



Ausbau- und
Neubaustrecke
Stuttgart - Augsburg



DB ProjektBau GmbH
Niederlassung Südwest
Projektzentrum Stuttgart



**Straßenbauverwaltung
Baden-Württemberg**

Regierungspräsidium Tübingen

Abt. 4 – Straßenwesen und Verkehr, Ref. 44 - Planung

Vorwort

zum

gemeinsamen Planfeststellungsverfahren

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg der DB AG

Bereich Wendlingen - Ulm

Abschnitt 2.3 Albhochfläche, im Bereich der Gemeinden

Laichingen - Dornstadt

Sechsstreifiger Ausbau der Bundesautobahn A 8 Karlsruhe - München

Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West

Aufgestellt:

DB ProjektBau GmbH
Niederlassung Südwest
Projektzentrum Stuttgart

Marquart

Stuttgart, den 23.09.2005

Aufgestellt:

Regierungspräsidium Tübingen
Ref. 44

Wanner

Tübingen, den 23.09.2005



Vorwort zum gemeinsamen Planfeststellungsverfahren

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg der DB AG Bereich Wendlingen - Ulm Abschnitt 2.3 Albhochfläche

Sechsstreifiger Ausbau der Bundesautobahn A 8 Karlsruhe - München Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West

Allgemeines

Der gemeinsame Verkehrskorridor von Straße und Schiene zwischen den Ballungsräumen Stuttgart und Ulm ist über seine spezifische zwischenräumliche Verbindungsfunktion hinaus Bestandteil der wichtigsten Magistralen im Süddeutschen Raum. Der Abschnitt wird geografisch geprägt durch die ihn diagonal durchschneidende Landschaftsformation der Schwäbischen Alb.

Mit dem geplanten durchgehenden sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 8 zwischen Karlsruhe und München aufgrund des stetig steigenden täglichen Verkehrsaufkommens wird dieser Tatsache Rechnung getragen.

Ihrer infrastrukturellen und verkehrlichen Gesamtbedeutung für den süddeutschen Raum entsprechend, sind daher sämtliche noch nicht sechsstreifig ausgebauten Abschnitte der BAB A 8 zwischen Karlsruhe und München in die Stufe des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen worden.

Zwischen Karlsruhe und Stuttgart sind große Teile bereits ausgebaut bzw. derzeit in Planung oder im Bau.

Zwischen Stuttgart und der Tank- und Rastanlage (T+R) Gruibingen ist die BAB A 8 durchgehend sechsstreifig ausgebaut.

Der darauffolgende Abschnitt Gruibingen - Mühlhausen ist planfestgestellt. Mit dem Bau dieses Abschnittes wurde im Jahr 2005 begonnen.

Für den Folgeabschnitt Mühlhausen - Hohenstadt („Albaufstieg“) wird mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für Ende 2005 gerechnet. Mit einem Baubeginn dieses Abschnittes ist im Laufe des Jahres 2007 zu rechnen.



Zwischen Ulm und München liegen für nahezu sämtliche Abschnitte Planfeststellungsbeschlüsse vor.

Mit dem im Jahr 2006 beginnenden Ausbau des Abschnittes München - Augsburg und der bis zum Jahr 2008 anvisierten Fertigstellung des Abschnittes Günzburg - Autobahnkreuz (AK) Ulm/Elchingen werden in absehbarer Zeit damit große Teile dieser östlich weiterführenden Streckenabschnitte realisiert werden.

Die von Osten an den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt Hohenstadt - Ulm-West anschließende Weiterplanung des über die Landesgrenze BW/BY hinweg führenden Abschnittes Ulm-West - AK Ulm/Elchingen wird durch das Regierungspräsidium (RP) Tübingen erfolgen. Hierzu wird zwischen den beiden betroffenen Bundesländern eine Planungsvereinbarung abgeschlossen werden. Der Beginn der Planungen ist noch im Laufe des Jahres 2005 vorgesehen.

Gleichfalls aufgrund der starken Belastung der bestehenden Gleisanlagen soll die Eisenbahninfrastruktur zwischen Stuttgart und Ulm um zwei Gleise erweitert werden. Im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) von 2004 ist die Strecke Stuttgart - Ulm - Augsburg im Vordringlichen Bedarf enthalten.

Im Bereich der Albhochfläche erstreckt sich als Teil des Eisenbahnvorhabens „Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Stuttgart – Augsburg“ der „Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.3 Albhochfläche“. Dort war nach den Empfehlungen eines, den Detailplanungen voranzugehenden, Raumordnungsverfahrens zur Eingriffsminimierung und aus technischen sowie wirtschaftlichen Gründen eine enge Bündelungslage mit dem Straßenbauvorhaben „Sechsstreifiger Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 8 Karlsruhe - München, Streckenabschnitt Hohenstadt – Ulm-West“ zu suchen.

Aufgrund dieser engen Bündelung des Straßenbau- und des Eisenbahnvorhabens sind gemeinschaftliche Kreuzungen mit vorhandenen Straßen und Wegen erforderlich, die wegen ihrer Lage und Funktion nur gemeinsam geplant und realisiert werden können. Auf diese Weise sind erhebliche Synergieeffekte möglich, die nur durch eine gemeinsame Realisierung erreicht werden.

In den folgenden Abschnitten dieses Vorwortes wird darauf noch differenziert eingegangen.



Gemeinsame Planungsgeschichte

Mitte der 90er Jahre hat das damalige Autobahnbetriebsamt (ABA) Heidenheim den RE-Entwurf für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 zwischen Hohenstadt und Ulm-West erstellt. Hierbei handelt es sich um die verwaltungsinterne Abstimmung und Genehmigung („Gesehen“) einer Straßenplanung, welche einem Planfeststellungsverfahren vorauszugehen hat.

