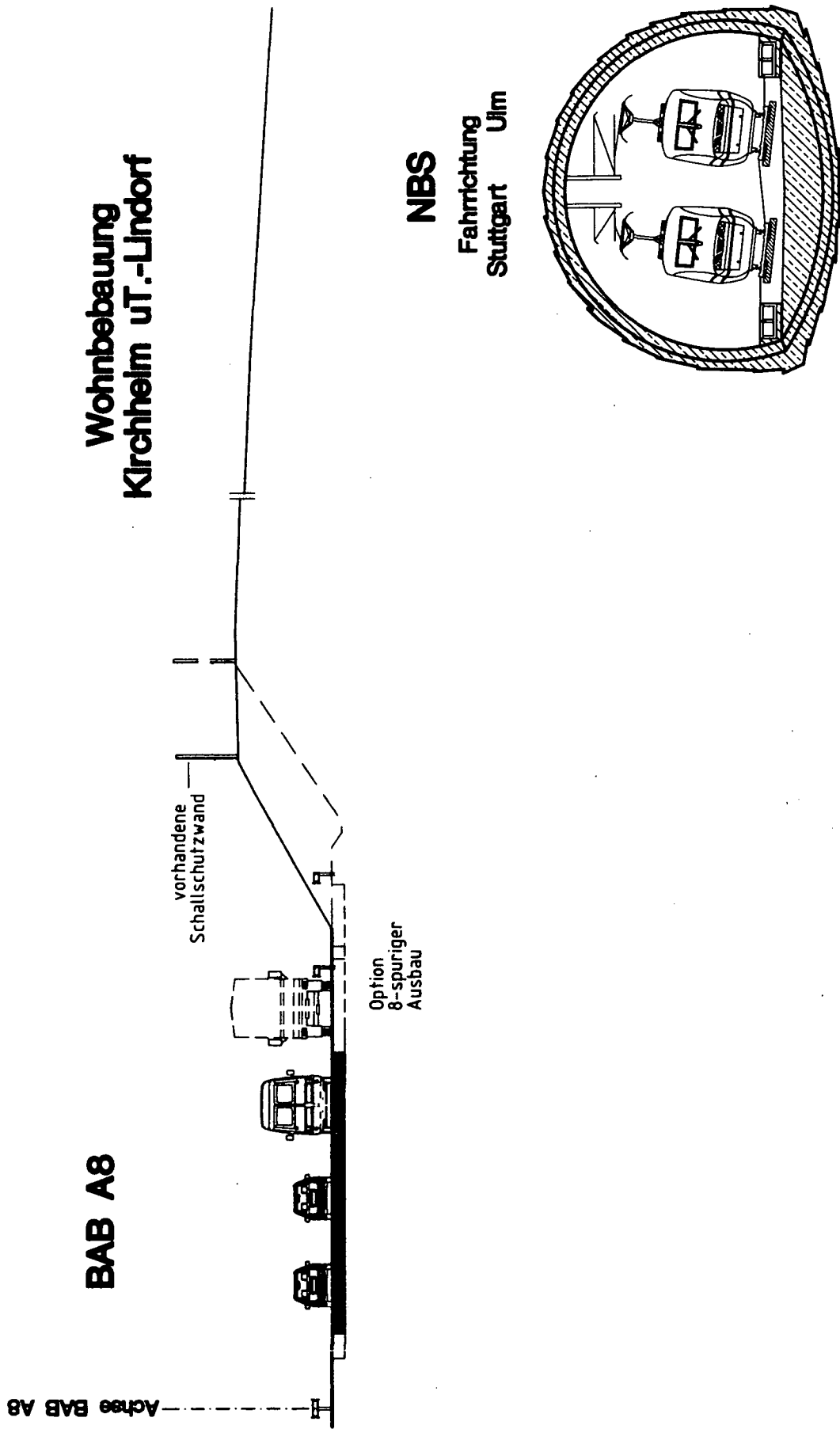


Abbildung 3: Bereich Lindorf; Tunnelbohrung

Die Überführung der Anschlußstelle Kirchheim mit einer Brücke läßt, entsprechend der Überführung der Anschlußstelle Kirchheim-West, schwerwiegende landschaftliche und optische Beeinträchtigungen erwarten. Kleinklimatische Auswirkungen können nicht ausgeschlossen werden. Die optimierte Antragstrasse sieht auch hier eine landschaftsschonendere Trassierung durch eine Absenkung der Neubaubstrecke auf Autobahnniveau und einen Umbau der Anschlußstelle vor. Abb. 4 zeigt den Querschnitt der optimierten Antragstrasse im Bereich der Anschlußstelle Kirchheim.

Im Bereich des Alaufstieges ist eine schwere Beeinträchtigung des Gewässersystems des Seebachs zu erwarten. Die Unterbindung des Kaltluftstroms entlang des Seebachs führt zu einer Beeinträchtigung des Lokalklimas. Zudem sind dauerhafte Schäden aus tier- und pflanzenökologischer Sicht zu erwarten. Der ca. 14 m hohe und 2.000 m lange Damm beeinträchtigt das Landschaftsbild am Alaufstieg erheblich. Die große Einschlußfläche zwischen den beiden Dämmen bedingt einen großen Flächenverbrauch. Die optimierte Antragstrasse führt die Neubaubstrecke näher an die Autobahn heran. Diese Trassenführung ist mit den ökologischen Belangen und den Belangen für das Landschaftsbild deutlich besser zu vereinbaren.

Weitere Eingriffe ergeben sich innerhalb des Landschaftsraumes (5) durch die Dammquerung der Oberflächengewässer Gießnaubach, Windbach und Lindach. Die Überquerung des Windbachs führt darüberhinaus zu einer Behinderung der natürlichen Kaltluftbewegung entlang des Gewässers. Nördlich von Nabern wird ein ökologisch wertvolles Streuobstwiesengebiet durch randliche Überbauung in seiner Funktion gestört. Gleiches gilt für die ebenfalls nördlich von Nabern gelegene Feldflur. Das bei Nabern ausgewiesene europäische Vogelschutzgebiet "Important Bird Area Nr. 108" stellt den Lebensraum seltener Arten wie beispielsweise den Rotkopfwürger dar. Dieses Gebiet wird weiter eingeschränkt und in seiner Funktion beeinträchtigt. Die Bodenfunktionen werden über die Versiegelung des Fahrweges hinaus im Bereich von Einschnitten und Dämmen zerstört bzw. beeinträchtigt. Im Waldgebiet Hasenholz werden wertvolle Waldflächen in Anspruch genommen. In Kirchheim, Dettingen, Jesingen, Weilheim, Holzmaden und Aichelberg nehmen die Lärmbelastungen zu, so daß bereichsweise die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können. Hier ist durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen. Darüber hinaus ist zu untersuchen, ob durch zusätzliche Maßnahmen die Gesamtlärmsituation verbessert werden kann. Soweit Erschütterungen auftreten, sind diese ebenfalls mittels entsprechender Maßnahmen zu verringern.

Landschaftsraum (6): vom Turmberg bis südwestlich von Mühlhausen (km 39,8 bis km 48,0)

Die im Tunnel geführte Neubaubstrecke beeinträchtigt weder das Klima, den Boden noch Kulturgüter. In die Schutzgüter Landschaft und Erholung greift das Vorhaben ebenfalls nicht ein. Lärm und Erschütterungen treten aufgrund der Tunnellage und der großen Entfernung zu Siedlungsbereichen nicht auf. Oberflächengewässer sowie Tiere und Pflanzen sind nicht betroffen.

Beeinträchtigungen können sich jedoch im Hinblick auf das Grundwasser ergeben. Der Alaufstiegtunnel durchfährt im unteren Seebachtal bei Neidlingen grundwasserleitende Schichten. Es kann nicht völlig ausgeschlossen werden, daß bereichsweise Wasserdrücke auftreten, die abdichtungstechnische

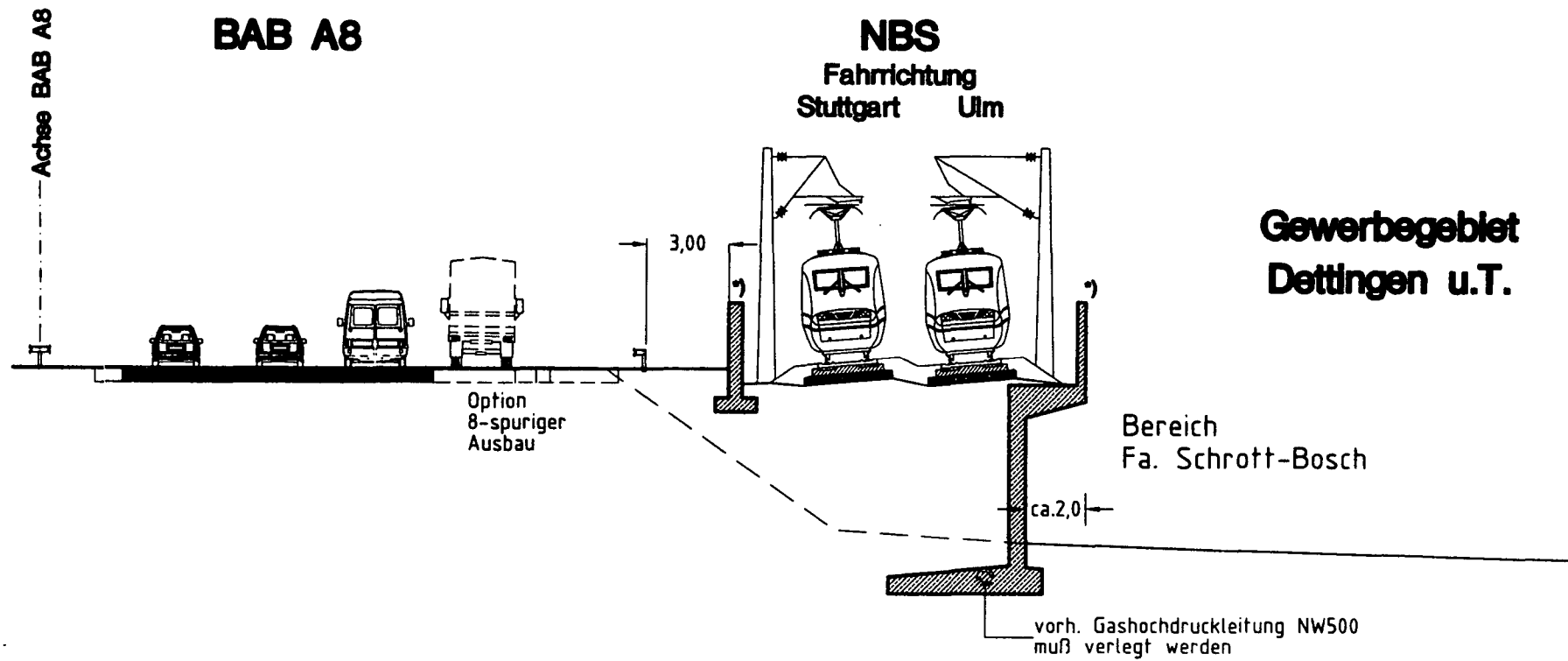


Abbildung 4: Bereich Kirchheim u.T./Dettingen; Fa.Schrott-Bosch

*) mögliche Schallschutzwände nach 16.BImSchV

oder wasserdruckregulierende Maßnahmen erforderlich machen. Nach den bisherigen Erkenntnissen können diese Bereiche jedoch auf insgesamt 2 - 3 km Strecke eingegrenzt werden. Inwieweit entgegen der bisherigen Erwartungen doch noch weitreichende und dauerhafte Gebirgsentwässerungen mit ständiger Ableitung von Grundwasser erforderlich sein werden, muß im weiteren Verfahren geprüft werden. In allen anderen Bereichen nordwestlich des Filstals sind Maßnahmen zur Absenkung des Grundwassers nicht erforderlich. Darüberhinaus ist mit zumeist temporären und unter Umständen auch dauerhaften Beeinträchtigungen der regional bedeutsamen Grundwasservorkommen mit hohen Entnahmemengen zu rechnen. Diese Beeinträchtigungen im Hinblick auf das Grundwasser können jedoch vermieden bzw. vermindert werden, wenn die Forderungen und Maßgaben der Wasserwirtschaft beachtet werden.

Landschaftsraum (7): Filstal (km 48 bis km 48,7)

Erschütterungen sind wegen der großen Entfernung der Trasse zu den Siedlungsgebieten im Filstal nicht zu erwarten. Entsprechendes gilt für die Beeinträchtigung von Kulturgütern. Wasserwirtschaftliche Belange sind nicht betroffen.

Im Filstal ergeben sich Konfliktschwerpunkte im Bereich der Tunnelportale und der Widerlager der Brücke sowie durch die Talbrücke:

Die ca. 470 m lange und 84 m über dem Talgrund liegende Filstalbrücke zerstört Blickbeziehungen und beeinträchtigt damit das Landschaftsbild ganz erheblich. Die nachteiligen Wirkungen auf das Landschaftsbild und die zusätzliche Verlärmung des oberen Filstales haben auch eine starke Beeinträchtigung der Erholungsnutzung des Raumes zur Folge. Durch die Neubaustreckengeräusche treten in Mühlhausen bereichsweise Grenzwertüberschreitungen auf. Wegen der Hochlage der Trasse sind aktive Lärmschutzmaßnahmen jedoch nur bedingt wirksam. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes können durch eine möglichst landschaftsschonende Brückenkonstruktion gemindert werden. Die mit der Brücke verbundenen Nachteile können aber auch durch eine Umfahrung des Filstales, die eine Talquerung entbehrlich macht, verhindert werden. Diese sogenannte Hasentalvariante (Bahnhöflestrasse) verlagert allerdings unter Umständen die Konflikte, die durch die Antragstrasse im Filstal entstehen, in das Hasental. Das bislang unberührte Hasental müßte mit einer ca. 160 m langen Brücke gequert werden. Die mit dieser Trassenführung verbundenen hydrogeologischen Probleme sind derzeit noch nicht absehbar. Die höhere Raumordnungsbehörde empfiehlt daher im Hinblick auf die mit dieser Trassierung verbundenen Vorteile, die Hasentalvariante im weiteren Verfahren detailliert zu untersuchen.

Die Überbauung wertvoller Waldflächen im Bereich der Widerlager der Brücke und der Tunnelportale lassen kleinflächige, sehr hohe Beeinträchtigungen des Lokalklimas erwarten. Beeinträchtigungen der Bödenfunktionen treten auf der südwestlichen Talseite durch Abtragungen und Aufschüttungen und am südöstlichen Steilhang durch Dammschüttungen auf. An den Hanglagen ist mit schweren Eingriffen in die Wacholderheiden und in den Buchenwald zu rechnen. Diese Eingriffe könnten ebenfalls durch eine Umfahrung des Filstales verhindert werden. Darüber hinaus können temporäre und unter Umstän-

den auch dauerhafte Beeinträchtigungen der regional bedeutsamen Grundwasservorkommen im Filstal auftreten.

**Landschaftsraum (8): Albhochfläche von den Eselshöfen bis zur Kreisstraße K 7324
(km 48,7 bis km 54,5)**

Die in diesem Landschaftsraum überwiegend in Tunnel geführte Neubaustrecke beeinflusst weder das Klima noch Kulturgüter. Lärm und Erschütterungen treten wegen der hohen Überdeckung bzw. der großen Entfernung zu den Siedlungsflächen nicht auf. Der Flächenverbrauch wird durch die Tunnelführung auf ein Mindestmaß reduziert.

Durch das östliche Tunnelportal, dessen Voreinschnitt sowie durch die Unterfahrung der A 8 werden die Bodenfunktionen beeinträchtigt. Die visuelle Störung der Landschaft durch die Zerschneidung ist in diesem Bereich als hoch anzusehen. Ebenfalls beeinträchtigt werden die Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Da es sich hierbei um eine relativ kleine Fläche handelt und die Flächen aus tier- und pflanzenökologischer Sicht eine geringe Funktion besitzen, ist der Eingriff verhältnismäßig gering. Westlich der K 7324 werden Waldflächen in Anspruch genommen. Auch ist mit zumeist temporären Beeinträchtigungen der regional bedeutsamen Grundwasservorkommen zu rechnen. Minderungen der Wasserqualität und des Grundwasserangebots sind vor allem im Bereich der Trinkwassergewinnungsanlage Mühlhausen im Täle zu erwarten. Entsprechende bauzeitliche Eingriffe können auch bei der Trinkwassergewinnungsanlage Krähensteig und den Gosquellen auftreten. Im Bereich des Oberen Gostals liegen die Tunnelfirste nur ca. 2 m unter der Talsohle, so daß eine dauerhafte Beeinflußung der Quellsysteme bei wasserundurchlässiger Ausbildung des Tunnels vermieden werden kann.

Landschaftsraum (9): westlich von Merklingen bis Temmenhausen K 7406 (km 54,5 bis km 68,3)

Oberflächengewässer werden in diesem Streckenabschnitt nicht beeinflusst. Erschütterungswirkungen sowie Beeinträchtigungen von Kulturgütern sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Im Bereich des Naturschutzgebietes "Mönchsteig" ist mit Behinderungen der Kaltabflußbahnen zu rechnen. Das Naturschutzgebiet selbst wird in Teilbereichen dauerhaft und schwerwiegend beeinträchtigt. Zahlreiche Waldgebiete, die randlich in Anspruch genommen oder durchfahren werden, werden durch Flächeninanspruchnahme, verstärkte Trennwirkungen und das Entstehen großer Einschlußflächen dauerhaft beeinträchtigt. Hierdurch werden auch klimatische Beeinträchtigungen hervorgerufen. Die Bodenfunktionen werden zerstört bzw. beeinträchtigt. Bis zu 8 m hohe Dämme und bis zu 20 m tiefe Einschnitte erfordern einen erheblichen Flächenverbrauch. Visuelle Beeinträchtigungen ergeben sich insbesondere in waldfreien Gebieten, durch die Dammlage oder durch Einschnitte. Die Erholungsnutzung des Raumes wird durch die Unterbrechung verschiedener Rad- und Wanderwege beeinträchtigt. Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser sind durch die Durchfahrung der Grundwasservor-

kommen auf der Albhochfläche zu erwarten. Die Trinkwassergewinnungsanlagen Gerhausen, Landeswasserversorgung und Lautern müssen mit bauzeitlichen qualitativen Beeinträchtigungen rechnen. In Widderstall und Temmenhausen treten bereichsweise Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auf, so daß geeignete Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind. Aufschüttungen aus Überschußmassen in Form von Lärmschutzwällen können darüberhinaus die Gesamtgeräuschsituation verbessern.

Landschaftsraum (10): Flächenalb zwischen Temmenhausen und Ulm (km 68,3 bis km 78,2)

Durch die Trassenführung in Geländegleichlage und der engen Bündelung mit der Autobahn werden Kaltluftentstehungsgebiete nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt. Oberflächengewässer werden ebenfalls nicht beeinflusst. Beeinträchtigungen von Landschaft und Erholung sind nicht zu erwarten; die auftretenden Erschütterungen überschreiten die maßgeblichen Anhaltswerte nicht. Eingriffe in die Tier- und Pflanzenwelt konnten durch die enge Bündelung mit der A 8 so gering wie möglich gehalten werden. Durch die enge Bündelung mit der Autobahn kann eine Beeinträchtigung von Kulturgütern weitgehend vermieden werden.

Die Bodenfunktionen werden durch die Flächenversiegelung zerstört und durch wenige und kleine Dämme und Einschnitte sowie durch das Tunnelportal des Tunnels Alabstieg und dessen Voreinschnitt beeinträchtigt. Die zusätzliche Belastung mit Schienenlärm aus der Neubaustrecke führt in Böttingen, Bollingen und Dornstadt zu Grenzwertüberschreitungen. Dort sind geeignete Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, die nicht nur den Neubaustreckenlärm, sondern nach Möglichkeit auch den Autobahnlärm abschirmen und damit die Gesamtgeräuschsituation verbessern. Die im Rahmen der optimierten Antragstrasse vorgeschlagene südliche Umfahrung des Regenüberlaufbeckens führt zu einer geringeren Lärmbelastung in Dornstadt. Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser sind bei der Durchfahrung der Grundwasservorkommen auf der Albhochfläche möglich. Dies betrifft die Trinkwassergewinnungsanlagen Landeswasserversorgung, Lautern und Ehrenstein.

Landschaftsraum (11): nördliches Stadtgebiet von Ulm bis zur Landesgrenze (km 78,2 bis km 83,67)

Aufgrund der Trassenführung im Tunnel treten keine nachteiligen klimatischen Wirkungen auf. Beeinträchtigung der Bodenfunktion sind ebenfalls nicht zu erwarten; dies gilt auch für den oberirdisch geführten Streckenabschnitt im Bereich des Hauptbahnhofes Ulm. Tiere und Pflanzen werden nicht beeinträchtigt, visuelle Störungen des Landschaftsbildes sind nicht zu befürchten. Besonders prägnante und bedeutsame Baudenkmale wie das Ulmer Münster sind aufgrund der großen Entfernung und der fehlenden Sichtbeziehungen nicht betroffen. Oberflächengewässer und Kulturgüter werden ebenfalls nicht beeinträchtigt.

Bei hohen Grundwasserständen ist damit zu rechnen, daß der Tunnel Alabastieg zeit- und abschnittsweise in das Grundwasser eintaucht. Bisher liegen keine Hinweise vor, daß durch die dabei erforderliche Wasserhaltung während der Bauzeit ein starker Grundwasseraufstieg befürchtet werden muß. Eine abschließende Beurteilung ist erst nach Abschluß der Erkundungsmaßnahmen möglich. Die Lärmbelastung durch den Neubaustreckenverkehr im Stadtgebiet von Ulm muß detailliert untersucht und gegebenenfalls Lärmschutz vorgesehen werden. Darüberhinaus ist mit weiteren Erschütterungswirkungen im Nahbereich der Trasse zu rechnen.

8.0 Bahnstromlinie

Der Energiebedarf der Neubaustrecke wird über die 110-kV-Bahnstromleitung von Stuttgart nach München gedeckt. Durch das Vorhaben, aber auch aus Gründen der Spannungshaltung, geht der Vorhabensträger von einem erheblichen Anstieg der elektrischen Energie aus. Dies erfordert den Umbau der bisherigen Leitung sowie den Bau von zwei Unterwerken im Bereich Nabern und Merklingen. Für die Speisung des Unterwerks Nabern zweigt eine neue, ca. 8 km lange Stichleitung im Bereich Hattenhofen von der bestehenden Bahnstromleitung ab, die parallel zu einer bestehenden 110-kV-Freileitung der Neckarwerke bis zum Unterwerk geführt wird. Das Unterwerk Merklingen wird durch eine neue, ca. 13 km lange Stichleitung angeschlossen, die im Bereich Wittingen von der bestehenden Bahnstromleitung abzweigt und größtenteils parallel zu einer bestehenden 110-kV-Freileitung der Energieversorgung Schwaben zum Unterwerk führt.

Der Vorhabensträger hat die raumstrukturellen und umweltrelevanten Auswirkungen der geplanten Bahnstromlinie, soweit im derzeitigen Planungsstadium möglich, untersucht:

Das Unterwerk bei Merklingen liegt in einem regionalen Grünzug, so daß das Vorhaben nur dann weiterverfolgt werden kann, wenn eine Zielabweichungsgenehmigung gemäß § 10 Abs. 3 Landesplanungsgesetz erteilt wird.

Außerdem sind vielfältige Auswirkungen auf die Umwelt durch die Mastfundamente, die Überspannung von Flächen, insbesondere von Waldgebieten sowie durch die beim Betrieb entstehenden elektrischen und magnetischen Felder zu erwarten.

Durch die Bündelung der Bahnstromlinie mit bestehenden Freileitungen der Energieversorgungsunternehmen konnten die vorhabensbedingten Auswirkungen eingeschränkt werden. Um die Umweltbeeinträchtigungen über das unvermeidliche Maß hinaus zu verhindern und eine geordnete Raumentwicklung zu sichern, ist in Abstimmung mit den betroffenen Energieversorgungsunternehmen eine gemeinsame Nutzung der Leitungsmasten anzustreben. In den weiteren Verfahrensschritten ist desweiteren zu untersuchen, ob die gleichwohl zu erwartenden nachteiligen Wirkungen durch folgende Maßnahmen vermindert werden können: Anordnung der Leiterseile, Abstände und Höhe der Masten u.a., Einhaltung

von Schutzabständen zu Gebäuden und sonstigen empfindlichen Nutzungen sowie Verschiebungen der Trasse. Trotz der hohen Kosten für die Verkabelung von Hochspannungsleitungen, sind - soweit technisch und wirtschaftlich vertretbar - alle Möglichkeiten zu berücksichtigen, mit denen eine Überspannung dicht besiedelter und besonders empfindlicher Bereiche vermieden werden kann.

9.0 Nicht vom Vorhaben umfaßte Streckenabschnitte

9.1 Weiterführung Stuttgart - Wendlingen

Das Raumordnungsverfahren für den Streckenabschnitt Wendlingen - Plochingen setzt Zwangspunkte für die Weiterführung der Trasse nach Stuttgart. Die Raumordnungsbehörde gibt daher Planungsempfehlungen für die weitere Planung der Weiterführungsstrecke .

