

---

Ausbau- und Neubaustrecke  
**Stuttgart - Augsburg**



Bereich Wendlingen-Ulm

---

# Planfeststellungsunterlagen

## PFA 2.2 „Albaufstieg“

km 39,270 bis km 53,834

## Aichelberg - Hohenstadt

---

## PFA 2.2 / Planänderungsverfahren Forstweg Buch

Anlage 1.3a, Austauschseiten:  
Erläuterungsbericht

---

**Die Bahn**



**DB** Projekt Stuttgart-Ulm GmbH  
I.GT(6)  
Räpplenstraße 17  
70191 Stuttgart

---

## Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg

### Bereich Wendlingen – Ulm

#### Planänderung Forstweg Buch

Planfeststellungsabschnitt 2.2 „Albauftieg“

Anlage 1.3a

Erläuterungsbericht

Teil III – Beschreibung des Planfeststellungsbereiches

Austauschseiten



Vorhabensträger:

DB Netze  
vertreten durch  
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH  
Räpplenstraße 17  
70191 Stuttgart

*ik.*  
Stuttgart, den 22/10/19

*J. Müller*

Bearbeitung für die Planänderung:

Ingenieurgemeinschaft EÜ Filstal  
SRP Ingenieur-Consult GmbH  
SSF Ingenieure AG

*gaa. Wolf*  
Kronach, den 20.09.2019

## **Vorwort**

Die vorliegende Planänderung "Forstweg Buch" beinhaltet Änderungen des Forstweg Buch und dessen zugehörige, hangseitige Stützkonstruktion.

Die Änderungen werden wie folgt behandelt:

Geänderte Textteile / Werte sind in blau dargestellt, nicht mehr gültige Textteile sind durchgestrichen dargestellt. Die Seitenzahlen entsprechen dem Bericht aus den Planfeststellungsunterlagen, zusätzliche Seiten erhalten einen Index.

○ Folgende Seiten wurden geändert:

11, 23, 28, 46



Die Wartung der Filstalbrücken erfolgt mittels eines Brückenbesichtigungsgeräts ausgehend von der Fahrbahn der Autobahn BAB A8 Richtungsfahrbahn Karlsruhe - München bzw. - für den Fall, dass die BAB vor Durchführung der NBS - Baumaßnahmen zur Landesstraße rückgebaut wird — auf der künftigen Landesstraße. Das Brückenbesichtigungsgerät wird für die alle 6 Jahre durchzuführende Brückeninspektion antransportiert. Aufstellung, Montage und Demontage des Brückenbesichtigungsgerätes erfolgen jeweils auf der Fahrbahn unterhalb der Filstalbrücken.

Auf der Talseite Buch des Filstals wird ein bestehender, durch die NBS unterbrochener Forstweg höhergelegt und über das neu errichtete Portal Buch des Boßlertunnels geführt. Die maximale Längsneigung beträgt entsprechend den Vorgaben der Richtlinien für den ländlichen Wegebau 42-12,5%.

Im Bereich offene Strecke Hohenstadt wird ein bestehender Feldweg als Rettungsplatzzufahrt ausgebaut. Zur Befahrung im Gegenverkehr werden auch hier in Sichtweite zueinander Ausweichstellen angeordnet. Weiterhin werden Wirtschaftswege als Ersatz für durch die Neubaustrecke unterbrochene Wege neu errichtet.

Im Bereich der Seitenablagerung F8/Hohenstadt werden Wirtschaftswege als Ersatz für durch die Seitenablagerungen unterbrochene bzw. überschüttete Wege neu errichtet.

Eine detaillierte Beschreibung der betroffenen Straßen und Wege ist dem Bauwerksverzeichnis, Kapitel 3 „Straßen und Wege“ (Anlage 3) zu entnehmen.

## 2.3 Tunnel

### 2.3.1 Allgemeines

Die Hauptbauwerke des Planfeststellungsabschnitts sind der ca. 8.800 m lange Boßlertunnel und der ca. 4.800 m lange Steinbühlentunnel. Aufgrund ihrer Tunnellängen sind sie gemäß der EBA - Richtlinie „Anforderungen des Brand und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ als lange Tunnel einzustufen.

Demgemäß werden sie als eingleisige Tunnelröhren ausgebildet. Zur Flucht, Rettung und Gefahrenbekämpfung im Ereignisfall werden die beiden Tunnelröhren im Abstand von maximal 500 m durch querschlägige Verbindungsbauwerke miteinander verbunden und somit eine Verbindung der verunfallten Röhre zum sicheren Bereich der Nachbarröhre geschaffen.