Die Planung der Weiterführung Stuttgart - Wendlingen weist darauf hin, daß die mit der Überführung der Anschlußstellen Kirchheim-West und Kirchheim verbundenen Probleme bei der Querung des Neckartales in verstärktem Maße auftreten. Die bis zu 14 m hohe Brücken-Damm-Konstruktion beeinträchtigt nicht nur das Landschaftsbild und die Erholungsnutzung des Raumes. Besonders starke Eingriffe sind durch den hohen Flächenverbrauch im Naturschutzgebiet "Am Rank" zu erwarten.

Die Raumordnungsbehörde empfiehlt daher, die Trasse im Bereich der Anschlußstelle Wendlingen auf Autobahnniveau abzusenken und die Zufahrten zur Anschlußstelle so umzubauen, daß sie die Neubaustrecke unterfahren. Dadurch rückt die Anschlußstelle nach Westen, so daß das Naturschutzgebiet "Am Rank" in wesentlich geringerem Umfang betroffen ist und das Landschaftsbild weniger beeinträchtigt wird. Die anschließenden Dämme sind aufgrund der Absenkung der Trasse flacher, die Aufstandsflächen geringer.

Insgesamt führt diese Planung zu einer gestreckteren und tieferen Linienführung, die unmittelbar an den Tunnel Unterführung Rübholz/Lindorf anschließt und die Option für den Neckartalbahnhof sowie die Kleine Wendlinger Kurve offenläßt.

9.2 DB-Linie 4600 Plochingen - Wendlingen

Die Deutsche Bahn AG plant in der Interimszeit den schnellen Personenfernverkehr und im Endzustand den schnellen Güterverkehr über die Strecke Plochingen - Wendlingen auf die Neubaustrecke zu führen. Dadurch wird die Streckenbelegung durch Verkehrsverlagerung und zusätzlichen Zugverkehr erheblich

zunehmen. Dennoch führt dies nur bereichsweise und zu bestimmten Zeiten zu einer Verschlechterung der Lärmsituation entlang der Strecke; vorhabensbedingte Grenzwertüberschreitungen treten an wenigen Punkten auf.

Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen gemäß der 16. BImSchV bestehen nicht, da keine baulichen Veränderungen an den Bahnanlagen vorgenommen werden. Im Hinblick auf eine möglichst umweltschonende Realisierung des Vorhabens einerseits und einer möglichst umweltschonenden Verwendung der beim Bau der Neubaustrecke anfallenden Gesteinsmassen andererseits, hält es die höhere Raumordnungsbehörde für sinnvoll, diese Massen - wie auch entlang der Neubaustrecke - zur Abschirmung des Schienenlärms an der Strecke Plochingen - Wendlingen einzubauen.

10.0 Raumordnerische Gesamtabwägung

Bei dem Aus- bzw. Neubau von Verkehrswegen ergeben sich besondere räumliche Problemstellungen, insbesondere in der dicht besiedelten Region Stuttgart. Angesichts des immer knapper werdenden Flächenangebotes einerseits und der konkurrierenden Nutzungsansprüche andererseits, gestalten sich Planungen zunehmend komplizierter. Unterschiedlichste Interessen sind aufeinander abzustimmen: Die Ansprüche des Vorhabens konkurrieren mit den gewachsenen Strukturen und Nutzungen des Raumes, mit den Belangen der Umwelt und mit den Planungen der Raumordnung und Landesentwicklung, der Regionen, der Städte und Gemeinden und den Nutzungen von Flächen und Räumen durch die Grundstückseigentümer, Betreiber u.a. mehr. Diesen Schwierigkeiten gilt es bei der Planung durch die Einfügung des Vorhabens in die Struktur des Raumes gerecht zu werden.

Das Raumordnungsverfahren hat gezeigt, daß das Vorhaben entlang der gesamten Trasse raumstrukturelle und umweltrelevante Belange beeinträchtigt, andererseits aber erhebliche verkehrliche Vorteile mit sich bringt.

Die Abb. 5 zeigt zusammenfassend die Eignungsprofile der von der Antragstrasse durchfahrenen Landschaftsräume mit ihren jeweiligen positiven und negativen Merkmalausprägungen. Sie belegen deutlich, daß - ausgenommen in den Landschaftsräumen (4) und (5) - die positiven Merkmalausprägungen überwiegen.

Bewertung der Landschaftsräume

Erfordernisse	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Personen- und Güterverkehr	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Verbesserung des Schienenverkehrs	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Organisation und Vernetzung des Verkehrs	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Wirtschaftliche Leistungskraft	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Verhältnis zum Straßenverkehr	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Vermeidung von Verdichtungsfolgen	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Allgemeine Grundsätze	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Zentrale Orte	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Entwicklungsachsen	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Siedlungsentwicklung	B	B	B	V	B	V	V	B	V
Wirtschaftsstruktur/-entwicklung	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Allgemeine Freiraumsicherung	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Regionale Grünzüge/Grünzäsuren	V	N	N	V	N	V	V	V	V
Weitere Vorrangbereiche				N	N	N	N	N	N
Land- und Forstwirtschaft	V	V	B	V	V	V	V	V	V
Fremdenverkehr	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Planungen von Gemeinden/ Planungen anderer Planungsträger	B	B	B	V	B	B	B	B	B
Landschaft/Erholung	V	B	B	V	N	N	N	V	V
Tiere/Pflanzen	V	N	N	V	N	N	N	V	V
Klima	V	V	B	V	B	V	B	V	V
Boden	V	N	N	V	N	N	N	N	N
Kulturgüter	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Oberflächengewässer	V	B	B	V	V	V	V	V	V
Grundwasser	B	V	V	B	B	B	B	B	B
Lärm	B	B	B	V	B	V	B	B	
Erschütterungen	B	B	B	V	V	V	V	B	B

V = vereinbar

B = bedingt vereinbar

N = nicht vereinbar

Entlang der gesamten Strecke werden Freiräume, die mit besonderen Schutzfunktionen belegt sind, von der Trasse durchquert. Soweit Eingriffe in die Freiraumstruktur und weitere Vorrangbereiche sowie Natur-, Landschaftsschutz- und Wasserschongebiete zu erwarten sind, liegt eine Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung unter der Voraussetzung vor, daß diese Zielabweichungen genehmigt werden.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat ergeben, daß die Antragstrasse Umweltbelange in unterschiedlichster Intensität beeinträchtigt. Besonders schwerwiegende Beeinträchtigungen treten im Albvorland und am Alaufstieg auf. Soweit umweltrelevante Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung verletzt werden, lösen sich diese Konfliktschwerpunkte mit der optimierten Antragstrasse auf. Durch die Tunnelführung im Bereich Lindorf, die Absenkung der Trasse im Bereich der Anschlußstellen Kirchheim-West und Kirchheim, das nähere Heranrücken der Trasse am Alaufstieg und die Umfahrung des geplanten Regenrückhaltebeckens Dornstadt, können die schwerwiegenden Auswirkungen der Antragstrasse weitestgehend vermieden bzw. vermindert werden. Die gleichwohl verbleibenden nachteiligen Wirkungen sowie die in den übrigen Streckenabschnitten zu erwartenden Nachteile können unter Beachtung umfangreicher Maßgaben vermieden bzw. auf ein zumutbares Maß vermindert werden.

Die Antragstrasse zeigt deutlich die Grenzen der Bündelung von Infrastrukturen auf: Die Bündelung von Verkehrswegen alleine reicht nicht überall aus, um die vorhabensbedingten Eingriffe zu minimieren.

In Lindorf, Kirchheim und Holzmaden, wo die Trasse sehr nahe an die Siedlungsflächen heranrückt, verstärken sich die ohnehin schon bestehenden hohen Lärm- und Erschütterungsbelastungen gerade durch die Bündelung in besonderem Maße. Andererseits bietet aber dieser Effekt die Möglichkeit, durch entsprechende Maßnahmen nicht nur die vorhabensbedingten Belastungen, sondern auch die bestehenden Belastungen zu minimieren. Die höhere Raumordnungsbehörde empfiehlt daher, die nach der 16. BImSchV erforderlichen Maßnahmen so anzuordnen und die beim Bau der Trasse anfallenden und nicht verwerteten Überschussmassen so unterzubringen, daß nicht nur der Schienen-, sondern auch der Autobahnlärm abgeschirmt und die Lärmsituation insgesamt verbessert wird. In Lindorf stellt die Unterfahrung der K 1204 und der Zähringer Straße wegen der mit einem entsprechenden Lärmschutz verbundenen Nachteile die günstigste Lösung dar.

Im Bereich der Anschlußstellen Kirchheim-West und Kirchheim führt die Neubaustrecke trotz enger Bündelung zu keiner landschaftsverträglichen Trassierung. Dies kann erst durch die Absenkung der Neubaustrecke auf Autobahnniveau und den Umbau der Anschlußstellen erreicht werden.

Am Alaufstieg ist die Entfernung zur Autobahn so groß, daß die positiven Effekte der Zusammenführung von Verkehrswegen verloren gehen. Ein näheres Heranrücken der Trasse an die A 8 kann aufgrund der Topographie und der Vorbelastung durch die Autobahn zwar die Beeinträchtigungen vermindern, aber nicht gänzlich vermeiden.

Ein großes Gewicht kommt im Rahmen der Abwägung den verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens zu. Durch die Realisierung der Neubaustrecke - insbesondere unter Einbeziehung des Abschnitts Stuttgart - Wendlingen - verbessern sich die Verkehrsverhältnisse im Fern- als auch im Regional- und Nah- bzw. S-Bahnverkehr entscheidend. Im deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz wird eine weitere Lücke geschlossen. Kapazitätsengpässe auf der Filstalstrecke können zugunsten eines verbesserten Regional- und Nahverkehrsangebotes behoben werden. Für den Güterverkehr stehen

zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung. Weitere erhebliche verkehrliche Verbesserungen ergeben sich, wenn auf der Neubaustrecke ein weiterer Haltepunkt im Albvorland eingerichtet wird. Ein leistungsfähiger und bedarfsorientierter Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region, verbunden mit einer attraktiven Anbindung des Straßen- und Flugverkehrs, führt langfristig zu einer zunehmenden Verlagerung des Individualverkehrs auf die Schiene. Die Stärkung des Schienenverkehrs als umweltfreundliches und sicheres Transportmittel, entlastet die Umwelt.

Im Ergebnis ist festzustellen, daß die optimierte Antragstrasse Eingriffe in raumstrukturelle und umweltrelevante Belange so weit als möglich vermeidet. Die verbleibenden Eingriffe sind gerechtfertigt, da der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Stuttgart - Wendlingen - Ulm aus den dargestellten Gründen geboten ist. Dabei verkennt die Raumordnungsbehörde die Schwere der vorhabensbedingten Auswirkungen nicht. Bei der Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte überwiegt jedoch der sich aus dem Projekt ergebende erhebliche verkehrliche Nutzen in den Regionen Stuttgart und Donau-Iller sowie im deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz.

DB

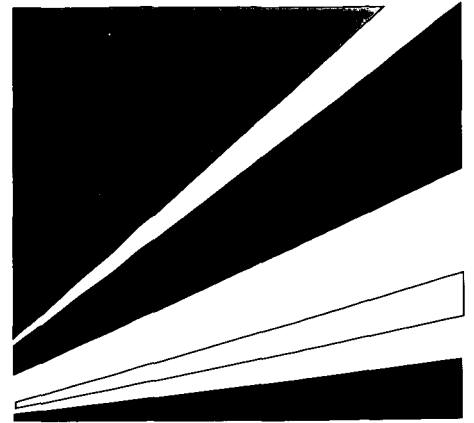


1



1

**Ausbau- und Neubaustrecke
Stuttgart - Augsburg**



Bereich Wendlingen - Ulm

Planfeststellungsunterlagen

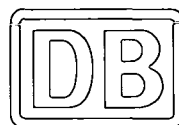
- Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden

Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

Bauwerksverzeichnis

Deutsche Bahn



Geschäftsbereich Netz
Projektzentrum Südwest
Wagengutbahnhof 30
70173 Stuttgart

Impressum

Herausgeber: Deutsche Bahn
Geschäftsbereich Netz
Projektzentrum Südwest
Außenbüro Stuttgart

Wagengutbahnhof 30
70173 Stuttgart
Tel.: (07 11) 2092 - 3285

Stand: September 1997

Das Papier dieses Bandes ist nicht mit Chlor gebleicht.
Bei seiner Produktion entstehen keine CKW- (Chlorkohlenwasserstoff)
haltigen Abwässer.



Vorwort

Alle im Rahmen des Gesamtvorhabens

- neu entstehenden
- zu ändernden und
- abzubrechenden

Einzelbauwerke sind im Bauwerksverzeichnis - gegliedert nach Art des Bauwerkes - mit ihren wesentlichen Konstruktionsmerkmalen und Hauptabmessungen zusammengestellt. Darüber hinaus sind sie in den Planunterlagen zeichnerisch dargestellt. Nachfolgende Erläuterungen sollen die Lesbarkeit der Unterlagen erleichtern:

- Jedes Einzelbauwerk ist mit der laufenden Nummer des Bauwerksverzeichnisses in der entsprechenden Planunterlage gekennzeichnet, sie ist jeweils in Spalte 5 angegeben.
- Neu zu errichtende Bauteile gehen samt ihrem Flächenbedarf in das Eigentum der DB AG über oder werden gegen entsprechende Entschädigung Eigentum Dritter. Zu ändernde Bauteile bleiben im heutigen Eigentum. Der bisherige und künftige Eigentümer ist in Spalte 4 ausgewiesen.
- In der Regel ist der künftige Eigentümer eines Bauteiles auch Unterhaltspflichtiger. In besonders gelagerten Fällen (insbesondere im Bereich der Landschaftspflege) ist eine abweichende Regelung in Spalte 4 angegeben.

Es wurde versucht, das so entstandene Vorhaben allgemeinverständlich aufzubereiten. Es bleibt zu hoffen, daß jeder Beteiligte das Ausmaß seiner Betroffenheit aus den Darstellungen erkennen kann. Bei Bedarf stehen Mitarbeiter der DB AG jederzeit zur Beantwortung dennoch offen gebliebener Fragen gerne zur Verfügung.

Stuttgart, im November 1997

Deutsche Bahn 

Geschäftsbereich Netz
Projektzentrum Südwest



Prof. Ernst Krittian

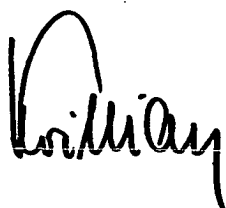
Bauwerksverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

BW-Verz. Nr	Gliederung	Seite
1.1 - 1.4	Bahnanlagen	1 - 2
2.1 - 2.11	Schallschutzmaßnahmen	3 - 5
3.1 - 3.31	Straßen und Wege	6 -16
4.1 - 4.55	Grünflächen und Seitenablagerungen	17 -26
5.1 - 5.23	Kunstbauwerke und Abbruch	27 - 31
6.1 - 6.37	Leitungen	32 - 37
7.1 - 7.25	Durchlässe	38 - 41
8.1 - 8.177	Wasserwirtschaftliche Maßnahmen	42 - 84
9.1 - 9.4	Sonstige Maßnahmen	85

Deutsche Bahn 

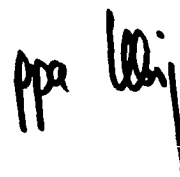
Geschäftsbereich Netz
Projektzentrum Südwest



Prof. Ernst Krittian

 **OBERMEYER**
PLANEN + BERATEN

bearbeitet im Auftrag
der Deutschen Bahn AG



Dipl.-Ing. Rolf Uhrig

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
1 1.1	a) 34,252 - 39,270 b) -	Bahnbetriebsanlagen a) Neubau einer zweigleisigen elektrifizierten Streck- ke (NBS) für eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h in enger Bündelung mit der BAB A8. Der Mindestabstand zwischen Fahrbahnaußenkante des zukünftigen 8-streifigen Ausbaus der BAB und der nächstgelegenen Gleisachse beträgt e= 26.50m. Auf Grund der engen Bündelung zwi- schen BAB und NBS wird ein mindestens 2m über Fahrbahnrand BAB und 3m über Schienenober- kante gelegener Abrolldamm zur Sicherung der NBS gegen abkommende Fahrzeuge notwendig. Der Gleisabstand beträgt 4.50m. Im Bereich der Tunnelportale am östlichen Planfeststellungsende wird der Gleisabstand auf ca. 16.85m aufgeweitet. Die Gleisanlagen werden je nach Geländeverlauf - in Geländehöhe - im Anschnitt - im Einschnitt - auf einem Damm - im Tunnel - oder auf einer Brücke verlegt. Längs der Bahnstrecke werden Masten für Ober- und Speiseleitungen für den Betrieb aufgestellt, sowie Signal- und Telekomanlagen verlegt. Die Neigung der Böschungen beträgt je nach Be- darf 1:1.5 für die Dammbereiche der NBS sowie im Einschnittsbereich je nach Baugrund zwischen 1:2 und 1:2.5. Der Bahnkörper wird über seitliche Gräben (Rigolen) entwässert und an die vorhandenen Vor- fluter angeschlossen. b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 1 bis 7, 9	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
1.2	a) 0.00-3.935 b)	a) Neubau einer vorübergehenden eingleisigen Gleisanbindung von den bestehenden Gleisanlagen des Bahnhofes Holzmaden über den bestehenden Bahndamm Richtung Süden. Querung der L1200 mittels eines Bahnüberganges mit Anpassung des Straßenbelages; technische Sicherung, sonstige Beschilderung im Benehmen mit der Straßenverkehrsbehörde. Führung des Gleises auf die Trasse der Neubaustrecke in den Bereich des künftigen Bahnplanums, von da Weiterführung in der NBS-Trasse bis zum Tunnelportal des Alaufstiegstunnels, wo eine vorübergehende Verladeanlage für Erdtransporte errichtet wird.. Die Gleisanbindung wird nur während der Bauzeit der Neubaustrecke betrieben. Anschließend Rückbau des Gleises. b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A18 Blatt 1	
1.3	a) 38.990-39.065 b) -	a) Neubau eines Rettungsplatzes mit Zufahrt. Die Befestigung des Rettungsplatzes erfolgt mit Schotterrasen. Grundfläche: 1500m ² b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 7	
1.4	a) 38.990-39.270 b) -	a) Straßenmäßige Befestigung zwischen den Gleisen im Bereich zwischen Rettungsplatz und den Tunnelportalen der Alaufstiegstunnel für den Einsatz von Rettungsfahrzeugen. Grundfläche: ca. 5700 m ² b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
2		<p>Schallschutzmaßnahmen</p> <p>Die Schallschutzwände werden in Beton errichtet mit einer hoch absorbierenden Beschichtung zu den Emittenten Eisenbahn und/oder Autobahn .</p>			
2.1	a) 34.880-35.045 b) -	<p>a) Neubau einer Schallschutzwand nördlich der NBS im Bereich der Lindachbrücke Abstand vom Gleis: 3.8m Länge: 165m Höhe über SO: 2.0m b) -</p>	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 2	
2.2	a) 35.320-35.730 b) -	<p>a) Neubau einer Schallschutzwand nördlich der NBS im Bereich der Krone des Abrolldammes zwischen BAB und NBS Länge: 410m Höhe über Dammkrone: 3.0m b) -</p>	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 2 und 3	
2.3	a) 35.700-35.875 b) -	<p>a) Neubau einer Schallschutzwand nördlich der NBS im Bereich der Brücke über die L1200 Abstand vom Gleis: 3.8m Länge: 175m Höhe über SO: 3.0m b) -</p>	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 3	
2.4	a) 35.875-36.126 b) -	<p>a) Neubau einer Schallschutzwand nördlich der NBS im Bereich der Weilheimer Straße mit Anschluß an die Stützmauer 5.12 Abstand vom Gleis: 3.8m Länge: 251m Höhe über SO: 4.0m b) -</p>	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 3	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
2.5	a) 36.156-36.375 b) -	a) Neubau einer Schallschutzwand nördlich der NBS im Bereich der Weilheimer Straße mit Anschluß an die Stützmauer 5.12 Abstand vom Gleis: 3.8m Länge: 219m Höhe über SO: 4.0m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 3 und 4	
2.6	a) 35.760-35.885 b) -	a) Neubau einer Schallschutzwand südlich der NBS im Bereich der Brücke über die L1200 Abstand vom Gleis: 3.8m Länge: 125m Höhe über SO: 2.0m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 3	
2.7	a) 35.835.-35.950 b) -	a) - b) Neubau einer Schallschutzwand nördlich der BAB auf der bestehenden Dammkrone Länge: 270m Höhe über Dammkrone: 3.0m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 3	
2.8	a) 36.130-36.190 b) -	a) - b) Neubau einer Schallschutzwand nördlich der BAB auf der bestehenden Dammkrone Länge: 60m Höhe über Dammkrone: 5.0m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 3	
2.9	a) 38.690-38.770 b) -	a) Neubau einer Schallschutzwand nördlich der NBS im Bereich der Brücke über die L1214 Abstand vom Gleis: 3.8m Länge: 80m Höhe über SO: 2.0m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 6	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
2.10	a) 38.675-38.775 b) -	a) Neubau einer Schallschutzwand südlich der NBS im Bereich der Brücke über die L1214 Abstand vom Gleis: 3.80m Länge: 100m Höhe über SO: 2.0m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 6	
2.11	a) 35.950-36.105 b) -	a) - b) Neubau einer Schallschutzwand nördlich der BAB auf der bestehenden Dammkrone Länge: 155m Höhe über Dammkrone: 5.0m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 3	
2.12	a) BAB 170.880-170.720 b) -	a) - b) Schallschutzwand der Stadt Weilheim am nördli- chen Fahrbahnrand der BAB zur Schließung der Lücke zwischen vorhandener Schallschutzwand und Seitenablagerung 4.3 (als Option) Länge: 160m Höhe über FOK: 5m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 2	nachrichtlich, Option
2.13	a) BAB 170.000-169.700 b) -	a) - b) Schallschutzwand der Stadt Weilheim am südli- chen Fahrbahnrand der BAB (als Option) Länge: 300m Höhe über FOK: 3.5m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 3	nachrichtlich, Option
2.14	a) BAB 169.620-169.530 b) -	a) - b) Schallschutzwand der Stadt Weilheim am südli- chen Fahrbahnrand der BAB (als Option) Länge: 90m Höhe über FOK: 3.5m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 3	nachrichtlich, Option
2.15	a) BAB 169.500-168.730 b) -	a) - b) Schallschutzwand der Stadt Weilheim auf der Wallkrone zwischen BAB und NBS (als Option) Länge: 770m Höhe über Dammkrone: 3.5m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 3 und 4	nachrichtlich, Option

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
3		Straßen und Wege			
3.1	a) 34.252-34.350 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Wirtschaftsweges parallel zur Seitenablagerung nördlich der BAB, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorengegangenen Weganbindungen Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird entsprechend RLW als Schotterweg ausgebildet	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 1	
3.2	a) 34.350-34.817 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Wirtschaftsweges parallel zur Seitenablagerung nördlich der BAB mit Anbindung an die bestehenden Wege 1036, 3757/1, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorengegangenen Weganbindungen Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird als Erdweg ausgebildet	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 1 und 2	
3.3	a) 34.252-34.780 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Wirtschaftsweges südlich der NBS mit Anbindung an die bestehenden Wege, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorengegangenen Weganbindungen Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird entsprechend RLW als Schotterweg ausgebildet. Sicherung der NBS durch Leitplanken.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 1 und 2	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
3.4	a) 34.780-34.967 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Wirtschaftsweges südlich der NBS mit Anbindung an den bestehenden Weg 3669, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorengegangenen Weganbindungen. Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird entsprechend RLW bituminös befestigt. Sicherung der NBS durch Leitplanken.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 2	
3.5	a) 34.252-34.889 b) -	a) - b) Neubau eines Unterhaltungsweges zwischen NBS und BAB, östlich endet der Weg in einem Wendehammer Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird als Grasweg ausgebildet. Sicherung der NBS durch Leitplanken.	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 1 und 2	
3.6	a) 34.938-35.910 b) Gemeindeverbindungsweg	a) - b) Neubau eines Gemeindeverbindungsweges von der bestehenden BAB-Unterführung bis zum Anschluß an die L1200, mit Anbindung an den neu zu bauenden Steg über die Lindach, die Kirchheimer Straße sowie an den Weg 3988, Weiterführung über den bestehenden auszubauenden Weg 4002 bis zur Einmündung in die L1200, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorengegangenen Weganbindungen. Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird entsprechend RLW bituminös befestigt.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 2 und 3	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
3.7	a) ca.34.974-35.749 b) -	a) - b) Neubau eines Unterhaltungsweges zwischen BAB und NBS mit Anbindung an den neu zu bauenden Gemeindeverbindungsweg 3.6. Östlich endet der Weg in einem Wendehammer. Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird als Grasweg ausgebildet. Sicherung der NBS durch Leitplanken.	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 2 und 3	
3.8	a) 35.807-36.165 b) Betriebsumfahrt BAB	a) - b) Neubau der südlichen Betriebsumfahrt L1200 der BAB A8, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorengegangene Betriebsumfahrt. Die Zufahrt zur BAB erfolgt von der L1200 zwischen BAB und NBS. Die Abfahrt erfolgt Richtung Osten zwischen BAB und NBS, weiter auf der Holzmadener Straße über die NBS und südlich der NBS auf die L1200. Der Einmündungsbereich an der BAB wird so gebaut das ein späterer 8-streifiger Ausbau der BAB möglich ist. Fahrbahnbreite: 4.5m Fahrbahnaufbau entsprechend Bauklasse IV RStO 86/89. Sicherung der NBS durch Leitplanken.	a1) BRD, Bundesstraßenver- waltung a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A5 Blatt 3	
3.9	a) ca.36.150 b) Holzmadener Straße	a) - b) Neubau der Holzmadener Straße im Zuge der Straßenüberführung über die NBS, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorengegangenen Weganbindung. Anschluß nördlich und südlich an die bestehende Straße Fahrbahnbreite: 5.0m Fahrbahnbefestigung entsprechend Bauklasse III RStO 86/89	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 3	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
3.10	a) 36.166-37.300 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Wirtschaftsweges südlich der NBS von der Holzmadener Straße bis zum Anschluß an den Wirtschaftsweg über das Westportal der Unterfahung Rastplatz „Vor dem Aichelberg“. Anbindung an die bestehenden Wege 4319, 4273/1, 4268/1, 4259/1, 4482, 5461, 5494, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorengegangenen Weganbindungen. Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird entsprechend RLW bituminös befestigt. Sicherung der NBS durch Leitplanken in Bereichen, in denen der Weg unmittelbar an der NBS-Einschnittsböschung verläuft	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 3 bis 5	
3.11	a) 36.155-36.255 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Fuß- und Radweges zwischen NBS und BAB mit Anbindung an die Holzmadener Straße sowie an bestehenden Weg, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorengegangenen Weganbindungen. Der Weg muß auf Dauer für Rettungszwecke der DB und der BAB zur Verfügung stehen. Fahrbahnbreite: 2.2-3.0m Der Weg wird als Grasweg ausgebildet. Sicherung der NBS und der BAB durch Leitplanken einschließlich des bestehenden Weges bis zum Weg 3.12.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 3	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
3.12	a) 36.442-36.717 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Fuß- und Radweges zwischen NBS und BAB mit Anbindung westlich und östlich an den bestehenden Weg, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorenegegangenen Weganbindungen. Der Weg muß auf Dauer für Rettungszwecke der DB und der BAB zur Verfügung stehen. Fahrbahnbreite: 2.2m Der Weg wird als Grasweg ausgebildet. Sicherung der NBS und der BAB durch Leitplanken, einschließlich des bestehenden Weges bis zum Weg 3.13	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 4	
3.13	a) 36.850-36.952 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Fuß- und Radweges zwischen NBS und BAB mit Anschluß östlich und westlich an den bestehenden Weg, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorenegegangenen Weganbindungen. Der Weg muß auf Dauer für Rettungszwecke der DB und der BAB zur Verfügung stehen. Fahrbahnbreite: 2.2-3.0m Der Weg wird als Grasweg ausgebildet. Sicherung der NBS und BAB durch Leitplanken, einschließlich des bestehenden Weges bis zum Weg 3.14.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 4	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
3.14	a) 37.029-37.170 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Fuß- und Radweges zwischen NBS und neuer Ausfahrt zum Rastplatz „Vor dem Aichelberg“ mit Anbindung westlich an den bestehenden Weg und östlich an den neu zu bauenden Wirtschaftsweg 3.15, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorengegangenen Weganbindungen. Der Weg muß auf Dauer für Rettungszwecke der DB und der BAB zur Verfügung stehen. Fahrbahnbreite: 2.2-3.0m Der Weg wird als Grasweg ausgebildet. Sicherung der NBS durch Leitplanken.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 4	
3.15	a) 37.170-37.430 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Wirtschaftsweges von der bestehenden BAB-Unterführung über das Westportal der Unterführung Rastplatz „Vor dem Aichelberg“, Weiterführung am Fußpunkt der Rastplatzböschung bis zum Anschluß an den bestehenden Wirtschaftsweg an der Ostseite des Rastplatzes, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorengegangenen Weganbindungen. Anbindung an alle in diesem Bereich neu zu bauenden Wirtschaftswege Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird entsprechend RLW bituminös befestigt. Sicherung der NBS durch Leitplanken.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 4 und 5	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
3.16	a) 36.735- 37.570 b) Rastplatz „Vor dem Aichel- berg“	a) - b) Rückbau und anschließend Neubau des BAB- Rastplatzes „Vor dem Aichelberg“ in bisheriger Form nach den heute gültigen Vorschriften, ein- schließlich der Einfahrspur, Park- und Erholungs- flächen, WC-Anlage sowie Anschluß der Ausfahr- spur an den Bestand, als Ersatz für den beste- henden Rastplatz, der im Zuge der NBS- Unterfahrung angehoben werden muß. Der Rast- platz wird so umgebaut, daß ein späterer 8- streifiger Ausbau der BAB möglich ist. Der Rastplatz wird entsprechend Bauklasse IV der RStO 86/89 ausgebildet.	a1) BRD, Bundestraßenverwal- tung a2) BRD, Bundestraßenverwal- tung b) -	A5 Blatt 4 und 5	
3.17	a) 37.425-37.710 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Befestigung eines bestehenden Wirtschaftsweg- es. Der Weg liegt im potentiellen Überschwem- mungsgebiet des Hochwasserschutzes Seebach und wird deshalb entsprechend RLW bituminös befestigt.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 5	
3.18	a) 37.430-38.030 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Wirtschaftsweges südlich der NBS mit Anschlüssen an bestehende Wirtschaftswege, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlo- rengegangenen Weganbindungen. Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird als Erdweg ausgebildet. Sicherung der NBS durch Leitplanken in Berei- chen, in denen der Weg unmittelbar an der NBS- Einschnittsböschung verläuft	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 5	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
3.19	a) 37.490-38.035 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Wirtschaftsweges entlang der NBS im Bereich der Seitenablagerung zwischen NBS und BAB, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorengegangenen Weganbindungen. Anschluß westlich an den Bestand und östlich an Weg 3.20. Der Weg muß auf Dauer für Rettungszwecke der DB zur Verfügung stehen. Fahrbahnbreite: 3.0m Befestigung des Weges erfolgt nach RLW als Schotterweg. Sicherung der NBS durch Leitplanken.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 5	
3.20	a) 38.035-38.538 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Wirtschaftsweges entlang der NBS im Bereich der Seitenablagerung zwischen NBS und BAB, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorengegangenen Weganbindungen. Anschluß westlich an Weg 3.19 und an bestehende Wege. Der Weg muß auf Dauer für Rettungszwecke der DB zur Verfügung stehen. Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird entsprechend RLW bituminös befestigt. Sicherung der NBS durch Leitplanken.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 5 und 6	
3.21	a) ca.38.200-ca.38.500 b) -	a) - b) Neubau eines Wirtschaftsweges ausgehend von Seitenweg nördlich der NBS, als Zugang auf die Seitenablagerung. Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird als Erdweg ausgeführt in Steilstrecken entsprechend RLW bituminös befestigt. Sicherung der BAB durch Leitplanken.	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A5 Blatt 6 und 8	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
3.22	a) 38.030-38.700 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau und Ausbau eines Wirtschaftsweges süd- lich der NBS, als Ersatz für die durch die Bau- maßnahme verlorengegangenen Weganbindun- gen; Anschluß an bestehende Wege. Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird entsprechend RLW bituminös befe- stigt.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 5 und 6	
3.23	a) ca.38.610 b) -	a) - b) Neubau eines Wirtschaftsweges bis zum Regen- rückhaltebecken mit Anschluß an den bestehen- den Wirtschaftsweg (geplanter Weg der Flurberei- nigung). Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird als Erdweg ausgebildet.	a1) - a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 6	
3.24	a) ca.38.715 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Verlegung des bestehenden Wirtschaftsweges im Bereich der Stützen der Eisenbahnüberführung über die L1214, als Ersatz für die durch die Bau- maßnahme verlorengegangene Weganbindung. Anschluß nördlich und südlich an den Bestand. Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird entsprechen RLW bituminös befe- stigt.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 6	
3.25	a) 38.855-39.330 b) -	a) - b) Neubau von Wirtschaftswegen im Bereich der Seitenablagerung zwischen BAB und NBS zur Bewirtschaftung der Seitenablagerung. Fahrbahnbreite: 3.0m Die Wege werden als Graswege ausgebildet.	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A5 Blatt 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
3.26	a) 38.741-39.380 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Wirtschaftsweges südlich der NBS und entlang des verlegten Seebachs, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorengegangenen Weganbindungen. Anschluß westlich an Seitenweg der L1214 und östlich an den Seitenweg zur BAB. Anbindung der bestehenden Wirtschaftswege. Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird entsprechend RLW bituminös befestigt.	a1) Gemeinde, Landesforstverwaltung Baden-Württemberg a2) Gemeinde, im Bereich Grundstück 1120 Landesforstverwaltung Baden-Württemberg b) -	A5 Blatt 6 und 7	
3.27	a) 38.575-38.690 b) P+M-Platz	a) - b) Anpassung des bestehenden P+M-Platzes im Bereich der Seitenablagerung 4.15. Die Parkstände werden wie im Bestand mit Schotter befestigt. Fahrbahnbreite: 3.5m Der Weg wird entsprechend RLW bituminös befestigt.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 8	
3.28	a) 38.370-38.575 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Wirtschaftsweges entlang der Seitenablagerung im nördlichen Ohr der AS Aichelberg, als Ersatz für die durch die Baumaßnahme verlorengegangenen Weganbindungen mit Anschluß an bestehende Wege. Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird Erdweg ausgebildet.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 8	
3.29	a) 37.080-37.215 b) -	a) - b) Neubau eines Wirtschaftsweges entlang der Staumauer, zur Wartung der Hochwasserentlastung und des Grundablasses Seebach. Anschluß westlich an den südlichen Seitenweg zur NBS. Fahrbahnbreite: 3.0m Der Weg wird entsprechend RLW als Schotterweg ausgebildet.	a1) - a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 4	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
3.30	a) 38.737-38.990 b) -	a) - b) Neubau einer Rettungsplatzzufahrt mit Anschluß an die L1214 und an Weg 3.25. Der Weg muß auf Dauer für Rettungszwecke der DB zur Verfügung stehen. Fahrbahnbreite: 5.50m Der Fahrbahn wird entsprechend Bauklasse IV RStO 86/89 ausgebildet.	a1) - a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 6 und 7	
3.31	a) 39.064-39.354 b) Wirtschaftsweg	a) - b) Neubau eines Wirtschaftsweges nördlich der NBS entlang der Böschungskante, als Ersatz für verlo- rengegangene Weganbindungen. Der Weg muß für Rettungszwecke der DB zur Verfügung stehen. Fahrbahnbreite: 3.0m Der Fahrbahn wird entsprechend RLW bituminös ausgebildet.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
4		<p>Seitenablagerungen und Grünflächen</p> <p>Gestaltung und Bepflanzung der Grünflächen gemäß den generellen Aussagen des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Anlage17). Hierauf aufbauend wird mit den Beteiligten bei der Detailplanung ein Pflanzplan entwickelt.</p>			
4.2	a) 34.252-34.388 b) -	<p>a),b) Seitenablagerung aus Überschußmassen südlich der NBS-Trasse Höhe über SO: ca. 5.0m Die Böschungsneigung beträgt 1:1.5. Die Bepflanzung erfolgt gemäß den Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes.</p>	<p>a1) - a2) DB AG b) ab Mitte Oberkante bahnabgewandte Seite die Gemeinde</p>	A5 Blatt 1	
4.3	a) 34.252-34.793 b) -	<p>a) - b) Seitenablagerung aus Überschußmassen nördlich der BAB. Die vorhandenen Wirtschaftswege entlang der BAB werden durch einen neuen durchgängigen Wirtschaftsweg ersetzt Höhe über FOK: ca. 5.0m Die Böschungsneigung beträgt 1:1.5. Die Bepflanzung erfolgt gemäß den Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes.</p>	<p>a1) - a2) BRD; Bundesstraßenverwaltung b) ab Mitte Oberkante zur BAB abgewandte Seite die Gemeinde</p>	A5 Blatt 1 und 2	
4.4	a) 34.858-35.008 b) -	<p>a),b) Seitenablagerung aus Überschußmassen südlich der NBS-Trasse Höhe über GOK: bis max. 5.0m Die Böschungsneigung beträgt 1:1.5. Die Bepflanzung erfolgt gemäß den Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes.</p>	<p>a1) - a2) DB AG b) ab Mitte Oberkante bahnabgewandte Seite die Gemeinde</p>	A5 Blatt 2	
4.5	a) 35.013-35.812 b) -	<p>a),b) Seitenablagerung aus Überschußmassen südlich der NBS-Trasse Höhe über SO: ca. 5.0-7.0m Die Böschungsneigung beträgt max. 1:1.5. Die Bepflanzung erfolgt gemäß den Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes.</p>	<p>a1) - a2) DB AG b) ab Mitte Oberkante bahnabgewandte Seite die Gemeinde</p>	A5 Blatt 2 und 3	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
4.6	a) 35.832-36.059 b) -	a),b) Seitenablagerung aus Überschußmassen süd- lich der NBS-Trasse Höhe über SO: ca. 5.0m Die Einschlußfläche zwischen NBS und neuer Be- triebsumfahrt wird vollständig ausgefüllt. Die Bö- schungsneigung beträgt max.1:1.5. Die Bepflan- zung erfolgt gemäß den Vorgaben des land- schaftspflegerischen Begleitplanes.	a1) - a2) DB AG b) ab Mitte Oberkante bahn- abgewandte Seite die Ge- meinde	A5 Blatt 3	
4.7	a) 35.890-36.010 b) -	a),b) Seitenablagerung aus Überschußmassen zwi- schen neuer Betriebsumfahrt und NBS Höhe über GOK: max. 2.0m Die Böschungsneigung beträgt 1:1.5. Die Bepflan- zung erfolgt gemäß den Vorgaben des land- schaftspflegerischen Begleitplanes.	a1) - a2) DB AG b) ab Mitte Oberkante bahn- abgewandte Seite BRD, Bundesstraßenverwaltung	A5 Blatt 3	
4.8	a) 36.300-37.119 b) -	a) - b) Seitenablagerung aus Überschußmassen nördlich der BAB, zwischen BAB und vorhandenem Wirt- schaftsweg Höhe über FOK: ca. 10.0m Die Böschungsneigung beträgt 1:1.5. Die Bepflan- zung erfolgt gemäß den Vorgaben des land- schaftspflegerischen Begleitplanes.	a1) - a2) BRD; Bundesstraßenver- waltung b) ab Mitte Oberkante zur BAB abgewandte Seite die Gemeinde	A5 Blatt 3 und 4	
4.9	a) 36.743-36.863 b) -	a),b) Seitenablagerung aus Überschußmassen süd- lich der NBS-Trasse Höhe über SO: ca. 5.0m Die Böschungsneigung beträgt 1:1.5. Die Bepflan- zung erfolgt gemäß den Vorgaben des land- schaftspflegerischen Begleitplanes.	a1) - a2) DB AG b) ab Mitte Oberkante bahn- abgewandte Seite die Ge- meinde	A5 Blatt 4	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
4.10	a) 37.511-38.058 b) -	a) - b) Seitenablagerung aus Überschußmassen in der Einschlußlinie zwischen BAB und NBS. Höhe über FOK: bis ca. 7.0m Die Böschungsneigung beträgt 1:1.5 zur BAB, zur NBS wird mit einer Neigung von 1:2.2 geböscht. Die Bepflanzung erfolgt gemäß den Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes.	a1) - a2) von BAB bis Oberkante Aufschüttung die BRD; Bundesstraßenverwaltung, Rest die DB AG b) ab Oberkante Aufschüt- tung bis einschließlich Weg die Gemeinde	A5 Blatt 5	
4.11	a) 37.970-38.705 b) -	a),b) Seitenablagerung aus Überschußmassen süd- lich der NBS-Trasse. Höhe über SO: ca. 5.0m Die Böschungsneigung beträgt 1:1.5. Die Bepflan- zung erfolgt gemäß den Vorgaben des land- schaftspflegerischen Begleitplanes.	a1) - a2) DB AG b) ab Mitte Oberkante bahn- abgewandte Seite die Ge- meinde	A5 Blatt 5 und 6	
4.12	a) 38.066-38.538 b) -	a),b) Seitenablagerung aus Überschußmassen in der Einschlußlinie zwischen BAB und NBS. Höhe über FOK: bis ca. 7.0m Die Böschungsneigung beträgt 1:1.5 zur BAB, zur NBS wird mit einer Neigung von 1:2.2 geböscht. Die Bepflanzung erfolgt gemäß den Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes.	a1) - a2) von BAB bis Oberkante Aufschüttung bzw. Weg- rand Nr.3.21 die BRD; Bundesstraßenverwaltung, Rest die DB AG b) ab Oberkante Aufschüt- tung bzw. Wegrand Nr.3.21 bis einschließlich Weg Nr.3.20 die Gemeinde	A5 Blatt 5 ,6 und 8	
4.13	a) 38.746-39.260 b) -	a),b) Seitenablagerung aus Überschußmassen süd- lich der NBS-Trasse. Höhe über SO: ca. 5.0m Die Böschungsneigung beträgt 1:1.5. Die Bepflan- zung erfolgt gemäß den Vorgaben des land- schaftspflegerischen Begleitplanes.	a1) - a2) DB AG b) ab Mitte Oberkante bahn- abgewandte Seite die Ge- meinde	A5 Blatt 6 und 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
4.14	a) 38.752-39.330 b) -	a) - b) Seitenablagerung aus Überschußmassen in der Einschlußrinne zwischen BAB und NBS. Höhe über FOK: bis ca. 11.0m Die Böschungsneigung beträgt 1:1.5 zur BAB, zur NBS wird mit einer Neigung von 1:2.2 gebösch. Die Bepflanzung erfolgt gemäß den Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes.	a1) - a2) von BAB bis Wegkante die BRD; Bundesstraßenver- waltung, Rest die DB AG b) für DB AG die Gemeinde	A5 Blatt 6 und 7	
4.15	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Seitenablagerung aus Überschußmassen nördlich der BAB im nördlichen Ohr der AS Aichelberg. Der Wirtschaftsweg sowie der bestehende P+M- Platz im Bereich der Seitenablagerung werden neben der Seitenablagerung neu hergestellt. Höhe über FOK: ca. 7.0m Die Böschungsneigung beträgt 1:1.5 zur BAB und 1.2.2 zum Gelände. Die Bepflanzung erfolgt ge- mäß den Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes.	a1) - a2) BRD; Bundesstraßenver- waltung b) von Oberkante Aufschüt- tung zur BAB abgewandte Seite die Gemeinde	A5 Blatt 8	
4.16	a) 34.252-34.890 b) -	a) - b) Neubau eines Abrolldammes zwischen BAB und NBS zur Sicherung der NBS gegen abkommende Fahrzeuge; die Oberkante des Abrolldammes ist mindestens 2m über Fahrbahnoberkante BAB und 3m über Schienenoberkante NBS	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A5 Blatt 1 und 2	
4.17	a) 34.965-35.740 b) -	a) - b) Neubau eines Abrolldammes zwischen BAB und NBS zur Sicherung der NBS gegen abkommende Fahrzeuge; die Oberkante des Abrolldammes ist mindestens 2m über Fahrbahnoberkante BAB und 3m über Schienenoberkante NBS	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A5 Blatt 2 und 3	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
4.18	a) 34.252- 39.270 b) -	Schutzmaßnahmen a) - b) Schutzmaßnahme S1 Errichtung von Bauzäunen zum Schutz von Wald- beständen	a1) - a2) DB AG b) -	A17 Blatt 1 und 7	während der Bauzeit, anschließend Rückbau
4.19	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Schutzmaßnahme S2 Errichtung von Bauzäunen zum Schutz von Fließ- gewässern	a1) - a2) DB AG b) -	A17 Blatt 2, 4 und 5	während der Bauzeit, anschließend Rückbau
4.20	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Schutzmaßnahme S3 Abgrenzung des Baufeldes durch Trassierungs- band oder Absperrgitter	a1) - a2) DB AG b) -	A17 Blatt 1,3,4 und 7	während der Bauzeit, anschließend Rückbau
4.21	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Schutzmaßnahme S4 Rekultivierung von landwirtschaftlichen Flächen	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 1 bis 8	
4.22	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Schutzmaßnahme S5 Waldrandunterpflanzung	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 1 und 7	
4.23	a) 34.252-39.270 b) -	Gestaltungsmaßnahmen a) - b) Gestaltungsmaßnahme G1 landschaftliche Einbindung von Seitenablagerun- gen	a1) - a2) BRD; Bundesstraßenver- waltung; nördlich vom Weg die Gemeinde b) von Oberkante Aufschüt- tung zur BAB abgewandte Seite die Gemeinde	A17 Blatt 1 und 2	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
4.24	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Gestaltungsmaßnahme G2 Begrünung der Abrolldämme	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A17 Blatt 1 bis 4	
4.25	a) 34.252-39.270 b) -	a) Gestaltungsmaßnahme G3 Gestaltung der Einschnittsböschungen b) -	a1) - a2) Bahnbetriebsgelände die DB AG; sh. Nr. 4.7; Rest Gemeinde; b) sh. Nr. 4.7	A17 Blatt 1 bis 5 und 7	
4.26	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Gestaltungsmaßnahme G4 naturnahe Verlegung der Lindach	a1) - a2) Bereich zwischen Gemein- deverbindungsweg und südlichem Gewässerrand- streifen die Gemeinde; Rest betroffene Grund- stückseigentümer b) -	A17 Blatt 2	
4.27	a) 34.252-39.270 b) -	a),b)Gestaltungsmaßnahme G5 landschaftliche Einbindung von Seitenablagerungen	a1) - a2) sh. Nr.:4.2; 4.4; 4.5; 4.8; 8.172; Einschlußflächen zwischen Ablagerungen und Wegen die Gemeinde b) sh. 4.2; 4.4; 4.5; 4.8; 8.172	A17 Blatt 1 bis 4	
4.28	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Gestaltungsmaßnahme G6 Obstbaumpflanzung	a1) - a2) die Gemeinde; im Bereich Seitenablagerung 4.6 die DB AG b) im Bereich Seitenablage- rung 4.6 die Gemeinde	A17 Blatt 2 und 3	
4.29	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Gestaltungsmaßnahme G7 Begrünung der Rastanlage und der Stauwandbö- schung	a1) - a2) im Bereich der Rastanlage die BRD, Bundesstraßen- verwaltung; für Stauwand- böschung die Gemeinde b) -	A17 Blatt 4 und 5	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
4.30	a) 34.252-39.270 b) -	a),b)Gestaltungsmaßnahme G8 landschaftliche Einbindung von Seitenablagerungen	a1) - a2) sh. Nr.:4.10, 4.12; im Be- reich km 38.465-38.715 NBS Böschung die DB AG , restliche Fläche bis Weg Gemeinde; sh. Nr.:4.14, Fläche auf BAB-Damm die BRD, Bundesstraßenver- waltung, Rest zwischen Ablagerung und Weg die Gemeinde ; sh. Nr.:4.15, Rest die Gemeinde b) sh. Nr.:4.10, 4.12, 4.14; 4.15	A17 Blatt 5 bis 8	
4.31	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Gestaltungsmaßnahme G9 naturnahe Gestaltung eines Regenrückhalte- beckens	a1) - a2) Gemeinde; Bereich west- lich Seehaldenbach und östlich des gepl. Weges der Flurbereinigung betrof- fene Grundstückseigentü- mer b) -	A17 Blatt 5	
4.32	a) 34.252-39.270 b) -	a),b)Gestaltungsmaßnahme G10 landschaftliche Einbindung von Seitenablagerungen	a1) - a2) sh. Nr.:4.11, Bereich zwi- schen Nr.:4.11 und 3.22 die Gemeinde; sh. Nr.:4.13 , Bereich zwischen 4.13 und 3.26 die Gemeinde b) sh. Nr.:4.11; 4.13	A17 Blatt 5,6 und 7	
4.33	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Gestaltungsmaßnahme G11 naturnahe Gestaltung eines Regenrückhalte- beckens	a1) - a2) Gemeinde; Bereiche süd- lich und südwestlich Re- genrückhaltebecken Pri- vatpersonen b) -	A17 Blatt 6	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
4.34	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Gestaltungsmaßnahme G12 naturnahe Verlegung des Seebaches	a1) - a2) Bereich Grundstück 1120 betroffener Grund- stückseigentümer; Rest Gemeinde b) -	A17 Blatt 7	
4.35	a) 34.252-39.270 b) -	a) Gestaltungsmaßnahme G13 landschaftsgerechte Einbindung von Kunstbau- werken b) - Ausgleichsmaßnahmen	a1) - a2) DB AG b) -	A17 Blatt 2,3 und 7	
4.36	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ausgleichsmaßnahme A3.3 Anlage und Aufwertung von Streuobstbeständen	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 9	
4.37	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ausgleichsmaßnahme A3.1 Grabenrandstreifen und extensives Grünland	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 9	
4.38	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ausgleichsmaßnahme A7.1 Auebereich, Gewässerrandstreifen, wegbegleiten- de Baumreihen	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 10	
4.39	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ausgleichsmaßnahme A7.2 Auebereich, Gewässerrandstreifen	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 10	
4.40	a) 34.252-39.270 b) -	a) - Ausgleichsmaßnahme A7.3 Gewässerrandstreifen	a1) - a2) betroffenen Grund- stückseigentümer b) -	A17 Blatt 10	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
4.41	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ausgleichsmaßnahme A3.2 Gehölzsukzession	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 9	
4.42	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ausgleichsmaßnahme A5 wegbegleitende Baumreihe	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 10	
4.43	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ausgleichsmaßnahme A10 Gewässerrandstreifen und Streuobstwiesen	a1) - a2) Gemeinde b) -	A17 Blatt 6	
4.44	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ausgleichsmaßnahme A8.2 Biotopverbundachse/Gewässerrenaturierung	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 11	
4.45	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ausgleichsmaßnahme A11 Umwandlung von naturnahen Nadelforst in natur- nahen Laubwald	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 12	
4.46	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ausgleichsmaßnahme A8.1 Biotopverbundachse/Gewässerrenaturierung	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 11	
4.47	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ausgleichsmaßnahme A2 wegbegleitende Baumreihen	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 9	
4.48	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ausgleichsmaßnahme A4 Gewässerrandstreifen	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 9	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
4.49	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ausgleichsmaßnahme A1 Entwicklung von Saumzonen	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 9	
4.50	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ausgleichsmaßnahme A6 Entwicklung von Saumzonen / Gewässerrand- streifen Ersatzmaßnahmen	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 11	
4.51	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ersatzmaßnahme E1 Entwicklung eines Waldmantels	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 11	
4.52	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ersatzmaßnahme E2 Waldneubegründung	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 18 bis 20	
4.53	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ersatzmaßnahme E3 Waldsaum	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 15 bis 18	
4.54	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ersatzmaßnahme E4 Anlage und Aufwertung von Streuobstbeständen	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 11	
4.55	a) 34.252-39.270 b) -	a) - b) Ersatzmaßnahme E5 Pflege von Magerrasen und Feuchtwiesen	a1) - a2) betroffene Grundstücksei- gentümer b) -	A17 Blatt 11,13,15 bis18	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
5		Kunstbauwerke und Abbruch			
		Brücken und Tunnel			
5.1	a) 34.986 b) -	a) Neubau einer zweigleisigen Eisenbahnüberführung über die Lindach und den Gemeindeverbindungsweg, mit ausgekleideten Geländer auf der Südseite der NBS Stützweite: 16.25/17.50/17.50/16.25m Lichte Höhe: ≥4.20m Kreuzungswinkel: 43.6633g b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 2	
5.2	a) 35.205 b) -	a) - b) Neubau eines Steges über die Lindach als Ersatz für bestehenden Steg Lichte Weite: 13.00m Breite zwischen Geländer: 2.00m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 2	
5.3	a) 35.814 b) -	a) Neubau einer zweigleisigen Eisenbahnüberführung über die L1200 mit verlängertem Nordost-Widerlagerflügel zum Ausgleich der Höhendifferenz zwischen NBS und Betriebsumfahrt Stützweite: 24.75/24.75m Lichte Höhe: ≥4.50m Kreuzungswinkel: 45.5840g b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 3	
5.4	a) 36.151 b) -	a) - b) Neubau einer Straßenüberführung im Zuge der Holzmadener Straße über die NBS Stützweite: 21.00/14.00m Lichte Höhe: ≥6.82m Kreuzungswinkel: 77.2850g	a1) - a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 3	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
5.5	a) 37.200 b) -	a) - b) Neubau einer Straßenbrücke im Zuge der Zufahrt zum Rastplatz „Vor dem Aichelberg“ über den Seebach und den Wirtschaftsweg. Stützweite: 24.00/24.00m Lichte Höhe: ≥4.50m Kreuzungswinkel: 62.5161g	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A5 Blatt 4	
5.6	a) 37.260 b) -	a) - b) Neubau einer Wirtschaftswegbrücke über den Seebach Lichte Weite: 8.40m Breite zwischen Geländer: 4.50m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 5	
5.7	a) 37.223-37.480 b) -	a) Neubau eines zweigleisigen Eisenbahntunnels zur Unterfahrung des BAB-Rastplatzes „Vor dem Aichelberg“ in offener Bauweise. Lichte Weite: 12.10m Lichte Höhe: 6.80m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 5	
5.8	a) 38.730 b) -	a) Neubau einer zweigleisigen Eisenbahnüberführung über die L1214 Stützweite: 16.00/20.00/16.00m Lichte Höhe: ≥4.70m Kreuzungswinkel: 92.1405g b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 6	
5.9	a) 39.270 b) -	a) Neubau eines eingleisigen Tunnelportals für den Alaufstiegstunnel, Gleis von Stuttgart nach Ulm. Lichte Weite: 9.80m Lichte Höhe: 7.73m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
5.10	a) 39.270 b) -	a) Neubau eines eingleisigen Tunnelportals für den Alaufstiegstunnel, Gleis von Ulm nach Stuttgart. Lichte Weite: 9.80m Lichte Höhe: 7.73m b) - Stützmauern	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 7	
5.11	a) 34.954-35.010 b) -	a) - b) Neubau einer Stahlbeton-Stützmauer entlang des Gemeindeverbindungsweges zum Überwinden der Höhendifferenz zwischen Lindach und Wegoberkante. Länge: ca.70m max. Höhe über FOK: ca. 1.20m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 2	
5.12	a) 36.090-36.165 b) -	a) Neubau einer Stützmauer aus Bohrpfählen zum Ausgleich der Höhendifferenz zwischen Betriebsumfahrt, Holzmadener Straße und NBS max. Höhe über SO: 4.0m Länge: ca.75m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 3	
5.13	a) 37.175-37.230 b) -	a) Neubau einer Stützmauer aus Bohrpfählen zum Ausgleich der Höhendifferenz zwischen NBS und Wirtschaftsweg; Anschluß der Stützmauer an das Tunnelportal 5.7 max. Höhe über SO: 5.50m Länge: ca.55m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 4	
5.14	a) 37.128-37.153 b) -	a) Neubau einer Stützmauer zum Ausgleich der Höhendifferenz zwischen Rastplatzausfahrt und BAB mit Anschluß der Stützmauer an die nordwestliche Flügelmauer der Straßenbrücke 5.5 max. Höhe über BAB: ca.1.20m Länge: 25m b) -	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) -	A5 Blatt 4	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
5.15	a) 37.206-37.286 b) -	a) Neubau einer Stützmauer zum Ausgleich der Hö- hendifferenz zwischen Rastplatz und BAB mit An- schluß der Stützmauer an die nordöstliche Flüg- gelmauer der Straßenbrücke 5.5 max. Höhe über BAB: ca.3.50m Länge: 80m b) -	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A 5 Blatt 4 und 5	
5.16	a) 38.985-39.068 b) -	a) Neubau eines Stützbauwerkes als Gabionenwand nördlich des Rettungsplatzes zum Ausgleich des Höhenunterschiedes zwischen Seitenablagerung und Rettungsplatz max.Höhe: ca.6.0m Länge: ca.105m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 7	
5.17	a) 39.150-39.270 b) -	a) Neubau einer Stützmauer aus Bohrpfählen zur Gewährleistung der Standsicherheit der Ein- schnittsböschung der NBS. Anschluß der Stütz- mauer an das Tunnelportal 5.10 max. Höhe über SO: 3.20m Länge: ca.120m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 7	
		Abbruch Die baulichen Anlagen auf nachfolgend angeführ- ten Flächen werden mit allen Ver- und Entsor- gungsleitungen abgebrochen.			
5.18	a) 34.438 b) Schachtbauwerk	a) - b) Abbruch des Schachtbauwerkes im Bereich der Flurstücke 1037,1039	a1) unbekannt a2) - b) -	A5 Blatt 1	
5.19	a) 35.316 b) Steg über die Lindach	a) - b) Abbruch des bestehenden Steges über die Lindach	a1) Gemeinde a2) - b) -	A5 Blatt 2	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhaltspflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hinweis auf Änderungen gemäß Planfeststellungsbeschluss)
1	2	3	4	5	6
5.20	a) 35.920 b) Teile der Betriebsumfahrt BAB an der L1200	a) - b) Rückbau von Teilen der bestehenden Betriebsumfahrt der BAB A8 an der L1200 und Rekultivierung und Bepflanzung gemäß den Vorgaben des Landschaftspflegerischen Begleitplanes	a1) BRD, Bundesstraßenverwaltung a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 3	
5.21	a) 37.203-37.216 b) Flügel BAB-Brückenwiderlager	a) - b) Abbruch von Teilen des Flügels des südöstlichen Widerlagers der bestehenden BAB-Überführung, für den Neubau der Straßenüberführung im Zuge der Rastplatzausfahrt	a1) BRD, Bundesstraßenverwaltung a2) - b) -	A5 Blatt 4	
5.22	a) 38.853-38.978 b) Hofstelle	a) - b) Abbruch der baulichen Anlagen der gesamten Hofstelle im Bereich des Flurbereinigungsgebietes Aichelberg	a1) Privatpersonen a2) - b) -	A5 Blatt 7	
5.23	a) 38.700-39.025 b) Wirtschaftswege	a) - b) Rückbau und Rekultivierung der bestehenden Wirtschaftswege, die im Flurbereinigungsgebiet Aichelberg auf Grund der Flurneuordnung nicht mehr benötigt werden	a1) Gemeinde a2) - b) -	A5 Blatt 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
6		<p>Leitungen</p> <p>Umbau oder Anpassung von Leitungen soweit erforderlich unter Beachtung der Vorschriften des Leitungsträgers. Die Festlegungen der genauen Maßnahmen erfolgen im Benehmen mit dem Leitungsträgern nach Abschluß des Planfeststellungsverfahrens. Leitungen der BAB-Entwässerung, die von der Baumaßnahme betroffen sind und verändert werden, werden bei 8. Wasserwirtschaftlichen Maßnahmen abgehandelt</p>			
6.1	a) 34.252-35.526 b) Fernmeldekabel	a) - b) Verlegung im Bereich des Seitenweges und Kreuzung der NBS im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Deutsche Telekom AG a2) Deutsche Telekom AG b) -	A10 Blatt 1 und 2	
6.2	a) 34.444-35.005 b) Fernmeldekabel	a) - b) Verlegung der Leitung im Bereich des Seitenweges südlich der NBS im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Deutsche Telekom AG a2) Deutsche Telekom AG b) -	A10 Blatt 1 und 2	
6.3	a) 34.857-34.968 b) Fernmeldekabel	a) - b) Verlegung der Leitung im Kreuzungsbereich der NBS im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Deutsche Telekom AG a2) Deutsche Telekom AG b) -	A10 Blatt 2	
6.4	a) 34.939-35.095 b) Wasserleitung DN150	a) - b) Verlegung der Leitung im neuen Weg unter der Lindachbrücke und Kreuzung der verlegten Lindach im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Weilheim a.d.T. a2) Weilheim a.d.T. b) -	A10 Blatt 2	
6.5	a) 35.409-35.508 b) Starkstromkabel 15KV	a) - b) Umbau der Leitung im Bereich der Kreuzung der NBS im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1)Neckarwerke Kirchheim u.T. a2)Neckarwerke Kirchheim u.T. b) -	A10 Blatt 2	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
6.6	a) 35.428-35.526 b) Fernmeldefreileitung	a) - b) Verlegung der Freileitung entlang des Weges südlich zur NBS im Benehmen mit dem Leitungs- träger	a1) Gasversorgungsgesell- schaft Filstal mbH a2) Gasversorgungsgesell- schaft Filstal mbH b) -	A10 Blatt 2	
6.7	a) 35.747-35.828 b) Wasserleitung DN150	a) - b) Verlegung der Wasserleitung im Bereich des Wi- derlagers der neuen Eisenbahnbrücke über die L1200, sowie Sicherung der Leitung während der Bauzeit im Bereich der Baustelle im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Weilheim a.d.T. a2) Weilheim a.d.T. b) -	A10 Blatt 3	
6.8	a) 35.754-35.898 b) Gasleitung DN150	a) - b) Sicherung der Gasleitung während der Bauzeit im Bereich der Baustelle im Benehmen mit dem Lei- tungsträger	a1) TWS, Gasbetriebsstelle a2) TWS, Gasbetriebsstelle b) -	A10 Blatt 3	
6.9	a) 35.785-37.898 b) Fernmeldekabel	a) - b) Sicherung der Leitung während der Bauzeit im Bereich der Baustelle im Benehmen mit dem Lei- tungsträger	a1) Deutsche Telekom AG a2) Deutsche Telekom AG b) -	A10 Blatt 3	
6.10	a) 35.800-35.815 b) Fernmeldekabel	a) - b) Sicherung der Leitung während der Bauzeit im Bereich der Baustelle im Benehmen mit dem Lei- tungsträger	a1) Deutsche Telekom AG a2) Deutsche Telekom AG b) -	A10 Blatt 3	
6.11	a) 35.780-35.823 b) Fernmeldekabel	a) - b) Sicherung der Leitung während der Bauzeit im Bereich der Baustelle und Verlegung der Leitung im Bereich der Kreuzung mit dem Weg südlich der NBS, im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) TWS, Gasbetriebsstelle a2) TWS, Gasbetriebsstelle b) -	A10 Blatt 3	
6.12	a) 36.147-36.171 b) Fernmeldekabel	a) - b) Verlegung der Leitung im Kreuzungsbereich mit der NBS im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Deutsche Telekom AG a2) Deutsche Telekom AG b) -	A10 Blatt 3	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
6.13	a) 36.147-36.171 b) Elektrokabel	a) - b) Verlegung der Leitung im Kreuzungsbereich mit der NBS im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1)Neckarwerke Kirchheim u.T. a2)Neckarwerke Kirchheim u.T. b) -	A10 Blatt 3	
6.14	a) 36.147-36.171 b) Fernmeldekabel	a) - b) Verlegung der Leitung im Kreuzungsbereich mit der NBS im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1)Deutsche Telekom AG a2) Deutsche Telekom AG b) -	A10 Blatt 3	
6.15	a) 36.210-36.268 b) Fernmeldekabel	a) - b) Verlegung der Leitung im Kreuzungsbereich mit der NBS im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Deutsche Telekom AG a2) Deutsche Telekom AG b) -	A10 Blatt 3	
6.16	a) 36.270-36.295 b) Starkstromfreileitung 10KV	a) - b) Umbau der Leitung im Kreuzungsbereich der NBS im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1)Neckarwerke Kirchheim u.T. a2)Neckarwerke Kirchheim u.T. b) -	A10 Blatt 3	
6.17	a) 36.832-36.870 b) Fernmeldekabel	a) - b) Verlegung der Leitung im Kreuzungsbereich mit der NBS im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Deutsche Telekom AG a2) Deutsche Telekom AG b) -	A10 Blatt 4	
6.18	a) 36.145-36.275 b) Starkstromkabel	a) - b) Anpassung und Anschluß der Leitung an den Leitungsumbau 6.16 im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1)Neckarwerke Kirchheim u.T. a2)Neckarwerke Kirchheim u.T. b) -	A10 Blatt 3	
6.19	a) 37.193-37.286 b) Wasserleitung DN350	a) - b) Verlegung der Wasserleitung im Kreuzungsbereich mit der NBS im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Zweckverband LWV a2) Zweckverband LWV b) -	A10 Blatt 4 und 5	
6.20	a) 37.198-37.288 b) Fernmeldekabel	a) - b) Verlegung der Leitung im Kreuzungsbereich mit der NBS im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Zweckverband LWV a2) Zweckverband LWV b) -	A10 Blatt 4 und 5	
6.21	a) 37.252 b) Starkstromfreileitung 10KV	a) - b) Verlegung des Mastes und der Verteilerstation aus dem Kreuzungsbereich der NBS und Umbau der Leitung im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1)Neckarwerke Kirchheim u.T. a2)Neckarwerke Kirchheim u.T. b) -	A10 Blatt 4 und 5	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
6.22	a) 37.250-37.298 b) Elektroleitung	a) - b) Verlegung der Leitung zur neuen WC-Anlage Rastplatz „Vor dem Aichelberg“ im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1)Neckarwerke Kirchheim u.T. a2)Neckarwerke Kirchheim u.T. b) -	A10 Blatt 5	
6.23	a) 36.300-36.810 b) Fernmeldekabel	a) - b) Sicherung der Leitung während der Bauzeit der Seitenablagerung nördlich der BAB im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Gasversorgung Süd - deutschland GmbH a2) Gasversorgung Süd- deutschland GmbH b) -	A10 Blatt 3 und 4	
6.24	a) 36.300-36.810 b) Gasleitung DN500	a) - b) Sicherung der Leitung während der Bauzeit der Seitenablagerung nördlich der BAB im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Gasversorgung Süd- deutschland GmbH a2) Gasversorgung Süd- deutschland GmbH b) -	A10 Blatt 3 und 4	
6.25	a) 37.890-37.907 b) Starkstromfreileitung 2St 380KV	a) - b) Sicherung der Leitung während der Bauzeit der Seitenablagerung zwischen BAB und NBS im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Energie-Versorgung Schwaben AG a2) Energie-Versorgung Schwaben AG b) -	A10 Blatt 5	
6.26	a) 38.150-38.175 b) Starkstromfreileitung 2St 10KV	a) - b) Sicherung der Leitung und insbesondere Sicherung des Mastes im Bereich der Seitenablagerung zwischen BAB und NBS, im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1)Neckarwerke Kirchheim u.T. a2)Neckarwerke Kirchheim u.T. b) -	A10 Blatt 6 und 8	
6.27	a) 38.645-38.677 b) Starkstromfreileitung 2St 10KV	a) - b) Umbau der Leitung und Verlegung des Mastes neben den Weg südlich der NBS, im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1)Neckarwerke Kirchheim u.T. a2)Neckarwerke Kirchheim u.T. b) -	A10 Blatt 6	
6.28	a) 38.677-38.747 b) Starkstromkabel 2St 10KV	a) - b) Verlegung der Leitung aus dem Bereich der NBS bis zum neuen Mast der Leitung 6.27 einschließlich Sicherung der Leitung im Einmündungsbereich der Rettungsplatzzufahrt, im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1)Neckarwerke Kirchheim u.T. a2)Neckarwerke Kirchheim u.T. b) -	A10 Blatt 6	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
6.29	a) 38.740-38.896 b) Fernmeldekabel	a) - b) Stilllegung und Verlegung der Leitung zum Stand- ort neue Hofstelle im Benehmen mit dem Lei- tungsträger	a1) Deutsche Telekom AG a2) Deutsche Telekom AG b) -	A10 Blatt 6 und 7	
6.30	a) 38.663-38.747 b) Fernmeldekabel	a) - b) Verlegung der Leitung aus dem Bereich der NBS einschließlich Sicherung der Leitung im Einmün- dungsbereich der Rettungsplatzzufahrt, im Be- nehmen mit dem Leitungsträger	a1) Deutsche Telekom AG a2) Deutsche Telekom AG b) -	A10 Blatt 6	
6.31	a) 38.747-38.896 b) Elektroleitung	a) - b) Verlegung der Leitung zum Standort neue Hofstelle einschließlich Sicherung der Leitung im Einmündungsbereich der Rettungsplatzzufahrt und im Bereich der Stützen der Brücke 5.8, im Be- nehmen mit dem Leitungsträger	a1)Neckarwerke Kirchheim u.T. a2)Neckarwerke Kirchheim u.T. b) -	A10 Blatt 6 und 7	
6.32	a) 38.745 b) Fernmeldekabel	a) - b) Sicherung der Leitung im Bereich der Kreuzung NBS und im Einmündungsbereich der Rettungs- platzzufahrt, im Benehmen mit dem Leitungsträ- ger	a1) Deutsche Telekom AG a2) Deutsche Telekom AG b) -	A10 Blatt 6	
6.33	a) 38.745-39.315 b) Starkstromkabel 10KV	a) - b) Sicherung der Leitung im Kreuzungsbereich der NBS und im Einmündungsbereich der Rettungs- platzzufahrt, sowie Verlegung der Leitung aus dem Bereich der Seitenablagerung zwischen BAB und NBS entlang dem nördlichen Weg parallel zur NBS bis zum Anschluß an den Bestand, im Be- nehmen mit dem Leitungsträger	a1)Neckarwerke Kirchheim u.T. a2)Neckarwerke Kirchheim u.T. b) -	A10 Blatt 6 und 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
6.34	a) 38.749 b) Wasserleitung DN400	a) - b) Sicherung der Leitung im Einmündungsbereich der Rettungsplatzzufahrt und im Kreuzungsbereich NBS während der Bauzeit; im Bereich der Einmündung Rettungsplatzzufahrt Bau einer neuen Abzweigung für Leitung 6.37 im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Zweckverband LWV a2) Zweckverband LWV b) -	A10 Blatt 6	
6.35	a) 38.750 b) Fernmeldekabel	a) - b) Sicherung der Leitung im Bereich Seitenablagern, im Einmündungsbereich der Rettungsplatzzufahrt und im Kreuzungsbereich NBS während der Bauzeit, im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Zweckverband LWV a2) Zweckverband LWV b) -	A10 Blatt 6	
6.36	a) 38.761-38.870 b) Wasserleitung DN100	a) - b) Stilllegung der Leitung und Verlegung der Leitung zum neuen Standort Hofstelle (siehe 6.37), im Benehmen mit dem Leitungsträger	a1) Gemeinde Aichelberg a2) Gemeinde Aichelberg b) -	A10 Blatt 6 bis 8	
6.37	a) 38.750-39.270 b) Wasserleitung DN100	a) - b) Verlegung einer Wasserleitung über den Rettungsplatz, Kreuzung der NBS und weitere Verlegung der Leitung zum neuen Standort Hofstelle, mit Anschluß an die bestehende Wasserleitung; im Bereich des Rettungsplatzes Bau eines Hydranten zur Löschwasserentnahme für den Alaufstiegstunnel. Die Verlegung erfolgt im Benehmen mit dem Leitungsträger und dem Rettungsdienst.	a1) Gemeinde Aichelberg a2) Gemeinde Aichelberg b) -	A10 Blatt 6 und 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
7		Durchlässe			
7.1	a) 34.790 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 unter neuem Weg mit Anschluß an die Lindach	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 2	
7.2	a) 35.200 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 unter neuem Weg mit Anschluß an die neue Lindach über neue Vernässungsmulde	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 2	
7.3	a) 35.225 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 unter neuem Weg mit Anschluß an die neue Lindach über neue Vernässungsmulde	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 2	
7.4	a) 35.305-35.375 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 unter neuem Weg mit Anschluß an die neue Lindach über neue Vernässungsmulde	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 2	
7.5	a) 35.810 b) Wassergraben	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 400 unter neuem Weg	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 3	
7.6	a) 35.810 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 mit Anschluß an vorhandenen Wassergraben	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 3	
7.7	a) 35.815 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 unter neuem Weg	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 3	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
7.8	a) 35.990-36.030 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 unter der An- schlußstelle der neuen Betriebsumfahrt an die BAB	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 3	
7.9	a) 36.870 b) Wassergraben und Durchlässe	a) - b) Auflassung vorhandener Durchlässe DN 300 und DN 250 und Neubau eines Durchlasses DN 350 un- ter bestehendem Weg	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 4	
7.10	a) 37.000 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 350 unter Weg 5461	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 4	
7.11	a) 37.013 b) Durchlaß	a) - b) Auflassung und Verfüllung eines vorhandenen Durchlasses DN 1000 unter der BAB	a1) BRD, Bundesstraßenver- waltung a2) - b) -	A11 Blatt 4	
7.12	a) 37.160 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 700 unter Weg 5494	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 4	
7.13	a) 37.225 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 700 unter neuem Weg	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 4	
7.14	a) 37.330 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 unter neuem Weg mit Anschluß an den Seebach	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 5	
7.15	a) 38.050-38.060 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 unter beste- hendem Weg	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 5	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
7.16	a) 38.060 b) Seehaldenbach	a) - b) Neubau eines Rechteckdurchlasses B x H = 2,00 x 1,20 m unter neuer NBS und Ausbau eines vorhandenen Durchlasses DN 1000 unter vorhandenem Weg	a1) Gemeinde a2) DB AG b) für Gewässer die Gemeinde	A11 Blatt 5	
7.17	a) 38.330 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 mit Anschluß an den Seebach	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 6	
7.18	a) 38.355-38.395 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 500 unter neuer Seitenablagerung mit Anschluß an bestehenden Durchlaß DN 500 unter Zu- und Abfahrt zur BAB mit Anschluß an den Seehaldenbach	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) -	A11 Blatt 8	
7.19	a) 38.490-38.505 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 unter neuem Weg	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 6	
7.20	a) 38.608-38.634 b) Wassergraben	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 800 unter neuem Weg und teilweise Grabenverrohrung	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 6	
7.21	a) 38.635 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 unter neuem Weg mit Anschluß an neuen Wassergraben Nr. 8.176.	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 6	
7.22	a) 38.995 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 unter neuem Weg	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 7	
7.23	a) 39.155 b) -	a) - b) Neubau eines Rechteckdurchlasses B x H = 0,80 x 0,60 m unter bestehendem Weg	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
7.24	a) 39.290 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 unter neuem Weg mit Anschluß an den neuen Seebach	a1) - a2) Landesforstverwaltung Baden-Württemberg b) -	A11 Blatt 7	
7.25	a) 39.303 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 unter neuem Weg mit Anschluß an die neue Raubbett- Entwässerungsrinne Nr. 8.127.	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 7	
7.26	a) 39.317-39.322 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses DN 300 unter neuem Weg.	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8		Wasserwirtschaftliche Maßnahmen			
8.1	a) 34.252-34.893 b) -	Streckenentwässerung und Tiefendrainage der NBS a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbe- reiches durch einen Bahnseitengraben auf der Nordseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 250 bis DN 500 und Vollsickerrohr DN 200 (ab km 34.492) in einer Rigole. Das Entwässerungssy- stem entwässert bei km 34.893 in den Schacht 34/14a bzw. 34/13a (Nr. 8.5 und 8.4) Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,60 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 1 und 2	
8.2	a) 34.252-34.893 b) -	a) Mittenentwässerung der NBS-Fahrbahn durch ein Teilsickerrohr DN 250 zwischen den beiden Strek- ken, mit Querableitungen DN 150 zu den Teilsik- kerrohren unter den Bahnseitengräben. Die Mit- tenentwässerung entwässert bei km 34.893 in den Schacht 34/13b (Nr. 8.5). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 1 und 2	
8.3	a) 34.252-34.893 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbe- reiches durch einen Bahnseitengraben auf der Südseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 250 bis DN 500 und Vollsickerrohr DN 200 (ab km 34.492) in einer Rigole. Das Entwässerungssy- stem entwässert bei km 34.893 in den Schacht 34/14c bzw. 34/13c (Nr. 8.5 und 8.4). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,80 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 1 und 2	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.4	a) 34.872-34.893 b) -	a) Ableitungskanal DN 200 für die NBS- Tiefendrainage zwischen km 34.492 und 34.893 mit Anschluß bei km 34.893 an Schacht 34/1d (Nr. 8.5). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 2	
8.5	a) 34.893-34.917 b) -	a) Ableitungskanal DN 600 für die NBS- Entwässerung zwischen km 34.252 und 34.893 mit Anschluß bei km 34.917 an die Lindach. b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 2	
8.6	a) 34.893-34.910 b) -	a) Entwässerung der NBS Fahrbahn auf der Nordsei- te der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 100 in ei- ner Rigole. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 34.893 in den Schacht 34/14,a (Nr. 8.5). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 2	
8.7	a) 34.893-34.935 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbe- reiches durch einen Bahnseitengraben auf der Südseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 150 in einer Rigole. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 34.893 in den Schacht 34/14c (Nr. 8.5). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,80 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 2	