Der Abstand der Tunnelröhren ergibt sich einerseits aus der Mindestlänge der Verbindungsbauwerke von rd. 16 m und andererseits aus der notwendigen Pfeilerstärke zwischen den Röhren. Im Bereich des Weißjura, wo mit Verkarstungserscheinungen zu rechnen ist, wird der Regelabstand mit 30 m festgelegt. Im Braunjura, in welchem druckhafte Abschnitte erwartet werden, beträgt der Achsabstand rd. 40 m. Für die weitere Behandlung und Beschreibung der Tunnel wird folgende Konvention getroffen:



Entlang der Zufahrt zum Gleis Stuttgart — Ulm wird bergseitig auf einer Länge von rd. 110 m eine Stützmauer mit einer maximalen Höhe von rd. 15 m errichtet. Im unmittelbaren Portalbereich wird auch talseitig eine Stützmauer mit einer maximalen Höhe von rd. 6,10 m errichtet, in die die Zugangstreppe zur Aufstellfläche beim Brückenwiderlager Gleis Stuttgart — Ulm integriert wird.

### **2.8.3 Ausweichstellen und Aufweitungen**

Für die Einsatzfahrzeuge werden entlang der Verbindungsstraße Mühlhausen-Eselhöfe zwischen der Abzweigung von der L 1200 in Mühlhausen und dem Portal Todsburg Ausweichstellen angelegt. Dafür werden 4 zwischen 22 und 28 m lange Stützmauern mit einer Höhe von bis zu rd. 5 m errichtet. Auf beiden Seiten des Löschwasserbehälters bzw. des Löschwasserauffangbeckens neben der Verbindungsstraße werden Aufstellflächen für die Feuerwehr situiert. Dafür werden 2 ca. 25m lange Stützmauern mit einer Höhe von bis zu rd. 4 m errichtet.

### **2.8.4 Verlegung Forstweg beim Portal Buch**

Auf der Talseite Buch des Filstals wird ein bestehender Forstweg höher gelegt und über das neu errichtete Portal Buch des Boßlertunnels geführt. Aufgrund der vorhandenen Untergrundsituation (Rutschhang) sollen auch hier höhere Stützmauern mit den dafür gegebenenfalls erforderlichen Tiefgründungen nach Möglichkeit vermieden werden. Auf der gesamten Weglänge werden daher bergseitig Gabionen mit einer maximalen Höhe von rd. 3 6,5 m vorgesehen. ~~Auf einer Länge von rd. 90 m wird zusätzlich talseitig eine Stützmauer mit einer maximalen Höhe von rd. 2,5 m errichtet.~~

### **2.8.5 Bauzeitige Stützbauwerke**

Im Rahmen der Baudurchführung werden bauzeitig umfangreiche Hangsicherungs- bzw. Stützmaßnahmen oder -bauwerke erforderlich für

- die Herstellung der Baustraßen zu den Pfeilerbaustellen und zu den Widerlagern Todsburg der Filstalbrücken,
- die Herstellung der Voreinschnitte in den Portalbereichen Buch und Todsburg,
- die bauzeitige Auffahrt auf die Richtungsfahrbahn Karlsruhe München nördlich der T+R-Anlage Gruibingen.

## Straßen und Wege

Die Entwässerung der Straßen und Wege bzw. der Baustraßen und Transportwege außerhalb der Wasserschutzgebiete erfolgt über die Fahrbahnneigung breitflächig über die Bankette ins Gelände.

Der neu errichtete Wirtschaftsweg über die Seitenablagerung F8/Hohenstadt sowie die Rettungszufahrt von der K1431 zum Portal Hohenstadt liegen in einer Wasserschutzzone III. Der Wirtschaftsweg wird mit einer wassergebundenen Deckschicht befestigt, die Rettungszufahrt wird mit einer bituminösen Deckschicht versehen. Da die Wege nur sehr selten befahren werden, ist auch hier eine freie Entwässerung über die Bankette ins angrenzende Gelände vorgesehen.

Die Entwässerung des verlegten Forstweges auf der Talseite Buch des Filstales (Wasserschutzzone II) erfolgt wie bisher frei ins Gelände, da es durch die Höherlegung zu keiner Änderung der bestehenden Abflussverhältnisse und der bisherigen Wegenutzung kommt. Die Hangwässer werden ~~in einem bergseitigen Spitzgraben bzw. in Abfangmulden oberhalb der bergseitigen Stützbauwerke entlang des Forstweges gesammelt und über Durchlässe unterhalb des Weges~~ frei ins Gelände ausgeleitet.