8.8	a) 34.893-35.030 b) -	a) Mittenentwässerung der NBS-Fahrbahn durch ein Teilsickerrohr DN 250 zwischen den beiden Glei- sen. Die Mittenentwässerung entwässert bei km 35.030 über eine Querleitung DN 150 in Schacht 35/1c (Nr. 8.10). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 2	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.9	a) 35.025-35.757 b) -	a) Mittenentwässerung der NBS-Fahrbahn durch ein Teilsickerrohr DN 250 zwischen den beiden Gleisen, mit Querableitungen DN 150 zu den Teilsickerrohren unter den Bahnseitengräben. Die Mittenentwässerung entwässert bei km 35.030 in den Schacht 35/1c (Nr. 8.10). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 2 und 3	
8.10	a) 35.030 b) -	a) Ableitungskanal DN 600 für die NBS-Entwässerung zwischen km 35.030 und 36.145 mit Anschluß bei km 35.020 an die Lindach. Schacht 35/1d wird als Toskammerschacht hergestellt. b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 2	
8.11	a) 35.030-35.765 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbereiches durch einen Bahnseitengraben auf der Nordseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 150 bis DN 500 in einer Rigole. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 35.030 in den Schacht 35/1a (Nr. 8.10). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,60 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 2 und 3	
8.12	a) 35.030-35.763 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbereiches durch einen Bahnseitengraben auf der Südseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 350 bis DN 600 in einer Rigole. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 35.030 in den Schacht 35/1c (Nr. 8.10). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,60 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 2 und 3	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.13	a) 35.754-35.858 b) -	a) Entwässerungskanal DN 350 der NBS zur Ableitung der Streckenentwässerung über die neue NBS-Brücke über die L 1200. Der Kanal entwässert bei km 35.754 in den Schacht 35/12c (Nr. 8.12) b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 3	
8.14	a) 35.858-36.090 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbereiches durch einen Bahnseitengraben auf der Nordseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 250 bis DN 350 und Vollsickerrohr DN 200 (von km 35.977 bis km 36.090) in einer Rigole. Das Teilsickerrohrsystem entwässert bei km 35.858 in den Schacht 35/15b (Nr. 8.13). Das Vollsickerrohrsystem entwässert bei km 36.092 in den Schacht 36/2c (Nr. 8.19). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,80 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 3	
8.15	a) 35.858-36.092 b) -	a) Mittenentwässerung der NBS-Fahrbahn durch ein Teilsickerrohr DN 250 zwischen den beiden Gleisen, mit Querableitungen DN 150 zu den Teilsickerrohren unter den Bahnseitengräben. Die Mittenentwässerung entwässert bei km 35.858 in den Schacht 35/15b (Nr. 8.13). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 3	
8.16	a) 35.858-36.092 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbereiches durch einen Bahnseitengraben auf der Südseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 200 bis DN 350 und Vollsickerrohr DN 200 (von km 35.977 bis km 36.092) in einer Rigole. Das Teilsickerrohrsystem entwässert bei km 35.858 in den Schacht 35/15b (Nr. 8.13). Das Vollsickerrohrsystem entwässert bei km 36.092 in den Schacht 36/2c (Nr. 8.19). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,80 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 3	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.17	a) 36.090-36.166 b) -	a) Entwässerung auf der Nordseite der NBS-Trasse vor neuer Stützwand mit Anschluß an Schacht 36/3a (Nr. 8.20). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 3	
8.18	a) 36.092-37.085 b) -	a) Mittenentwässerung der NBS-Fahrbahn durch ein Teilsickerrohr DN 250 zwischen den beiden Gleisen, mit Querableitungen DN 150 zu den Teilsickerrohren unter den Bahnseitengräben. Die Mittenentwässerung entwässert bei km 37.085 in den Schacht 37/2b (Nr. 8.21). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 3 und 4	
8.19	a) 36.092-37.087 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbereiches durch einen Bahnseitengraben auf der Südseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 200 bis DN 600 und Vollsickerrohr DN 200 in einer Rigole. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 37.085 in den Schacht 37/2c bzw. 37/3c (Nr. 8.21 und 8.25). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,80 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 3 und 4	
8.20	a) 36.166-37.087 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbereiches durch einen Bahnseitengraben auf der Nordseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 200 bis DN 600 und Vollsickerrohr DN 200 in einer Rigole. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 37.085 in den Schacht 37/2a bzw. 37/3a (Nr. 8.21 und 8.25). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,60 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 3 und 4	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.21	a) 37.085 b) -	a) Ableitungskanal DN 700 und DN 1000 für die NBS- Entwässerung zwischen km 36.090 und 37.085 mit Anschluß bei km 37.085 an den Seebach nördlich der BAB. b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 4	
8.22	a) 37.085-37.175 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbe- reiches durch einen Bahnseitengraben auf der Südseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 200 bis DN 250 Vollsickerrohr DN 200 in einer Ri- gole. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 37.085 in den Schacht 37/2a bzw. 37/3a (Nr. 8.21 und 8.25). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,60 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 4	
8.23	a) 37.085-37.223 b) -	a) Mittenentwässerung der NBS-Fahrbahn durch ein Teilsickerrohr DN 250 zwischen den beiden Glei- sen, mit Querableitungen DN 150 zu den Teilsik- kerrohren unter den Bahnseitengräben. Die Mit- tenentwässerung entwässert bei km 37.085 in den Schacht 37/2b (Nr. 8.21). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 4	
8.24	a) 37.085-37.185 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbe- reiches durch einen Bahnseitengraben auf der Südseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 200 und Vollsickerrohr DN 200 in einer Rigole. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 37.085 in den Schacht 37/2c bzw. 37/3c (Nr. 8.21 und 8.25). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,80 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 4	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.25	a) 37.087 b) -	a) Ableitungskanal DN 200 für die NBS- Tiefendrainage zwischen km 36.092 und 37.087 mit Anschluß bei km 37.085 an Schacht 37/1d (Nr. 8.21). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 4	
8.26	a) 37.130-37.223 b) -	a) Ableitungskanal DN 500, DN 800 und DN 1000 für die NBS-Entwässerung zwischen km 37.223 und 38.057 mit Anschluß bei km 37.130 an den See- bach nördlich der BAB. b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 4	
8.27	a) 37.175-37.220 b) -	a) Entwässerungsrinne auf der Nordseite der NBS- Trasse zur Entwässerung der NBS-Fahrbahn mit Anschluß an Schacht 37/5a (Nr. 8.24). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 4	
8.28	a) 37.185-37.220 b) -	a) Bahnseitengraben auf der Südseite der NBS- Trasse zur Entwässerung der NBS-Fahrbahn mit Anschluß an Schacht 37/5c (Nr. 8.22). Der Graben erhält eine dichte Sohle Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,80 m; h = 0,20 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 4	
8.29	a) 37.195-37.217 b) -	a) Ableitungskanal DN 200 für die NBS- Tiefendrainage zwischen km 37.217 und 38.057 mit Anschluß bei km 37.195 an Schacht 37/2f (Nr. 8.26). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 4	
8.30	a) 37.197-37.488 b) -	a) Tiefendrainage aus Vollsickerrohren DN 200 nörd- lich entlang des Rastplatztunnels. Das Tiefen- drainagesystem entwässert bei km 37.197 in den Schacht 37/1g (Nr. 8.29). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 4 und 5	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.31	a) 37.217-37.488 b) -	a) Tiefendrainage aus Vollsickerrohren DN 200 südlich entlang des Rastplatztunnels. Das Tiefendrainagesystem entwässert bei km 37.217 in den Schacht 37/1j (Nr. 8.29). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 4 und 5	
8.32	a) 37.223-37.480 b) -	a) Entwässerungskanal DN 500 zur Ableitung der Streckenentwässerung im Rastplatztunnel auf der Nordseite der NBS-Trasse. Der Kanal entwässert bei km 37.223 in den Schacht 37/6a (Nr. 8.26). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 4 und 5	
8.33	a) 37.223-37.480 b) -	a) Entwässerungskanal DN 500 zur Ableitung der Streckenentwässerung im Rastplatztunnel auf der Südseite der NBS-Trasse. Der Kanal entwässert bei km 37.223 in den Schacht 37/6c (Nr. 8.26). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 4 und 5	
8.34	a) 37.223-38.061 b) -	a) Mittinentwässerung der NBS-Fahrbahn durch ein Teilsickerrohr DN 250 zwischen den beiden Gleisen, mit Querableitungen DN 150 zu den Teilsickerrohren unter den Bahnseitengräben. Die Mittinentwässerung entwässert bei km 37.223 in den Schacht 37/5b (Nr. 8.26). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 4 und 5	
8.35	a) 37.480-38.067 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbereiches durch einen Bahnseitengraben auf der Nordseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 150 bis DN 350 und Vollsickerrohr DN 200 in einer Rigole. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 37.480 in den Schacht 37/11a bzw. 37/4g (Nr. 8.32 und 8.30). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,80 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 5	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.36	a) 37.480-38.055 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbe- reiches durch einen Bahnseitengraben auf der Südseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 150 bis DN 500 und Vollsickerrohr DN 200 in einer Rigole. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 37.480 in den Schacht 37/11c bzw. 37/5j (Nr. 8.33 und 8.31). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,80 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 5	
8.37	a) 38.061 b) -	a) Ableitungskanal DN 700 und 800 für die NBS- Entwässerung zwischen km 38.061 und 38.775 mit Anschluß bei km 38.065 an RRB (Seehaldenbach) (Nr. 8.97). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 5	
8.38	a) 38.061-38.461 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbe- reiches durch einen Bahnseitengraben auf der Nordseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 350 in einer Rigole. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 38.061 in den Schacht 38/2a (Nr. 8.37). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,80 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 5 und 6	
8.39	a) 38.061-38.695 b) -	a) Mittinentwässerung der NBS-Fahrbahn durch ein Teilsickerrohr DN 250 zwischen den beiden Gle- isen, mit Querableitungen DN 150 zu den Teilsik- kerrohren unter den Bahnseitengräben. Die Mit- tentwässerung entwässert bei km 38.061 in den Schacht 38/1b (Nr. 8.37). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 5 und 6	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.40	a) 38.061-38.695 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbe- reiches durch einen Bahnseitengraben auf der Südseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 150 bis DN 350 in einer Rigole. Das Entwässe- rungssystem entwässert bei km 37.061 in den Schacht 38/2c. (Nr. 8.37) Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,60 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 5 und 6	
8.41	a) 38.575-38.902 b) -	a) Ableitungskanal DN 400 und DN 600 für die NBS- Entwässerung zwischen km 38.902 und 39.181 und die Sohlentwässerung der Seitenablagerun- gen mit Anschluß bei km 38.575 an das RRB (L 1214)(Nr. 8.106). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 6 und 7	
8.42	a) 38.695-38.776 b) -	a) Mittenentwässerung der NBS-Fahrbahn durch ein Teilsickerrohr DN 250 zwischen den beiden Glei- sen. Die Mittenentwässerung entwässert bei km 38.695 über Querleitung DN 150 in den Schacht 38/11c (Nr. 8.40). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 6	
8.43	a) 38.744-38.776 b) -	a) Ableitungskanal DN 300 und DN 400 für die NBS- Entwässerung zwischen km 38.776 und 39.179 mit Anschluß bei km 38.744 an Schacht 38/1e (Nr. 8.41), Schacht 38/1f wird als Toskammerschacht hergestellt b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 6	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.44	a) 38.770-39.179 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbe- reiches durch einen Bahnseitengraben auf der Südseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 150 bis DN 350 und Vollsickerrohr DN 200 (bis km 39.120) in einer Rigole. Das Teilsickerrohrsystem entwässert bei km 37.776 in den Schacht 38/12c (Nr. 8.43). Die Tiefendrainage entwässert bei km 39.120 in den Schacht 39/2c (Nr. 8.49). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,60 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 6 und 7	
8.45	a) 38.776-38.941 b) -	a) Mittenentwässerung der NBS-Fahrbahn durch ein Teilsickerrohr DN 250 zwischen den beiden Glei- sen, mit Querableitungen DN 150 zu den Teilsik- kerrohren unter den Bahnseitengräben. Die Mit- tenentwässerung entwässert bei km 38.776 über Querleitung DN 150 in den Schacht 38/12c (Nr. 8.43). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 6 und 7	
8.46	a) 38.902-39.068 b) -	a) Entwässerung der NBS-Fahrbahn und des Ret- tungsplatzes durch einen Bahnseitengraben bzw. eine Entwässerungsrinne auf der Nordseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 350 bis DN 400 in einer Rigole. Das Entwässerungssystem ent- wässert bei km 38.902 in den Schacht 38/8a (Nr. 8.41). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,60 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.47	a) 38.941-39.180 b) -	a) Entwässerung der befestigten Bahnbetriebsfläche durch ein Teilsickerrohr DN 250 mit Anschluß bei km 38.941 an den Schacht 38/15c (Nr. 8.44). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 7	
8.48	a) 39.068-39.150 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbereiches durch einen Bahnseitengraben auf der Nordseite der NBS-Trasse mit Teilsickerrohr DN 150 (ab km 39.120) in einer Rigole. Das Teilsickerrohrsystem entwässert bei km 39.068 in den Schacht 39/1a (Nr. 8.46). Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,60 m; h = 0,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 7	
8.49	a) 39.120 b) -	a) Ableitungskanal DN 250 für die NBS-Tiefendrainage zwischen km 39.120 und 39.270 sowie für die Sohlentwässerung der Seitenablagernungen mit Anschluß bei km 39.110 an den Seebach. b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 7	
8.50	a) 39.120-39.270 b) -	a) Tiefendrainage aus Vollsickerrohren unter dem Bahnseitengraben bzw. der Entwässerungsrinne auf der Nordseite der NBS-Trasse. Das Tiefendrainagesystem entwässert bei km 39.120 in den Schacht 39/2a (Nr. 8.49). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 7	
8.51	a) 39.150-39.270 b) -	a) Entwässerungsrinne auf der Nordseite der NBS-Trasse zur Entwässerung der NBS-Fahrbahn mit Anschluß bei km 39.180 an Schacht 39/3a (Nr. 8.52). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.52	a) 39.179 b) -	a) Ableitungskanal DN 500 für die NBS- Entwässerung zwischen km 39.179 und 39.270 mit Anschluß bei km 39.177 an das RRB (Seebach) (Nr. 8.121). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 7	
8.53	a) 39.179-39.270 b) -	a) Entwässerung des NBS-Damm- und Einschnittbe- reiches durch einen Bahnseitengraben auf der Südseite der NBS-Trasse. Der Graben entwässert bei km 39.179 in den Schacht 39/3c (Nr. 8.52). Der Graben erhält eine dichte Sohle. Abmessungen des Bahnseitengrabens: b = 1,60 m; h = 1,40 m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 7	
8.54	a) 39.179-39.270 b) -	a) Tiefendrainage aus Vollsickerrohren unter dem Bahnseitengraben bzw. der Entwässerungsrinne auf der Südseite der NBS-Trasse. Das Tiefen- drainagensystem entwässert bei km 39.179 in den Schacht 39/3c (Nr. 8.44). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 7	
8.55	a) 39.180-39.270 b) -	a) Entwässerung der befestigten Bahnbetriebsfläche durch ein Teilsickerrohr DN 250 mit Anschluß bei km 39.180 an Schacht 39.4b (Nr. 8.52). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.56	a) 37.762-38.060 b) -	Sohlentwässerung der Seitenablagerungen a) - b) Sohlentwässerung der Seitenablagerung in der Einschlußlinse zwischen BAB und NBS. Entwässerung der Dammschulter der BAB im Bereich km 38.010 bis 38.045 über Kiesrigolen im Abstand von 10 m. Die Kiesrigolen schließen an eine am Dammfuß verlaufende Längsrigole an. In der ebenen Auflagerungsfläche wird eine Flächendrainage mit Filterkies 16/32 in einer Stärke von 50 cm aufgebracht. Der Flächenfilter wird über Teilsickerrohre DN 150 entwässert und das gesammelte Drainagewasser über am Fuß der Seitenablagerung angeordnete Teilsickerrohre DN 200 bis DN 300 abgeleitet. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 38.051 in Schacht 38/1 m mit Anschluß an die Oberflächenentwässerung der Seitenablagerung (Nr. 7.15 und 8.95).	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 5	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.57	a) 38.063-38.465 b) -	a) - b) Sohlentwässerung der Seitenablagerung in der Einschlußlinse zwischen BAB und NBS. Entwässerung der Dammschulter der BAB sowie im Bereich 38.265 bis 38.465 der Dammschulter der NBS über Kiesrigolen im Abstand von 10 m. Die Kiesrigolen werden über eine Längsrigole am Dammfuß gefaßt. In der ebenen Auflagerungsfläche wird eine Flächendrainage mit Filterkies 16/32 in einer Stärke von 50 cm aufgebracht. Der Flächenfilter wird über Teilsickerrohre DN 150 entwässert und das gesammelte Drainagewasser über am Fuß der Seitenablagerung angeordnete Teilsickerrohre DN 200 bis DN 350 abgeleitet. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 38.065 in Schacht 38/1 o. Über ein Vollrohr DN 350 wird das Drainagewasser bei km 38.063 in den Seehaldenbach eingeleitet. Der Tiefpunkt der Längsrigole am Fuß des Autobahndammes entwässert bei km 38.075 über ein Vollrohr DN 300 in den Seehaldenbach.	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 5	
8.58	a) 38.225-38.700 b) -	a) - b) Sohlentwässerung der Seitenablagerung südlich der NBS. Entwässerung der Dammschulter der NBS über Kiesrigolen im Abstand von 10 m. Die Kiesrigolen werden über eine Längsrigole am Dammfuß gefaßt. In der ebenen Auflagerungsfläche wird eine Flächendrainage mit Filterkies 16/32 in einer Stärke von 50 cm aufgebracht. Der Flächenfilter wird über Teilsickerrohre DN 150 entwässert und das gesammelte Drainagewasser über am Fuß der Seitenablagerung angeordnete Teilsickerrohre DN 200 bis DN 250 abgeleitet. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 38.332 in Schacht 38/1 p mit Anschluß an die Oberflächenentwässerung der Seitenablagerung (Nr. 7.17 und 8.99).	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 6	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.59	a) 38.350-38.685 b) -	a) - b) Sohlentwässerung der Seitenablagerung nördlich der BAB. Entwässerung der Dammschulter der BAB über Kiesrigolen im Abstand von 10 m. Die Kiesrigolen werden über eine Längsrigole am Dammfuß gefaßt. In der ebenen Auflagerungsfläche wird eine Flächendrainage mit Filterkies 16/32 in einer Stärke von 50 cm aufgebracht. Der Flächenfilter wird über Teilsickerrohre DN 150 entwässert und das gesammelte Drainagewasser über am Fuß der Seitenablagerung angeordnete Teilsickerrohre DN 200 bis DN 250 abgeleitet. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 38.395 in Schacht 38/2 k mit Anschluß an die Oberflächenentwässerung der Seitenablagerung (Nr. 7.18 und 8.100).	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 8	
8.60	a) 38.740-39.160 b) -	a) - b) Sohlentwässerung der Seitenablagerung südlich der NBS. Entwässerung der Dammschulter der NBS über Kiesrigolen im Abstand von 10 m. Die Kiesrigolen werden über eine Längsrigole am Dammfuß gefaßt. In der ebenen Auflagerungsfläche wird eine Flächendrainage mit Filterkies 16/32 in einer Stärke von 50 cm aufgebracht. Der Flächenfilter wird über Teilsickerrohre DN 150 entwässert und das gesammelte Drainagewasser über am Fuß der Seitenablagerung angeordnete Teilsickerrohre DN 200 bis DN 250 abgeleitet. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 38.745 in Schacht 38/1 e mit Anschluß an die Oberflächenentwässerung der Seitenablagerung und Ableitung der NBS-Entwässerung Nr. 8.41.	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 6 und 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.61	a) 38.740-39.150 b) -	a) - b) Sohlerwässerung der Seitenablagelung in der Einschlußlinse zwischen BAB und NBS im Bereich südlich der bestehenden Sohlerwässerung des Autobahndammes. Entwässerung der Auflagerungsfläche durch einen Flächenfilter, der über Teilsickerrohre DN 150 in die am Fuß der Seitenablagelung angeordneten Teilsickerrohre DN 200 bis DN 300 entwässert. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 38.751 in Schacht 38/1 u. Über ein Vollrohr DN 300 wird das gesammelte Drainagewasser in den bestehenden Schacht S 16 der Sohlerwässerung des Autobahndammes eingeleitet, der entsprechend umgebaut wird (Ableitung über Nr. 8.108).	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 6 und 7	
8.62	a) 38.765-39.270 b) -	a) - b) Sohlerwässerung der Seitenablagelung in der Einschlußlinse zwischen BAB und NBS im Bereich der bestehenden Sohlerwässerung des Autobahndammes sowie östlich dieses Bereiches. Entwässerung der Dammschulter der BAB über Kiesrigolen im Abstand von 10 m. Die Kiesrigolen entwässern über die am Dammfuß angeordnete neue Längsdrainage aus Teilsickerrohren DN 200 bis DN 350. Die bisher bestehende Längsdrainage, die Längssammelleitung und die bestehenden Kontrollschächte werden abgebaut. Das Entwässerungssystem entwässert bei km 38.768 in Schacht 38/1 w. Über ein Vollrohr DN 600 wird das gesammelte Drainagewasser zum bestehenden Schacht S 13 der bestehenden Sohlerwässerung des Autobahndammes geleitet, der entsprechend umgebaut wird. Die bestehenden Stichleitungen unter dem Autobahndamm werden verlängert und an das Entwässerungssystem Nr. 8.61 angeschlossen.	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 6 und 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.63	a) 39.120-39.310 b) -	a) - b) Sohlerwässerung der Seitenablage- rung in der Einschlußlinse zwischen BAB und NBS im Be- reich östlich der bestehenden Sohlerwässerung des Autobahndammes. Entwässerung der Damm- schulter der BAB über Kiesrigolen im Abstand von 10 m. Die Kiesrigolen schließen an eine am Dammfuß verlaufende Längsrigole an. In der eben- en Auflagerungsfläche wird eine Flächendrainage mit Filterkies 16/32 in einer Stärke von 50 cm aufgebracht. Der Flächenfilter wird über Teilsick- kerrohre DN 150 entwässert und das gesammelte Drainagewasser über am Fuß der Seitenablage- rung angeordnete Teilsickerrohre DN 200 bis DN 250 abgeleitet. Das Entwässerungssystem ent- wässert bei km 39.121 in Schacht 39/1 v. Über ein Vollrohr DN 250 wird das gesammelte Drainage- wasser gemeinsam mit dem Quellwasser aus dem Bereich nördlich der BAB zu Schacht 39/2 a mit Anschluß an die Drainage der NBS weitergeleitet (Nr. 8.49). Die bestehende Ableitung zum Seebach wird einschließlich des Kontrollschachtes abge- brochen. Allgemeine Entwässerungsanlagen	a1) - a2) DB AG b) -	A13 Blatt 7	
8.64	a) 34.050-34.375 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablage- rung südlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungs- fuß. Der Graben entwässert bei km 34.050 in einen bestehenden Straßenseitengraben. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 1	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.65	a) 34.165-34.340 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der BAB durch einen Abfanggraben (Sammelmulde) am Böschungsfuß ohne Ableitung. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) Gemeinde	A11 Blatt 1	
8.66	a) 34.340-34.790 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der BAB durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 34.790 über den Durchlaß Nr. 7.1 in die Lindach. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) Gemeinde	A11 Blatt 1 und 2	
8.67	a) 34.820-34.985 b) -	a) - b) Ableitungskanal DN 200 zur Wegentwässerung unter der neuen NBS-Brücke über die Lindach mit Anschluß bei km 34.820 an die Lindach.	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 2	
8.68	a) 34.860-35.005 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung südlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 35.005 über die neue Lindachböschung in die Lindach. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 2	
8.69	a) 34.987-35.030 b) -	a) - b) Entwässerung der Dammschüttung der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 34.985 in den Ableitungskanal Nr. 8.67	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 2	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.70	a) 35.030-35.295 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung südlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 35.030/35.085/35.200/35.225 über den BAB/NBS-Ableitungs-kanal Nr. 8.10, die Entwässerungsrinne Nr. 8.71 und die Durchlässe Nr. 7.2 und 7.3 in die neue Lindach.	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 2	
8.71	a) 35.085 b) -	a) - b) Neubau einer befahrbaren Entwässerungsrinne zur Ableitung des Abfanggrabens Nr. 8.70 mit Anschluß an die neue Lindach über neue Vernä-sungsmulde.	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 2	
8.72	a) 35.295-35.810 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung südlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 35.377 über den Durchlaß 7.4 in die Lindach. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m bis 0,30 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 2 und 3	
8.73	a) 35.750-35.810 b) -	a) - b) Entwässerung der Dammschüttung der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 35.810 über den Durchlaß Nr. 7.6 in einen bestehenden Wasser-graben. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 3	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.74	a) 35.820-35.930 b) -	a) - b) Entwässerung der Dammschüttung der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 35.837 über einen bestehenden Durchlaß in einen bestehenden Wassergraben. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG im Bereich Bahnbetriebsgelände; Rest BRD, Bundesstraßenverwaltung b) -	A11 Blatt 3	
8.75	a) 35.880-36.055 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung zwischen BAB und NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 35.880 in den Abfanggraben Nr. 8.74. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) -	A11 Blatt 3	
8.76	a) 35.900-36.055 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung südlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 35.900 in einen bestehenden Straßenseitengraben. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 3	
8.77	a) 36.090-36.145 b) -	a) Neubau einer Entwässerungsmulde hinter neuer Stützwand auf der Nordseite der NBS-Trasse mit Anschluß an Schacht 36/2a (Nr. 8.14). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 3	
8.78	a) 36.152-36.166 b) -	a) Neubau einer Entwässerungsmulde hinter neuer Stützwand auf der Nordseite der NBS-Trasse mit Anschluß an Schacht 36/3a (Nr. 8.20). b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 3	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.79	a) 36.300-36.380 b) -	b) Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der BAB durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß mit Anschluß bei km 36.300 an bestehende Böschungsentwässerung. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m b) -	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) Gemeinde	A11 Blatt 3 und 4	
8.80	a) 36.380-36.600 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der BAB durch einen Abfanggraben (Sammelmulde) am Böschungsfuß ohne Ableitung. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) Gemeinde	A11 Blatt 4	
8.81	a) 36.530-36.658 b) Ackerdrainage	a) - b) Abbruch bestehender Ackerdrainagen und Herstellung einer neuen Drainagensammelleitung 65 mm südlich der NBS mit Anschluß an die NBS-Entwässerung (Nr. 8.19) über die Einschnittsböschung der NBS.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A13 Blatt 4	
8.82	a) 36.600-36.920 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der BAB durch einen Abfanggraben (Sammelmulde) am Böschungsfuß ohne Ableitung. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) Gemeinde	A11 Blatt 4	
8.83	a) 36.750-36.860 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung südlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 36.860 über die Einschnittsböschung der NBS in die NBS-Entwässerung (Nr. 8.19). Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 4	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.84	a) 36.920-37.045 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der BAB durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 37.045 in einen bestehenden Wassergraben. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) Gemeinde	A11 Blatt 4	
8.85	a) 36.800-36.845 b) Ackerdrainage	a) - b) Abbruch bestehender Ackerdrainagen und Herstellung einer neuen Drainagesammelleitung 65 mm südlich der NBS mit Anschluß an die NBS-Entwässerung (Nr. 8.19) über die Einschnittsböschung der NBS.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A13 Blatt 4	
8.86	a) 36.835 b) Ackerdrainage	a) - b) Neubau eines Auslaufs für bestehende Sammelleitung vorhandener Ackerdrainagen südlich der NBS mit Anschluß an die NBS-Entwässerung (Nr. 8.19) über die Einschnittsböschung der NBS.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A13 Blatt 4	
8.87	a) 36.855-36.870 b) Ackerdrainage	a) - b) Auffassung einer bestehenden Sammelleitung vorhandener Ackerdrainagen und Neubau einer Sammelleitung 100 mm mit neuem Anschluß an einen bestehenden Wassergraben.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A13 Blatt 4	
8.88	a) 37.175-37.240 b) -	a) Neubau einer Entwässerungsmulde hinter neuer Stützwand auf der Nordseite der NBS-Trasse und über neuem Tunnelportal mit Anschluß an Schacht 37/5a (Nr. 8.24). b) -	a1) - a2) DB AG b) - -	A11 Blatt 4 und 5	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.89	a) 37.205-37.250 b) -	a) - b) Entwässerung der südlichen Dammböschung des BAB-Rastplatzes durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 37.205 in den neuen Ableitungskanal für die NBS-Entwässerung (Nr. 8.26) . Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) Gemeinde	A11 Blatt 4 und 5	
8.90	a) 37.220-37.240 b) -	a) Neubau einer Entwässerungsmulde zwischen Hochwasserstauwand und Tunnelportal auf der Südseite der NBS-Trasse mit Anschluß an den Bahnseitengraben Nr. 8.28 . b) -	a1) - a2) DB AG b)	A11 Blatt 4 und 5	
8.91	a) 37.250-37.410 b) -	a) - b) Entwässerung der südlichen Dammböschung des BAB-Rastplatzes durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 37.330 über den Durchlaß Nr. 7.14 in den Seebach. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) Gemeinde	A11 Blatt 5	
8.92	a) 37.462-37.485 b) -	a) Neubau einer Entwässerungsmulde um das neue Tunnelportal mit Anschluß an Schacht 37/12a (Nr. 8.32) und 37/12c (Nr. 8.33). b) -	a1) - a2) DB AG b)	A11 Blatt 5	
8.93	a) 37.505-37.970 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung südlich der BAB durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 37.505 in Schacht 37/10h (Nr. 8.145). Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 5	
8.94	a) 37.600-37.980 b) Ackerdrainage	a) - b) Abbruch bestehender Ackerdrainagen und Anpassung an die veränderten Verhältnisse südlich der NBS. Das Ablaufsystem und die Einleitungen in den Seebach bleiben unverändert erhalten.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A13 Blatt 5	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.95	a) 37.970-38.060 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung südlich der BAB durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 38.050 über den Durchlaß Nr. 7.15 in den Seehaldenbach. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 5	
8.96	a) 37.970-38.155 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung südlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 38.050 in den Seehaldenbachdurchlaß Nr. 7.16 . Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 5 und 6	
8.97	a) 38.045-38.085 b) -	a) - b) Neubau eines Regenrückhaltebeckens als Erdbecken mit gedrosseltem Ablauf und Notüberlauf bei km 38.045 in den Seehaldenbach. Maximales Rückhaltevolumen: ca. 420 m³ Maximale Stautiefe: ca. 0,80 m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 5	
8.98	a) 38.064-38.435 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 38.064 in den Schacht 38/1j (Nr. 8.37). Der Graben erhält eine dichte Sohle. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m bis 0,30 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 5 und 6	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.99	a) 38.155-38.632 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung südlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 38.330 über den Durchlaß Nr. 7.17 in den Seebach. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 6	
8.100	a) 38.390-38.660 b) -	a) b) Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der BAB durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 38.395 über den Durchlaß Nr. 7.18 in den Seehaldenbach. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) Gemeinde	A11 Blatt 8	
8.101	a) 38.400-38.700 b) Ackerdrainage	a) - b) Abbruch bestehender Ackerdrainagen und Anpassung an die veränderten Verhältnisse südlich der NBS. Das Ablaufsystem und die Einleitungen in den Seebach bleiben unverändert erhalten.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A13 Blatt 6	
8.102	a) 38.430-38.527 b) -	a) - b) Entwässerung der südlichen Dammböschung der BAB-Ausfahrt (Anschlußstelle Aichelberg) durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 38.527 in den Schacht 38/2d (Nr. 8.104). Der Graben erhält eine dichte Sohle. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1)- a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 6	
8.103	a) 38.435-38.488 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 38.488 über den Durchlaß Nr. 7.19 in den Abfanggraben Nr. 8.102 . Der Graben erhält eine dichte Sohle. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 6	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.104	a) 38.461-38.527 b) -	a) - b) Ableitungskanal DN 300 und DN 400 für die Muldenentwässerung zwischen km 38.430 und 38.710 mit Anschluß bei km 38.461 an Schacht 38/7a (Nr. 8.38).	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 6	
8.105	a) 38.461-38.710 b) -	a) - b) Entwässerung der Dammschüttung der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 38.527 in den Schacht 38/1d Nr. 8.104 . Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 6	
8.106	a) 38.545-38.555 b) -	a) - b) Neubau eines Regenrückhaltebeckens als Erdbecken mit gedrosseltem Ablauf und Notüberlauf bei km 38.545 in den Seitengraben des Seebach. Maximales Rückhaltevolumen: ca. 290 m ³ Maximale Stautiefe: ca. 0,80 m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 6	
8.107	a) 38.632-38.710 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung südlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 38.632 über den Durchlaß Nr. 7.21 in einen Seitengraben des Seebach. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 6	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.108	a) 38.695-38.740 b) Ableitungskanal der Ver- kehrsflächen- und Sohlent- wässerung	a) - b) Ableitungskanal DN 800 für die Verkehrsflä- chenentwässerung der L 1214 und die Sohlent- wässerung der Seitenablagerungen mit Anschluß bei km 38.695 an den neuen Entwässerungsgra- ben Nr. 8.176 . Die bestehenden Entwässerungskanäle werden an den neuen Ableitungskanal angebunden. Die be- stehenden Ableitungsrohre DN 300, 500 und 800 werden aufgelassen.	a1) BRD, Bundesstraßenver- waltung a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 6	
8.109	a) 38.745-38.900 b) -	a) - b) Entwässerung der Dammschüttung der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungfuß. Der Graben entwässert bei km 38.745 in den Ablei- tungskanal Nr. 8.41. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 6 und 7	
8.110	a) 38.745-39.250 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung südlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungs- fuß. Der Graben entwässert bei km 38.745 in den Ableitungskanal Nr. 8.41. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 6 und 7	
8.111	a) 38.750 b) -	a) - b) Ableitungskanal DN 300 für die Muldenentwässe- rung zwischen km 38.750 und 38.965 mit An- schluß bei km 38.750 an Schacht 38/2e (Nr. 8.41).	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 6	
8.112	a) 38.750-38.965 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungs- fuß. Der Graben entwässert bei km 38.750 in den Ableitungskanal Nr. 8.111. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 6 und 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.113	a) 38.863-38.967 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 38.967 in den Ableitungskanal Nr. 8.115. Der Graben erhält eine dichte Sohle. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 7	
8.114	a) 38.861-39.184 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 38.995 über den Durchlaß Nr. 7.22 in die Steilrinne Nr. 8.116. Der Graben erhält eine dichte Sohle. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 7	
8.115	a) 38.952-38.967 b) -	a) - b) Ableitungskanal DN 400 für die Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der NBS mit Anschluß bei km 38.952 an Schacht 38/9a (Nr. 8.46). Schacht 38/1g wird als Toskammerschacht hergestellt.	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 7	
8.116	a) 38.967-38.995 b) -	a) - b) Neubau einer offenen Steilrinne nördlich der NBS zur Ableitung der Entwässerung der Seitenablagerung. Die Steilrinne entwässert bei km 38.967 in den Ableitungskanal Nr. 8.115 mit Toskammerschacht 38/1g. Rinnenabmessungen: b = 2,00 m; h = 0,25 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.117	a) 38.967-39.068 b) -	a) - b) Neubau einer Entwässerungsmulde hinter neuer Gabionenwand beim neuen Rettungsplatz nördlich der NBS mit Anschluß bei km 38.967 an den Ableitungskanal Nr. 8.115. Muldenabmessungen: b = 2,00 m; h = 0,25 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 7	
8.118	a) 39.069 b) -	a) - b) Ableitungskanal DN 300 für die Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der NBS mit Anschluß bei km 39.069 an Schacht 39/1a (Nr. 8.46).	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 7	
8.119	a) 39.069-39.181 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 39.069 in den Ableitungskanal Nr. 8.118. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 7	
8.120	a) 39.150-39.181 b) -	a) Neubau einer Entwässerungsmulde hinter neuer Stützwand auf der Nordseite der NBS-Trasse mit Anschluß an den Bahnseitengraben Nr. 8.48 . b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 7	
8.121	a) 39.160-39.190 b) -	a) - b) Neubau eines Regenrückhaltebeckens als Erdbecken mit gedrosseltem Ablauf und Notüberlauf bei km 39.165 in den neuen Seebach. Maximales Rückhaltevolumen: ca. 80 m³ Maximale Stautiefe: ca. 0,80 m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 7	
8.122	a) 39.181 b) -	a) - b) Ableitungskanal DN 300 für die Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der NBS mit Anschluß bei km 39.181 an Schacht 39/2e (Nr. 8.52).	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.123	a) 39.181-39.293 b) -	a) Neubau einer Entwässerungsmulde hinter neuer Stützwand auf der Nordseite der NBS-Trasse und um das nördliche Tunnelportal mit Anschluß bei km 39.181 an Schacht 39/2e (Nr. 8.52) und bei km 39.270 an Schacht 39/5b (Nr. 8.55). Die Mulde erhält eine dichte Sohle. b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 7	
8.124	a) 39.181-39.317 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung nördlich der NBS durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert bei km 39.181 in den Ableitungskanal Nr. 8.122 und bei km 39.303 in die Rauhbett-Entwässerungsrinne 8.127. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) DB AG b) Gemeinde	A11 Blatt 7	
8.125	a) 39.203-39.380 b) -	a) - b) Entwässerung der südlichen Dammböschung der BAB durch eine Bordsteinrinne und einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Die Anlagen entwässern bei km 39.322 über den Durchlaß Nr. 7.26 in den Entwässerungsgraben Nr. 8.124. Die Rinne erhält eine dichte Sohle. Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) -	A11 Blatt 7	
8.126	a) 39.270-39.293 b) -	a) Neubau einer Entwässerungsmulde um das südliche Tunnelportal mit Anschluß bei km 39.270 an Schacht 39/5 b (Nr. 8.55) und an den Bahnseiten-graben Nr. 8.53. b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A11 Blatt 7	
8.127	a) 39.285-39.308 b) -	a) - b) Neubau einer Rauhbett-Entwässerungsrinne über den Tunnelportalen der NBS (eventuell mit Anprallwand) als Abfanggraben für anfallendes Hangwasser. Die Rauhbettrinne entwässert bei km 39.290 über den Durchlaß Nr. 7.24 in den neuen Seebach. Rinnenabmessungen: b = 2,50 m; h = 0,25 m	a1) - a2) Landesforstverwaltung Baden-Württemberg b) -	A11 Blatt 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.128	a) 34.615-34.790 b) BAB-Seitengraben	BAB-Entwässerung a) - b) Änderung des bestehenden BAB-Seitengrabens auf der Nordseite der BAB und Anschluß bei km 34.790 über offene Steilrinne an den Abfanggraben Nr. 8.66. Der Graben erhält eine dichte Sohle. Abmessungen des BAB-Seitengrabens: b = 2,50 m; h = 0,25 m	a1) BRD, Bundesstraßenverwaltung a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) -	A11 Blatt 1 und 2	
8.129	a) 34.725 b) Kontrollschacht	a) - b) Umbau des bestehenden Schachtes nördlich der BAB zur Anpassung an das neue Gelände.	a1) BRD, Bundesstraßenverwaltung a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) -	A11 Blatt 1	
8.130	a) 34.765 b) Kontrollschacht	a) - b) Umbau des bestehenden Schachtes nördlich der BAB zur Anpassung an das neue Gelände.	a1) BRD, Bundesstraßenverwaltung a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) -	A11 Blatt 2	
8.131	a) 34.975-35.735 b) Ableitungskanal	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung und BAB-Fahrbahn durch einen neuen BAB-Seitengraben auf der Südseite der BAB mit einem Sammelkanal DN 300 bis 400. Die Kanaltrasse wird für einen 8-spurigen Ausbau der BAB ausgerichtet. Der Graben entwässert über Nischen der Seitenablagerung in den Sammelkanal. Der Graben erhält eine dichte Sohle. Der Sammelkanal entwässert bei km 35.030 in den Schacht 35/2e (Nr. 8.132). Die bisher bestehende Längsleitung und die bestehenden Schächte am bestehenden Dammfuß der BAB werden aufgelassen. Abmessungen des BAB-Seitengrabens: b = 2,50 m; h = 0,25 m	a1) BRD, Bundesstraßenverwaltung a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) -	A11 Blatt 2 und 3	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.132	a) 35.030 b) -	a) - b) Ableitungskanal DN 400 für die BAB- Entwässerung Nr. 8.131 zwischen km 34.975- 35.735 mit Anschluß an Schacht 35.1a (Nr. 8.10).	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 2	
8.133	a) 35.810-35.990 b) -	a) - b) Entwässerung der Dammschüttung der BAB und Ableitung der BAB-Fahrbahntwässerung durch einen Graben am Böschungsfuß zwischen BAB und NBS. Der Graben entwässert bei km 35.810 über den Durchlaß Nr. 7.7 in den Abfanggraben Nr. 8.74 .	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 3	
8.134	a) 36.780-36.962 b) Ableitungskanal	a) - b) Entwässerung der Einschnittsböschung und BAB- Fahrbahn durch einen neuen BAB-Seitengraben auf der Südseite der BAB mit einem Sammelkanal DN 600. Die Kanaltrasse wird für die neuen Ver- hältnisse der Rastplatzzufahrt ausgerichtet. Der Sammelkanal entwässert bei km 36.962 in den be- stehenden Schacht 8503. Bei km 36.780 wird die bestehende BAB- Entwässerung an den neuen Sammelkanal ange- schlossen. Der bisher bestehende Ableitungskan- nal zwischen Schacht 36/6d und 8503 wird aufge- lassen.	a1) BRD, Bundesstraßenver- waltung a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 4	
8.135	a) 36.965-37.100 b) -	a) - b) Neubau eines BAB-Seitengrabens auf der Nord- seite der BAB und Anschluß bei km 36.965 über bestehende BAB-Entwässerung an den Ablei- tungskanal Nr. 8.137. Abmessungen des BAB-Seitengrabens: b =2,50 m; h= 0,25 m	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 4	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.136	a) 37.010-37.234 b) -	a) - b) Schlitzrinne DN 300 auf der Südseite der BAB zur Entwässerung der BAB-Fahrbahn und Rastplatz-Einfahrt. Die Schlitzrinne entwässert bei km 37.079 über die Dammböschung der Rastplatz-Einfahrt in den Abfanggraben Nr. 8.138.	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 4	
8.137	a) 37.015-37.045 b) Wassergraben	a) - b) Ableitungskanal DN 600 für die bestehende BAB-Fahrbahnenentwässerung auf der Nordseite der BAB. Der Kanal entwässert bei km 37.045 in einen bestehenden Wassergraben.	a1) Gemeinde a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 4	
8.138	a) 37.035-37.170 b) -	a) - b) Entwässerung der Dammschüttung der BAB-Rastplatz-Einfahrt durch einen Abfanggraben am Böschungsfuß. Der Graben entwässert auf der Südseite der BAB bei km 37.170 in das Tosbecken des Hochwasserschutzes am Seebach (Nr. 8.165). Grabenabmessungen: b = 1,50 m; h = 0,20 m	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 4	
8.139	a) 37.148 b) -	a) - b) Neubau eines Ablaufes für die Entwässerung der neuen BAB-Rastplatz-Einfahrt. Der Ablauf entwässert auf der Südseite der BAB bei km 37.148 über die Dammböschung der Rastplatz-Einfahrt in den Abfanggraben Nr. 8.138.	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 4	
8.140	a) 37.175-37.238 b) Ableitungskanal	a) - b) Auflassung der vorhandenen Ableitung für die BAB-Entwässerung und der Einleitung in den vorhandenen Seebachdurchlaß unter der BAB.	a1) BRD, Bundesstraßenver- waltung a2) - b) -	A11 Blatt 4	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.141	a) 37.195-37.238 b)	a) - b) Ableitungskanal DN 500 für die BAB- Entwässerung (Nr. 8.145) zwischen km 37.238 und 37.497 mit Anschluß an Schacht 37/2f (Nr. 8.26).	a1)- a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 4	
8.142	a) 37.202-37.301 b) -	a) - b) Schmutzwasserkanal DN 200 zur Ableitung des Abwassers aus der WC-Anlage des südlichen BAB-Rastplatzes mit Anschluß an den bestehen- den Schacht 37/1n.	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 4 und 5	
8.143	a) 37.202-37.301 b) Schmutzwasserableitung	a) - b) Auflassung der vorhandenen Schmutzwas- serableitung aus der bestehenden WC-Anlage des südlichen BAB-Rastplatzes.	a1) BRD, Bundesstraßenver- waltung a2) - b) -	A11 Blatt 4 und 5	
8.144	a) 37.206-37.217 b) -	a) - b) Neubau eines Ablaufes für die Entwässerung der neuen BAB-Rastplatz-Einfahrt. Der Ablauf ent- wässert auf der Südseite der BAB bei km 37.206 in den Schacht 37/1h (Nr. 8.141).	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 4	
8.145	a) 37.238-37.497 b) Entwässerungskanal	a) - b) Entwässerung der BAB-Fahrbahn durch einen neuen Sammelkanal DN 400 bis 500 auf der Süd- seite der BAB. Die Kanaltrasse wird für einen 8- spurigen Ausbau der BAB ausgerichtet. Der vor- handene Graben entwässert in den neuen Sam- melkanal. Der Sammelkanal entwässert bei km 37.238 in den Schacht 37/3h (Nr. 8.141). Der vorhandene Entwässerungskanal DN 300 zwischen km 37.238 und 37.497 wird aufgelassen.	a1) BRD, Bundesstraßenver- waltung a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 5	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.146	a) 37.260-37.400 b) Rastplatzentwässerung	a) - b) Auflassung der Anlagen zur Oberflächenentwässerung auf dem südlichen BAB-Rastplatz und Neubau der Rastplatzentwässerung DN 300. Die Lage der Entwässerungsanlagen wird den neuen Verhältnissen angepaßt. Die Rastplatzentwässerung schließt bei km 37.260 mit Schacht 37/1k an die vorhandene Ableitung der Rastplatzentwässerung an und bei km 37.360 an Schacht 37/6h (Nr. 8.145).	a1) BRD, Bundesstraßenverwaltung a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) -	A 11 Blatt 5	
8.147	a) 37.360 b) Entwässerungskanal	a) - b) Anschluß der bestehenden BAB-Mittentwässerung an Schacht 37/6h (Nr. 8.145).	a1) BRD, Bundesstraßenverwaltung a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) -	A 11 Blatt 5	
8.148	a) 37.497 b) Entwässerungskanal	a) - b) Anschluß der bestehenden BAB-Mitten- und BAB-Seitentwässerung auf der Südseite der BAB an Schacht 37/10h (Nr. 8.145).	a1) BRD, Bundesstraßenverwaltung a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) -	A 11 Blatt 5	
8.149	a) 37.575-38.010 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung und BAB-Fahrbahn durch einen neuen BAB-Seitengraben auf der Südseite der BAB mit einem Sammelkanal DN 300. Die Kanaltrasse wird für einen 8-spurigen Ausbau der BAB ausgerichtet. Der Graben entwässert über Nieschen der Seitenablagerung in den Sammelkanal. Der Sammelkanal entwässert bei km 37.575 in den Schacht 37/12h und schließt an die bestehende BAB-Seitentwässerung an. Abmessungen des BAB-Seitengrabens: b = 2,50 m; h = 0,25 m	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenverwaltung b) -	A 11 Blatt 5	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1)bisheriger Eigentümer a2)künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.150	a) 38.061-38.100 b) -	a) - b) Ableitungskanal DN 400 und DN 700 für die BAB- Entwässerung (Nr. 8.151) zwischen km 38.100 und 38.670 mit Anschluß an Schacht 38/1j (Nr. 8.37).	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 5	
8.151	a) 38.100-38.370 b) -	a) - b) Entwässerung der Seitenablagerung und BAB- Fahrbahn durch einen neuen BAB-Seitengraben auf der Südseite der BAB mit einem Sammelkanal DN 300. Der Graben erhält eine dichte Sohle. Der Sammelkanal entwässert bei km 38.100 in den Schacht 38/2h (Nr. 8.150). Schacht 38/2h wird als Absturzschtbauwerk hergestellt. Abmessungen des BAB-Seitengrabens: b = 2,50 m; h = 0,25 m	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 5, 6 und 8	
8.152	a) 38.145 b) Entwässerungskanal	a) - b) Anschluß der bestehenden BAB- Mittentwässerung an Schacht 38/3h (Nr. 8.151). Der vorhandene Auslauf der BAB-Entwässerung an der südlichen Dammböschung der BAB wird aufgelassen.	a1) BRD, Bundesstraßenver- waltung a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 6	
8.153	a) 38.345-38.425 b) BAB-Seitengraben	a) - b) Aufweitung des bestehenden BAB-Seitengrabens und Anschluß bei km 38.355 über Schacht 38/1k an den bestehenden Durchlaß unter der BAB-Zu- /Abfahrt zum Seehaldenbach. Auflassung der be- stehenden Ableitung DN 300.	a1) BRD, Bundesstraßenver- waltung a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 8	
8.154	a) 38.355-38.385 b) -	a) - b) Neubau eines Seitengrabens auf der Ostseite der nördlichen BAB-Ausfahrt der Anschlußstelle Ai- chelberg mit Anschluß bei km 38.355 über Schacht 38/1k an den bestehenden Durchlaß un- ter der BAB-Zu-/Abfahrt zum Seehaldenbach.	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 8	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.155	a) 38.365 b) Kontrollschacht	a) - b) Umbau des bestehenden Schachtes auf der Nord- seite der NBS-Trasse zur Anpassung an die neue Seitenablagerung.	a1) BRD, Bundesstraßenver- waltung a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 6	
8.156	a) 38.367 b) Kontrollschacht	a) - b) Umbau des bestehenden Schachtes an der Ost- seite der nördlichen BAB-Zu-/Abfahrt zur Anpas- sung an die neue Seitenablagerung.	a1) BRD, Bundesstraßenver- waltung a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 8	
8.157	a) 38.370-38.490 b) -	a) - b) Neubau eines BAB-Seitengrabens auf der Südsei- te der BAB und Anschluß bei km 38.400 über eine offene Steilrinne an den Abfanggraben Nr. 8.102. Der Graben erhält eine dichte Sohle. Abmessungen des BAB-Seitengrabens: b = 2,50 m; h = 0,25 m	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 6 und 8	
8.158	a) 38.434-38.440 b) Kontrollschächte	a) - b) Umbau von drei bestehenden Schächten der Ab- leitung aus dem bestehenden RRB der BAB- Entwässerung bei der Anschlußstelle Aichelberg zur Anpassung an die neuen Seitenablagerungen auf der Nord- und Südseite der NBS-Trasse. Zwei weitere vorhandene Schächte werden auf- gelassen.	a1) BRD, Bundesstraßenver- waltung a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 6	
8.159	a) 38.850-39.180 b) -	a) - b) Neubau eines BAB-Seitengrabens auf der Südsei- te der BAB und Anschluß bei km 38.850 an die bestehende BAB-Entwässerung (DN 700) mit be- stehendem RRB bei der Anschlußstelle Aichel- berg. Der Graben erhält eine dichte Sohle. Abmessungen des BAB-Seitengrabens: b = 2,50 m; h = 0,25 m	a1) - a2) BRD, Bundesstraßenver- waltung b) -	A11 Blatt 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.160	a) 36.990-37.720 b) -	Hochwasserschutz a) - b) Stauraum zur Hochwasserrückhaltung südlich der NBS-Trasse in den bestehenden Tälern des Seebaches, Lachenbaches und eines Wassergrabens. Der Stauraum grenzt an die südliche Böschung des vorhandenen BAB-Rastplatzes „Albblick“ an. max. Stauraumvolumen ca. 84.000 m ³ max. Einstaufläche ca. 6,7 ha max. Einstautiefe ca. 8,5 m	a1) - a2) Gemeinde und Privatpersonen b) -	A15 Blatt 8	
8.161	a) 36.990-37.065 b) -	a) - b) Neubau eines Erddammes südlich der NBS-Trasse mit Dichtungskern und Betondichtwand sowie Anschluß an die neue Stauwand Nr. 8.163 Dammböschungen ≤ 1 : 5 Länge ca. 100 m Höhe max. 2,0 m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A15 Blatt 8	
8.162	a) 36.990-37.065 b) -	a) - b) Geländeanpassung zwischen neuem Erddamm und NBS. Maximale Geländeanhebung: ca. 2,50 m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A15 Blatt 8	

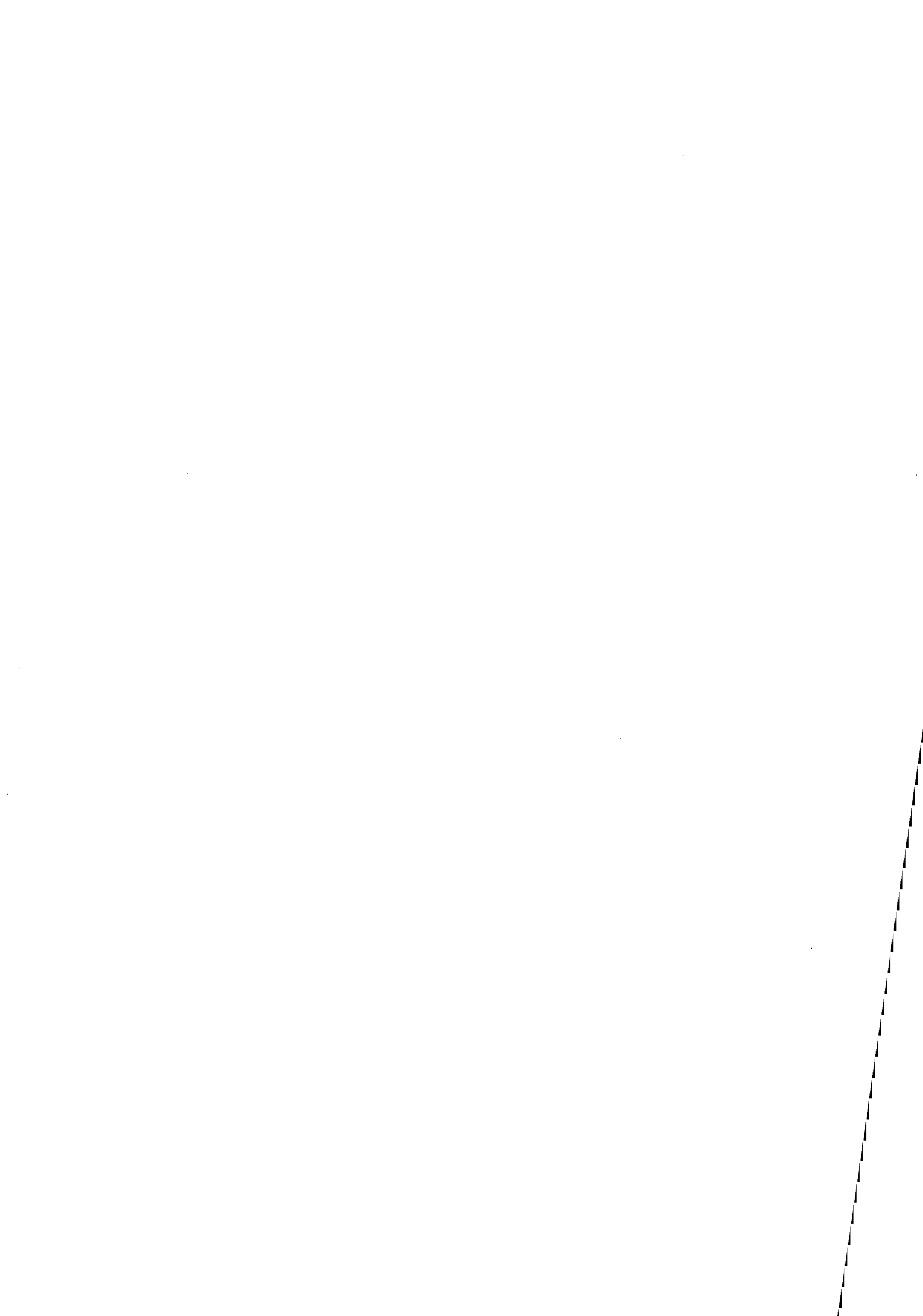
Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.163	a) 37.065-37.270 b) -	a) - b) Neubau einer Stauwand aus Stahlbeton südlich der NBS-Trasse mit befahrbarer Erdanschüttung auf der Südseite. Das östliche Stauwandende wird in den vorhandenen Rastplatz eingebunden. Der Zwischenraum zwischen Stauwand und neuem Tunnel unter dem Rastplatz wird am Stauwandende abgedichtet. Die Wasserseite der Stauwand erhält eine Flächenabdichtung aus Anstrich und Filtersteinen. Höhe der Stauwand max. 9,0 m Höhe der Erdanschüttung bis 1,0 m unter Stauwandkrone Länge der Stauwand ca. 210 m Böschungsneigung der Erdanschüttung ≈ 1 : 2,5	a1) - a2) Gemeinde b) -	A15 Blatt 8	
8.164	a) 37.065-37.200 b) -	a) - b) Geländeanhebung zwischen neuer Stauwand und neu verlegtem Wassergraben zum Seebach. Maximale Geländeanhebung: ca. 2,20 m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A15 Blatt 8	
8.165	a) 37.170 b) Seebachdurchlaß	a) - b) Neubau eines offenen Tosbeckens nördlich der NBS-Trasse mit Betonflügelwänden am Zu- und Ablauf. Die Tosbeckensohle erhält eine raue Sohlbefestigung und eine positive Sohlstufe am Beckenende. Die Seitenböschungen werden mit natürlichen Baustoffen gesichert. Das Tosbecken schließt an den vorhandenen Seebachdurchlaß unter der BAB an. Im Zuge der Tosbeckenherstellung wird der vorhandene Seebachdurchlaß unter der BAB um ca. 12 m verkürzt (Abbruch). Sohlbreite ca. 3,0 m Länge 15,0 m	a1) Gemeinde für Abbruchteil a2) Gemeinde b) -	A15 Blatt 8	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluss)
1	2	3	4	5	6
8.166	a) 37.175-37.205 b) -	a) - b) Neubau einer Hochwasserentlastung als Überlauf des Hochwasserrückhaltebeckens 8.12 mit Schachtentlastungsbauwerk L x B = 5,0 x 5,0 m i.L. und Ablaufstollen unter der NBS-Trasse. Der Ablaufstollen schließt an das neue Tosbecken Nr. 8.165 an. Das Schachtentlastungsbauwerk wird bis 1,0 m unter der Überlaufschwelle mit Erdreich umfüllt (Böschung $\approx 1 : 2,5$) und weiträumig umzäunt. Überlaufhöhe ca. 5,0 m Ablaufstollen B x H = 3,00 x 1,65/2,50/4,00 m Länge des Ablaufstollen ca. 49,0 m	a1) - a2) Ablaufstollen die DB AG; Rest die Gemeinde b) -	A15 Blatt 8	
8.167	a) 37.180-37.255 b) -	a) - b) Neubau eines Durchlasses für den Seebach unter der NBS-Trasse als Grundablaß des Hochwasserrückhaltebeckens Nr. 8.160 mit Einlaufschachtbauwerk L x B = ca. 2,40 m x 2,90 bis 4,0 m i.L. Der Durchlaß schließt an das neue Tosbecken Nr. 8.165 an und erhält eine raue Sohle (Aufbaustärke d = 30 cm). Das Einlaufschachtbauwerk ist in die Erdanschüttung der neuen Stauwand eingebunden. An der Zulaufseite ist die Erdanschüttung der Stauwand im Bereich des Seebachs durch Flügelwände aus Stahlbeton eingeschnitten. An der Stirnseite des Einlaufschachtes werden drei mit Schieber ausgerüstete Abflußöffnungen (einschl. Redundanz) hergestellt. Max. Höhe der Flügelwände bzw. der Stirnseite des Einlaufschachtes ca. 9 m Durchlaß/Ablauf B x H = 2,00 x 1,80 m Länge des Durchlasses ca. 49,0 m	a1) - a2) DB AG b) für Gewässer die Gemeinde	A15 Blatt 8	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
8.168	a) 37.200-37.220 b) -	a) - b) Neubau einer Verbindungsleitung DN 500 unter der Erdanschüttung der Stauwand zwischen Einlauf Grundablaß Nr. 8.167 und Ablaufstollen der Hochwasserentlastungsanlage Nr. 8.166 als Umgehungsmöglichkeit für Unterhaltungsarbeiten im Grundablaß. Die Verbindungsleitung ist im Normalfall geschlossen. Länge ca. 20,0 m	a1) - a2) Gemeinde b) -	A15 Blatt 8	
8.169	a) 37.265 b) -	a) - b) An der Zulaufseite der neuen Feldwegbrücke über den Seebach wird ein schräggestellter Grobrechen angebracht. Gewässerregulierungen	a1) - a2) Gemeinde b) -	A15 Blatt 8	
8.170	a) 34.945-35.465 b) Lindach	a) - b) Verlegung der Lindach südlich der NBS-Trasse mit Anpassung an neue Brückenbauwerke und Auflassung der bestehenden Lindach im Verlegungsabschnitt. Zwischen neuem Weg nördlich der Lindach und dem rechten Lindachufer werden vier Vernässungsmulden mit Anschluß an die neue Lindach geschaffen. Die Vernässungsmulden werden von der Entwässerung der Seitenablagerung Nr. 8.70 gespeist.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 2	
8.171	a) 36.870-37.233 b) Wassergräben	a) - b) Verlegung der Wassergräben bei km 35.870 und 37.030 südlich der NBS-Trasse mit Anpassung an neue Durchlässe und Auflassung der entfallenden Grabenabschnitte. Der neue Wassergraben wird bei km 37.230 an den Seebach angebunden.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A15 Blatt 8	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschluß)
1	2	3	4	5	6
8.172	a) 37.125-37.150 b) -	a) - b) Neubau einer neuen Einleitung in den Seebach nördlich der BAB bei km 37.128 als offener Graben. Teilweise wird das vorhandene Gelände leicht angehoben.	a1) - a2) Graben DB AG, Geländeanhebung betroffener Grundstückeigentümer b) -	A15 Blatt 8	
8.173	a) 37.219-37.255 b) Seebach	a) - b) Anpassung des vorhandenen Seebach an die neuen Flügelwände der Stauwandanschüttung (Nr. 8.163) und an das neue Einlaufbauwerk des Grundablasses (Nr. 8.167).	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A15 Blatt 8	
8.174	a) 38.060 b) Seehaldenbach	a) - b) Anpassung des Seehaldenbach an den neuen Durchlaß der NBS.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 5	
8.175	a) 38.613 b) Wassergraben	a) - b) Anpassung des Seebachseitengrabens an den neuen Durchlaß DN 800.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 6	
8.176	a) 38.634-38.694 b) Wassergraben	a) - b) Verlegung des Seebachseitengrabens mit Anpassung an den neuen Auslaß DN 800 und den Einlauf zum Durchlaß Nr. 7.20.	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A11 Blatt 6	
8.177	a) 39.107-39.380 b) Seebach	a) - b) Verlegung des Seebach über dem neuen Tunnelportal der NBS mit Anpassung an neuen Durchlaß bei km 39.155 und neue Feldwegfurt bei km 39.282 sowie Auflassung des bestehenden Seebach im Verlegungsabschnitt. Zur Überwindung der Steilstrecken werden Einzel- und Kaskadenabstürze hergestellt. Vor den Anschluß der Verlegungsstrecke an den bestehenden Seebach am Verlegungsende wird bei km 39.135 ein Geschiebe- und Sandfang hergestellt.	a1) im Bereich Flurstück 1120 Landesforstverwaltung Baden-Württemberg; übriger Bach Gemeinde a2) wie bisherige Eigentümer b) -	A11 Blatt 7	