Die auf den neu errichteten Portalzufahrten Talseite Todsburg des Filstales (Wasserschutzzone II) anfallenden Wässer werden über eine bergseitig angeordnete Spitzrinne und Einlaufschächte gefasst und über Rohrleitungen in die unterhalb liegende Autobahntwässerung ausgeleitet (Gleis Ulm-Stuttgart) bzw. über eine Tauchwand in die Straßenentwässerung der Gemeindeverbindungsstraße Mühlhausen - Eselhöfe (Gleis Stuttgart - Ulm).

Oberhalb der bergseitigen Stützbauwerke entlang der Portalzufahrten werden Abfangmulden zur Sammlung der Hangwässer errichtet. Diese unbelasteten Wässer werden zusammen mit den Wässern aus den Filterkörpern hinter den Stützbauwerken in Rohrleitungen unter den Portalzufahrten durchgeleitet und unterhalb der Zufahrten frei ins Gelände ausgeleitet.

### 2.9.5 Auffangbecken für Löschwasser

Das in einem Ereignisfall anfallende Löschwasser läuft auf der Fahrbahn im freien Gefälle zum tiefer liegenden Portal in Richtung Nord-West, wird an den Portalen gefasst und in Auffangbecken eingeleitet. Diese Becken haben ein Fassungsvermögen von rd. 100 m<sup>3</sup> und werden bei Bedarf mittels Tankfahrzeugen entleert. Beim Portal Todsburg befindet sich das Auffangbecken am Wegrand der Rettungsausfahrt aus Mühlhausen i.T. Beim Portal Aichelberg liegt das Becken unmittelbar vor den Tunnelportalen zwischen den beiden Gleisen.



## 3 Anlagen Dritter als notwendige Folgemaßnahmen

### 3.1 Leitungen Dritter

Im Bereich der Neubaustreckenplanung befinden sich mehrere Leitungen unterschiedlicher Leitungsträger. Durch den hohen Tunnelanteil sind von der NBS - Bauausführung aber nur Leitungen auf dem kurzen Abschnitt der offenen Strecke, in den Bereichen der Zwischendeponien, BE-Flächen und Voreinschnitte der Zwischenangriffsstollen, im Bereich der Seitenablagerungen und im Bereich der Rettungsplatzzufahrten und Brückenbaustellen des Filstales betroffen. Die ermittelten bekannten Leitungen sind in Anlage 8 (Leitungsbestands- und Leitungsverlegepläne) dargestellt. Die von der Neubaustreckenplanung betroffenen Leitungsabschnitte werden im Be nehmen 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.

Leitungsumverlegungen bzw. -sicherungen sind vorwiegend im Bereich der Baumaßnahmen im Filstal vorzunehmen. Weitere umfangreiche Umverlegungen und Sicherungen fallen im Bereich der Zwischendeponie sowie der Baustraße Kölleshof an. Eine detaillierte Auflistung aller betroffenen Leitungen und Leitungsträger ist im Bauwerksverzeichnis in Anlage 3b enthalten.

Werden nicht bekannte Leitungen angetroffen, werden diese, soweit sie genutzt werden, gesichert und unter Wiederherstellung ihrer Funktion umverlegt. Werden sie erkennbar nicht genutzt, werden die Leitungen im Baustellenbereich zurückgebaut.

### 3.2 Wege Dritter

Durch die NBS werden im Bereich des Filstales bei km 48.030, im Bereich der Offenen Bauweise (Baugrube Pfaffenäcker) bzw. offenen Strecke Hohenstadt zwischen km 52,750 und km 53,834 und im Bereich der Seitenablagerung F8/Hohenstadt (km 53,385) vorhandene Straßen und Wege ganz oder teilweise (zeitlich begrenzt auf die Herstellung bestimmter Bauabschnitte) unterbrochen (Anlagen 4, 17.2).

Die Trassierung der neuen bzw. verlegten Forst- und Wirtschaftswege wird nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (Ausgabe 2005) durchgeführt.

Im Filstal wird auf der Talseite Buch ein zur Holzbringung genutzter Forstweg durch die Bahntrasse unterbrochen. Der bestehende Weg wird auf einer Länge von rund ~~470~~ 465 m höher gelegt und über das Portal hinweggeführt. Die maximale Längsneigung beträgt ~~12~~ 12,5%.