Nr.	a) Bau-km b) vorhandene Anlagen	Neubau/Änderung von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b) vom künftigen Eigentümer abweichender Unterhalts- pflichtiger	Anlagennummer	Bemerkungen (z. B. Hin- weis auf Änderungen gemäß Planfeststel- lungsbeschuß)
1	2	3	4	5	6
9		Sonstige Maßnahmen			
9.1	a) 35.385-35.742 b) -	a) Neubau einer begrünbaren Steilböschung mit 60° zur Überbrückung des Höhenunterschiedes zwischen NBS und Seitenweg zwischen BAB und NBS Länge: ca.360m Höhe: max.3.0m b) -	a1) - a2) DB AG b) -	A5 Blatt 2	
9.2	a) 34.580-34.760 b) Zaun	a) - b) Neubau eines Zaunes als Ersatz für den bestehenden Zaun im Benehmen mit dem Eigentümer	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 1 und 2	
9.3	a) 35.375-35.505 b) Zaun	a) - b) Neubau eines Zaunes als Ersatz für den bestehenden Zaun im Benehmen mit dem Eigentümer	a1) Gemeinde a2) Gemeinde b) -	A5 Blatt 2	
9.4	a) 35.720-35.725 b) Zaun	a) - b) Neubau eines Zaunes als Ersatz für den bestehenden Zaun im Benehmen mit dem Eigentümer	a1) Privatperson a2) Privatperson b) -	A5 Blatt 3	





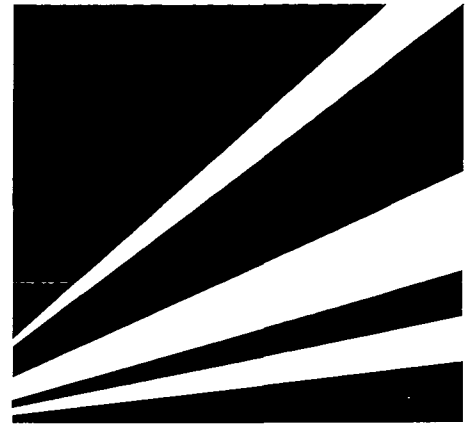


1



1

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

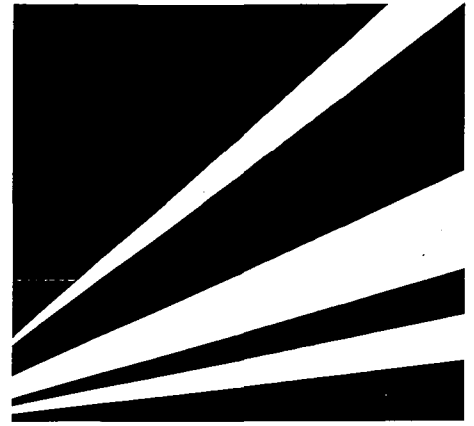
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

004-01

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig			Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittan</i> Prof. Ernst Krittan			Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name	Lage des PFA 2.1 c zur Gesamtstrecke	
Bearb.	08.97	Gls	Bearb.				
Gez.	08.97	Lor	Gez.				
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne		
						Maßstab 1:100000	Anlage: A1 Blätter 1 Blatt 1

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



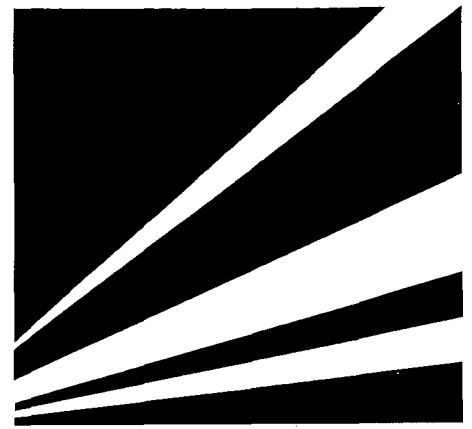
Bereich Wendlingen - Ulm

Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig			Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittan</i> Prof. Ernst Krittan			004-02	
						Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name	Blattschnittübersichtsplan Planfeststellungsabschnitt 2.1 c	
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.				
Gez.	08.97	Lor	Gez.				
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne		
						Maßstab 1:10000	Anlage: A2 Blätter 2 Blatt 1

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

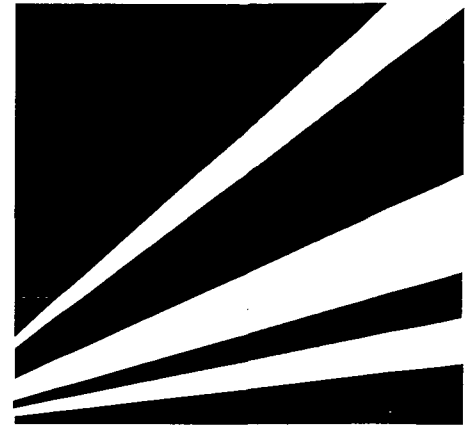
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

005 - 03

Stuttgart, den 01.10.1997		Stuttgart, den 01.10.1997		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
<i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		<i>Ernst Krittan</i> Prof. Ernst Krittan			
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gls	Bearb.		
Gez.	08.97	Lor	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
OBERMEYER PLANEN + BERATEN					
			Maßstab 1:10000		Anlage: A2
					Blätter 2 Blatt 2

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

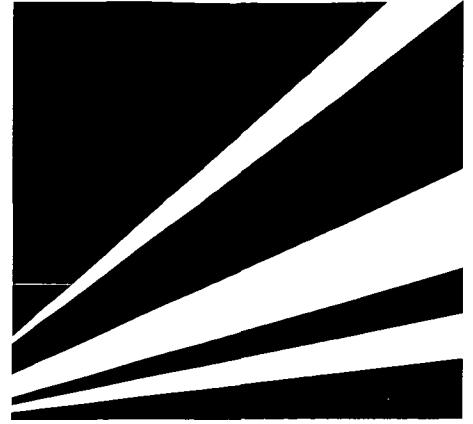
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006-04

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>R. Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>E. Krittan</i> Prof. Ernst Krittan		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest		
	Datum	Name				Datum
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.			
Gez.	08.97	Sta	Gez.			
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne	
						Übersichtlageplan Planfeststellungsabschnitt 2.1 c
					Blätter 1 Blatt 1	

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

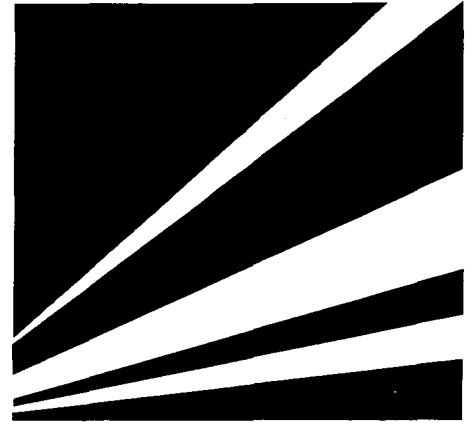
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006-05

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittan</i> Prof. Ernst Krittan		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gls	Bearb.		
Gez.	08.97	Sta	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
				Übersichtshöhenplan Planfeststellungsabschnitt 2.1 c	

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

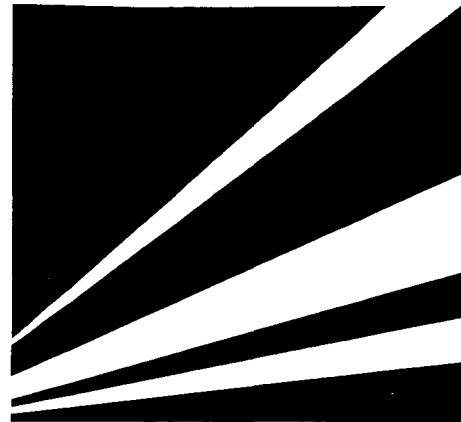
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006-06

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittian</i> Prof. Ernst Krittian		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name			
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.		
Gez.	08.97	Kuz	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
				Lageplan km 33,840 ... 34,740	
				Blätter 9	Blatt 1

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

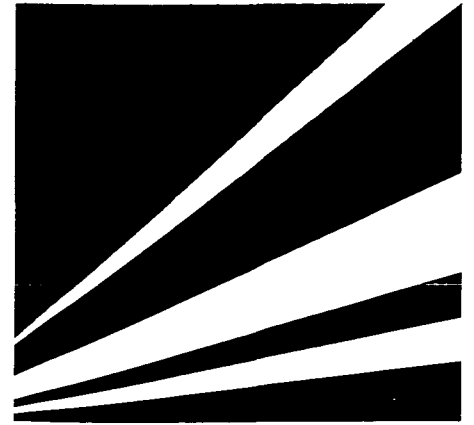
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006-07

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittan</i> Prof. Ernst Krittan		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.		
Gez.	08.97	Kuz	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
				Lageplan km 34,740 ... 35,615	
				Maßstab 1:1000	Anlage: A5 Blätter 9 Blatt 2

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

Planfeststellungsunterlagen

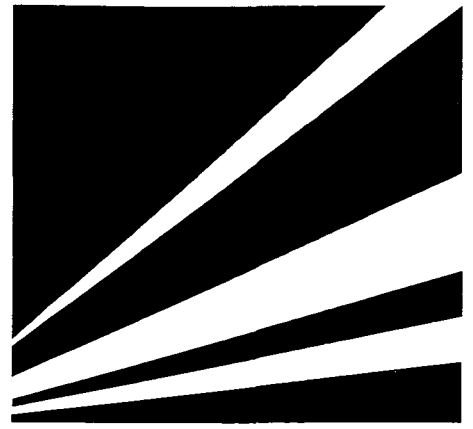
- Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006-08

Stuttgart, den 01.10.1997		Stuttgart, den 01.10.1997		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest		
<i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		<i>Ernst Krittan</i> Prof. Ernst Krittan				
	Datum	Name		Datum	Name	
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.			
Gez.	08.97	Kuz	Gez.			
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne	
						Lageplan km 35,615 ... 36,335
			Blätter 9 Blatt 3			

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

Planfeststellungsunterlagen

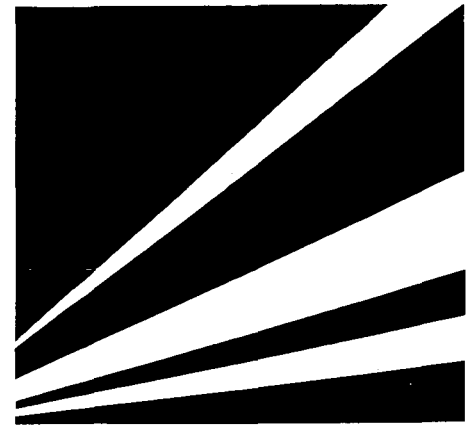
- Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 09

Stuttgart, den 01.10.1997		Stuttgart, den 01.10.1997		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
<i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		<i>Ernst Krittian</i> Prof. Ernst Krittian			
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gls	Bearb.		
Gez.	08.97	Kuz	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
			Lageplan km 36,335 ... 37,235		
			Maßstab 1:1000		Anlage: A5 Blätter 9 Blatt 4

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

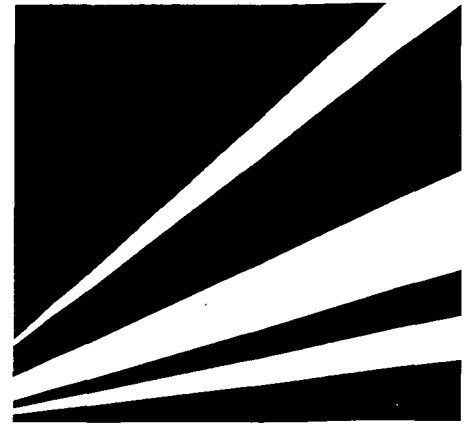
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006-10

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittan</i> Prof. Ernst Krittan		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name			
Bearb.	08.97	Gls	Bearb.		
Gez.	08.97	Kuz	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
				Lageplan km 37,235 ... 38,125	

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

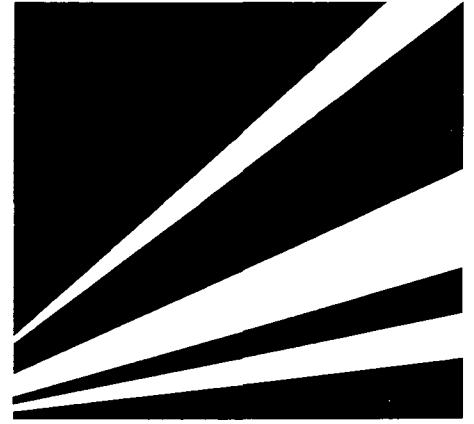
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 11

Stuttgart, den 01.10.1997		Stuttgart, den 01.10.1997		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
<i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		<i>Ernst Kritlian</i> Prof. Ernst Kritlian			
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.		
Gez.	08.97	Kuz	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
				Lageplan km 38,125 ... 38,815	

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

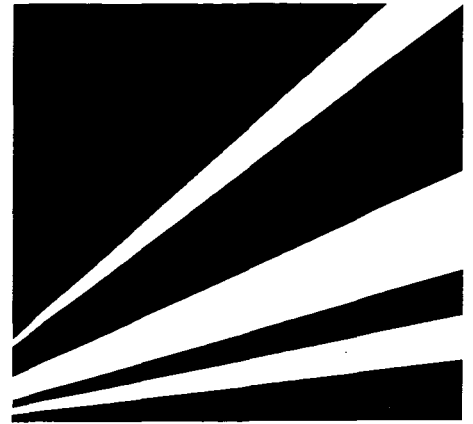
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 12

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittlan</i> Prof. Ernst Krittlan		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gls	Bearb.		
Gez.	08.97	Kuz	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
				Lageplan km 38,815 ... 39,490	
				Maßstab 1:1000	Anlage: A5 Blätter 9 Blatt 7

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

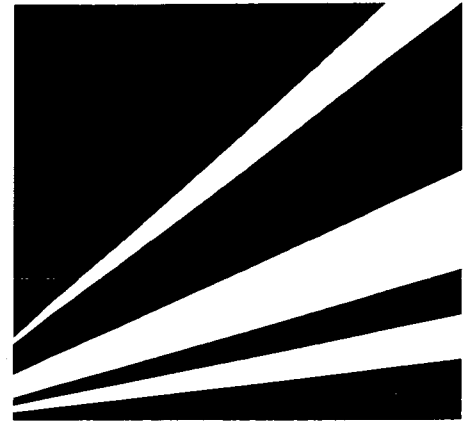
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 13

Stuttgart, den 01.10.1997		Stuttgart, den 01.10.1997		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
<i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		<i>Ernst Krittan</i> Prof. Ernst Krittan			
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gls	Bearb.		
Gez.	08.97	Kuz	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
					Lageplan nördlich BAB km 38,125 ... 38,815
					Maßstab 1:1000

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

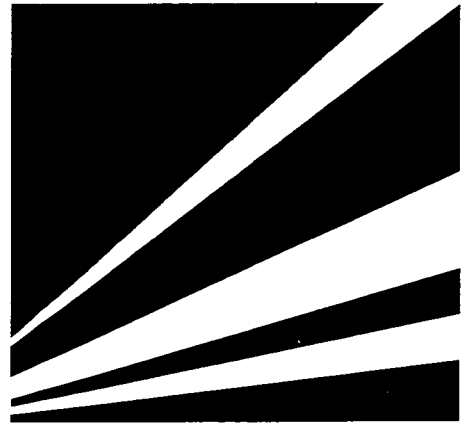
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 14

Stuttgart, den 01.10.1997		Stuttgart, den 01.10.1997		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest		
<i>ppp Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		<i>Kritlian</i> Prof. Ernst Kritlian				
	Datum	Name		Datum	Name	
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.			
Gez.	08.97	Kuz	Gez.			
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne	
						Lageplan Neue Hofstelle
						Maßstab 1:1000
			Blätter 9 Blatt 9			

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

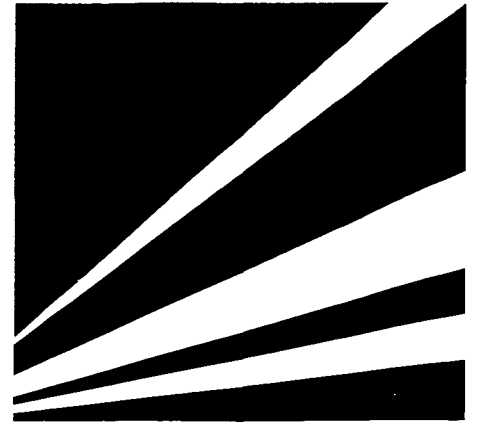
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 15

Stuttgart, den 01.10.1997		Stuttgart, den 01.10.1997		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest		
<i>ppa Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		<i>Krittlan</i> Prof. Ernst Krittlan				
	Datum	Name		Datum	Name	
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.			
Gez.	08.97	Kuz	Gez.			
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne	
						Höhenplan km 33,840 ... km 34,740
					Blätter 7	
					Blatt 1	

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

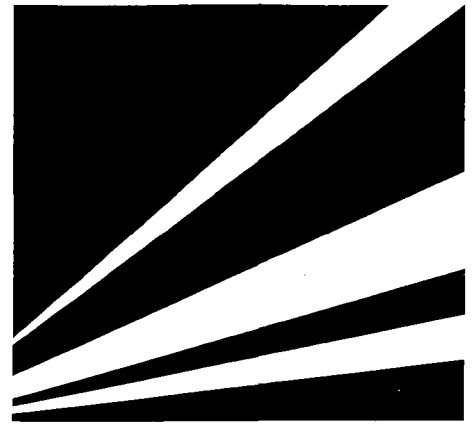
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 16

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>ppa Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Krittian</i> Prof. Ernst Krittian		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.		
Gez.	08.97	Kuz	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
			Höhenplan km 34,740 ... 35,615		
			Maßstab 1:1000/250		Anlage: A6 Blätter 7 Blatt 2

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

Planfeststellungsunterlagen

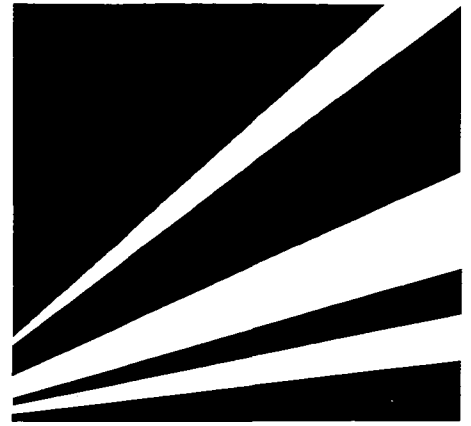
- Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006-17

Stuttgart, den 01.10.1997		Stuttgart, den 01.10.1997		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest		
<i>ppp Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		<i>Krittlan</i> Prof. Ernst Krittlan				
	Datum	Name		Datum	Name	
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.			
Gez.	08.97	Kuz	Gez.			
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne	
						Höhenplan km 35,615 ... 36,335
			Blätter 7 Blatt 3			

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

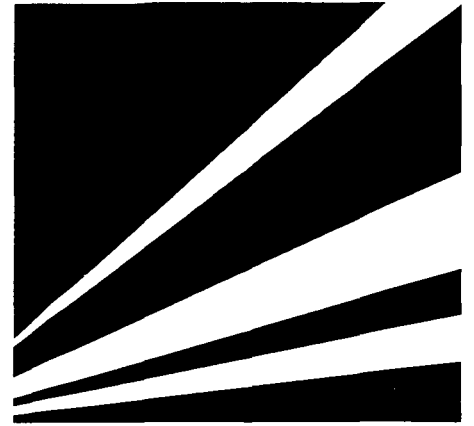
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 18

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittian</i> Prof. Ernst Krittian		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.		
Gez.	08.97	Kuz	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
Höhenplan km 36,335 ... 37,235				Maßstab 1:1000/250	
				Anlage: A6 Blätter 7 Blatt 4	

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

Planfeststellungsunterlagen

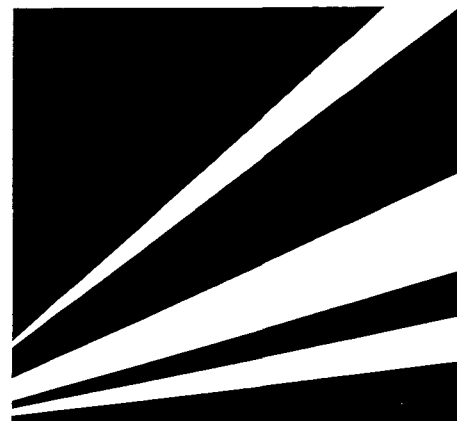
- Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 19

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittian</i> Prof. Ernst Krittian		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.		
Gez.	08.97	Kuz	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
					Höhenplan km 37,235 ... 38,125
			Maßstab 1:1000/250		Anlage: A6 Blätter 7 Blatt 5

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

Planfeststellungsunterlagen

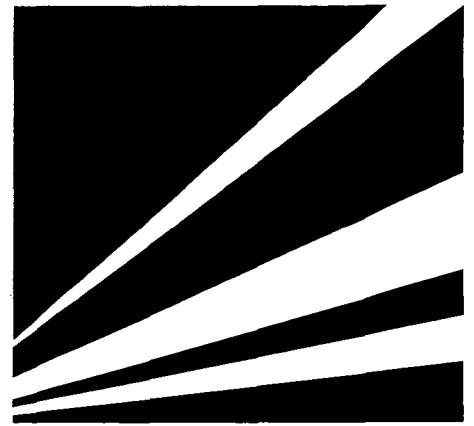
- Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 20

Stuttgart, den 01.10.1997		Stuttgart, den 01.10.1997		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
<i>ppa Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		<i>Kritlian</i> Prof. Ernst Kritlian			
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gls	Bearb.		
Gez.	08.97	Kuz	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
Höhenplan km 38,125 ... 38,815				Maßstab 1:1000/250	
				Anlage: A6	
				Blätter 7 Blatt 6	

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

Planfeststellungsunterlagen

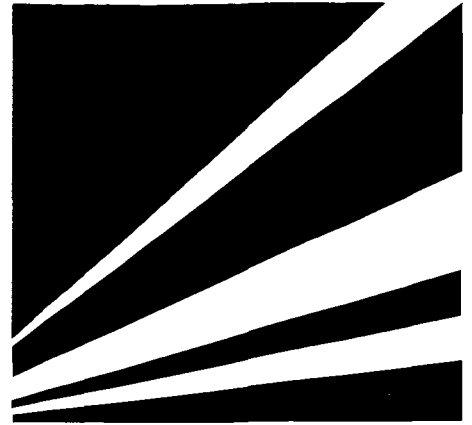
- Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006-21

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittan</i> Prof. Ernst Krittan		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.		
Gez.	08.97	Kuz	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
					Höhenplan km 38,815 ... 39,490
					Maßstab 1000/250
					Anlage: A6 Blätter 7 Blatt 7

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

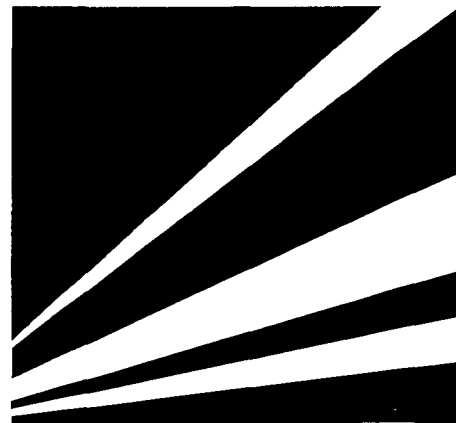
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 22

Stuttgart, den 01.10.1997		Stuttgart, den 01.10.1997		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest		
<i>ppa Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		<i>Krittan</i> Prof. Ernst Krittan				
	Datum	Name		Datum	Name	
Bearb.	08.97	Gls	Bearb.			
Gez.	08.97	Lor	Gez.			
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne	
						Querprofil 1 (nachrichtlich) km 34,200
						Maßstab 1:200

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

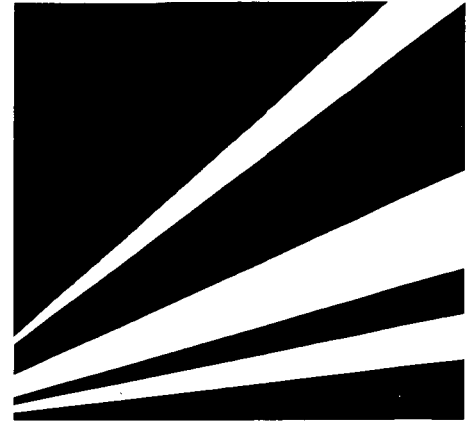
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 23

Stuttgart, den 01.10.1997		Stuttgart, den 01.10.1997		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest		
<i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		<i>Ernst Krittan</i> Prof. Ernst Krittan				
	Datum	Name		Datum	Name	
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.			
Gez.	08.97	Lor	Gez.			
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne	
						Querprofil 2 km 34,700
					Blätter 14 Blatt 2	

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

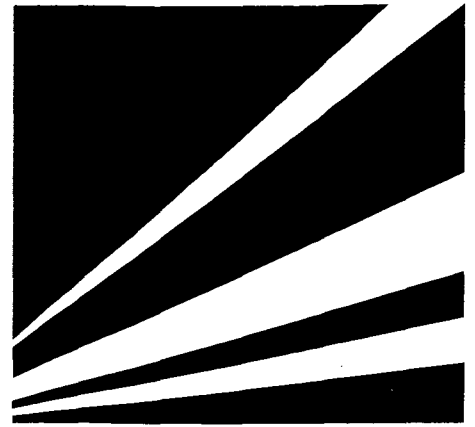
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 24

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>R. Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig			Stuttgart, den 01.10.1997 <i>E. Krittian</i> Prof. Ernst Krittian			Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name	Querprofil 3 km 35,300	
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.				
Gez.	08.97	Lor	Gez.				
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne		
						Maßstab 1:200	Anlage: A7 Blätter 14 Blatt 3

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

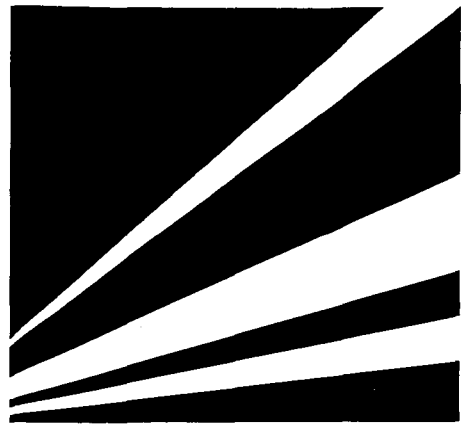
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 25

Stuttgart, den 01.10.1997		Stuttgart, den 01.10.1997		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
<i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		<i>Ernst Krittian</i> Prof. Ernst Krittian			
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.		
Gez.	08.97	Lor	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
				Querprofil 3.1 km 35,600	

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

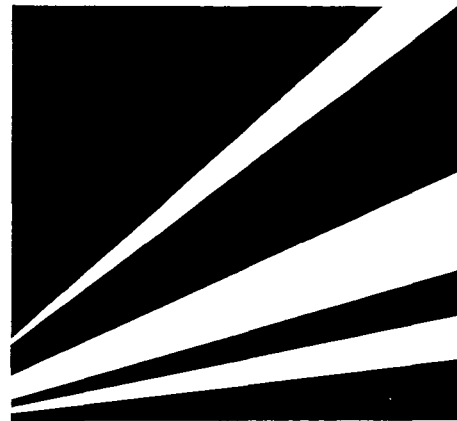
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 26

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittan</i> Prof. Ernst Krittan		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.		
Gez.	08.97	Lor	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
			Maßstab 1:200		Anlage: A7 Blätter 14 Blatt 5

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

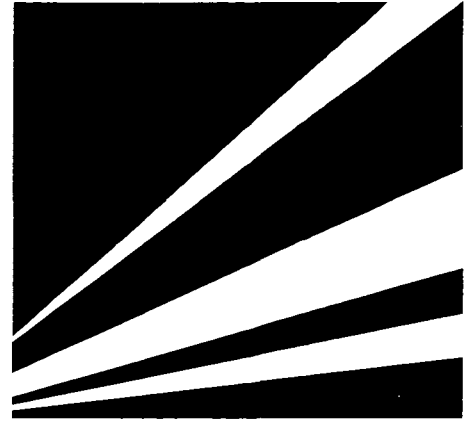
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006-27

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittian</i> Prof. Ernst Krittian		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gls	Bearb.		
Gez.	08.97	Lor	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
			Maßstab 1:200		Anlage: A7
					Blätter 14 Blatt 6

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

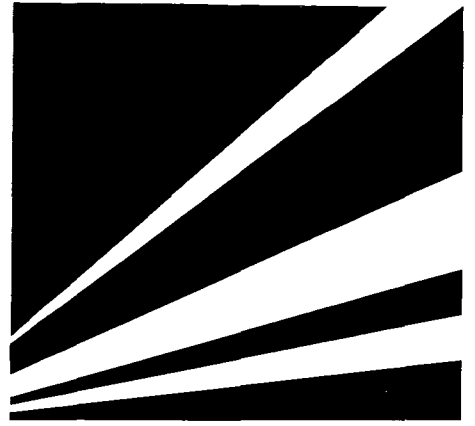
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 28

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig			Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittan</i> Prof. Ernst Krittan			Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name		
Bearb.	08.97	Gls	Bearb.				
Gez.	08.97	Lor	Gez.				
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne		
						Maßstab 1:200	Anlage: A7 Blätter 14 Blatt 7

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

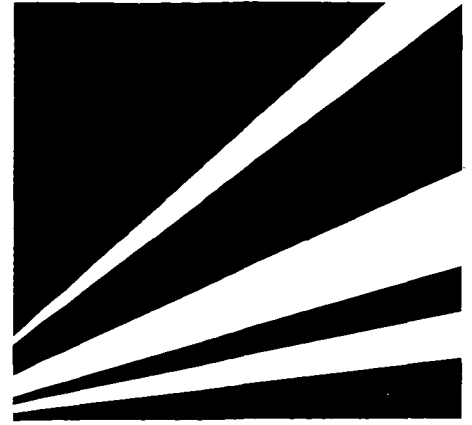
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 29

Stuttgart, den 01.10.1997		Stuttgart, den 01.10.1997		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest		
<i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		<i>Ernst Krittian</i> Prof. Ernst Krittian				
	Datum	Name		Datum	Name	
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.			
Gez.	08.97	Lor	Gez.			
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	08.97	Ne	
						Querprofil 6.1 km 37,225

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

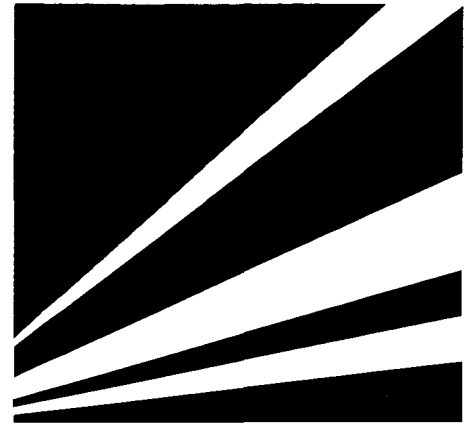
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 30

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>ppp Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Krittan</i> Prof. Ernst Krittan		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.		
Gez.	08.97	Lor	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
			Maßstab 1:200		Anlage: A7
					Blätter 14 Blatt 9

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 31

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittlan</i> Prof. Ernst Krittlan		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.		
Gez.	08.97	Lor	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
			Maßstab 1:200		Anlage: A7
					Blätter 14 Blatt 10

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

Planfeststellungsunterlagen

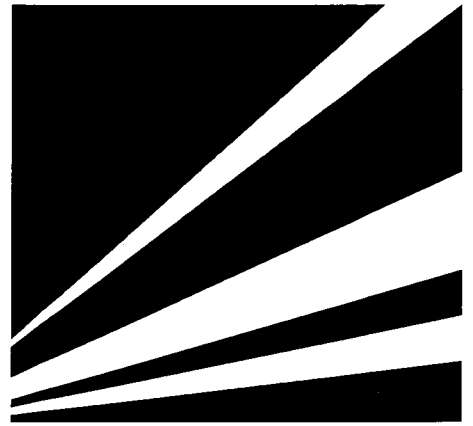
- Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006-32

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittan</i> Prof. Ernst Krittan		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.		
Gez.	08.97	Lor	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
			Querprofil 9 km 38,300		
			Maßstab 1:200		Anlage: A7
					Blätter 14 Blatt 11

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 - 33

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittan</i> Prof. Ernst Krittan		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.		
Gez.	08.97	Lor	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
					Querprofil 10 km 38,600
			Maßstab 1:200		Anlage: A7 Blätter 14 Blatt 12

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg


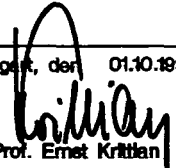




Bereich Wendlingen - Ulm

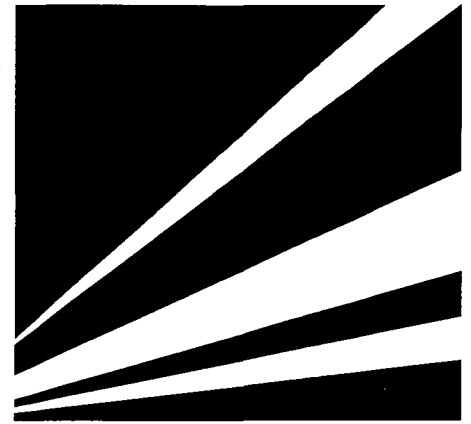
Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006-34

Stuttgart, den 01.10.1997		Stuttgart, den 01.10.1997		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
 Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		 Prof. Ermet Kritlian			
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gls	Bearb.		
Gez.	08.97	Lor	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.	09.97	Ne
					Querprofil 10.1 Im Bereich der L 1214
					Maßstab 1:200

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg



Bereich Wendlingen - Ulm

Planfeststellungsunterlagen - Teil A -

Abschnitt 2.1 c, von km 34,252 bis km 39,270, im Bereich der Gemeinden
Kirchheim-Weilheim-Aichelberg

006 -35

Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Rolf Uhrig</i> Dipl.-Ing. Rolf Uhrig		Stuttgart, den 01.10.1997 <i>Ernst Krittian</i> Prof. Ernst Krittian		Geschäftsbereich Netz Projektzentrum Südwest	
	Datum	Name		Datum	Name
Bearb.	08.97	Gis	Bearb.	09.97	
Gez.	08.97	Lor	Gez.		
Gepr.	08.97	Uhr	Gepr.		Ne
				Querprofil 11 km 39,000	
					Blätter 14 Blatt 14