Das seinerzeit parallel hierzu von der DB AG eingeleitete Raumordnungsverfahren für die ABS/NBS Stuttgart - Augsburg führte bereits zu einer nachrichtlichen Darstellung und, soweit zu diesem Zeitpunkt möglich, Berücksichtigung von deren Belangen in den Planunterlagen der Straßenbauverwaltung.

Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens wurden die Detailplanungen der DB AG konkretisiert und, wenn möglich, dem RE-Entwurf der Straßenbauverwaltung angepasst.

Die Genehmigung des RE-Entwurfs erfolgte am 28.04.1997 vom damaligen Ministerium für Umwelt und Verkehr (UVM) Baden-Württemberg; am 16.12.1997 wurde der Gesehen-Vermerk des damaligen Bundesministeriums für Verkehr erteilt.

Schon zu diesem Zeitpunkt beabsichtigte das UVM sowohl für die ABS/NBS Stuttgart - Augsburg als auch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 die Durchführung eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens mit anschließender gemeinsamer Realisierung. Gründe dafür waren ein dann nur einmaliger Eingriff in die Landschaft, die erhöhte Akzeptanz im Vergleich zu zwei separaten Verfahren und, daraus folgend, niedrigere Planungs- und Baukosten als bei einer getrennten Durchführung.

Mit der Entscheidung zur Weiterplanung der NBS im Frühjahr 2001 konnten die gemeinsamen Planungen im Herbst 2001 aufgenommen werden. Grundlage hierfür war der Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen der DB Projekte Süd GmbH (jetzt: DB ProjektBau GmbH (DB PB)) und dem damaligen Landesamt für Straßenwesen (jetzt: RP Tübingen), unterzeichnet am 11.11.2002 bzw. 21.11.2002.

In den Jahren 2002 bis 2004 wurden dann aus den Ergebnissen gemeinsamer Planungsbesprechungen zwischen den Vorhabensträgern und den beauftragten Fachplanern, einer Vielzahl von Informationsveranstaltungen bei Betroffenen vor Ort und Fachbehörden die Planfeststellungsunterlagen erstellt.



Das Planungsergebnis für BAB und NBS ist in der Übersichtskarte zur Anlage 0, nach seinen wesentlichen Merkmalen zusammengefasst, dargestellt.

Gemeinsames Planfeststellungsverfahren

Da das Eisenbahn- und das Straßenbauvorhaben in den beschriebenen Planfeststellungsabschnitten, für deren Durchführung einerseits nach Allgemeinem Eisenbahngesetz und andererseits nach Bundesfernstraßengesetz Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammentreffen, dass für diese Abschnitte nur eine Planfeststellungsentscheidung möglich, ist ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren nach § 78 Abs. 1 Landesverwaltungsverfahrensgesetz durchzuführen.

Weil das Straßenbauvorhaben den größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt, ist das RP Tübingen für die gemeinsame Planfeststellung der beiden Vorhaben zuständig (§ 78 Abs. 2 Landesverwaltungsverfahrensgesetz).

Sechsstreifiger Ausbau der BAB A 8 zwischen Hohenstadt und Ulm-West

Wie bereits beschrieben ist die Planung als Bestandteil des durchgehenden sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 8 zwischen Karlsruhe und München zu betrachten.

Gleichzeitig mit der Einleitung des gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens erfolgt, auf der Grundlage der vorliegenden Planunterlagen, die Fortschreibung des RE-Entwurfs unter nunmehr konkreter Berücksichtigung der parallelgeführten Neubaustrecke der DB AG.

Die hierfür vorgesehenen baulichen Maßnahmen für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 sind im Erläuterungsbericht, Anlage 1, beschrieben, begründet und bewertet.

ABS/NBS Stuttgart - Augsburg; PFA 2.3 Albhochfläche

Die Vorhabensbegründung und Planrechtfertigung sind im **Erläuterungsbericht Teil 1** der Planfeststellungsunterlagen - ausgehend von heutigen und künftigen Verkehrsverhältnissen - dargestellt und die Notwendigkeit des Vorhabens begründet.



Im **Erläuterungsbericht Teil 2** (Variantenabwägung) der Planfeststellungsunterlagen werden die technisch und ökologisch untersuchten Varianten und Alternativen 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 technisch und ökologisch günstigere Linienführung übersehen worden ist.

Im **Erläuterungsbericht Teil 3** (Beschreibung des Planfeststellungsabschnittes) der Planfeststellungsunterlagen ist der Planfeststellungsbereich dargestellt und beschrieben; er soll in dort vorgesehener Art und Umfang festgestellt werden.

Bündelungsquerschnitt

Der vorgesehene Bündelungsquerschnitt mit einem Regelabstand von 29,95 m zwischen dem südlichen Fahrbahnrand der ausgebauten BAB und der Gleismitte des nördlichen Gleises der NBS ist elementare Planungsgrundlage. Aus dieser ergibt sich ein regelmäßiger Gesamteingriff zwischen dem nördlichen Fahrbahnrand der BAB und der südlichen Gleisbettkante von 70,50 m. Von diesem Planungsgrundsatz, den sich die Vorhabensträger unter Berücksichtigung straßen- und bahnspezifischer sowie sicherheitstechnischer Anforderungen gegeben haben, wird an zwei Stellen abgewichen:

- Bereich Mönchsteig (T+R Aichen): Hier ist zur Eingriffsminimierung in ein Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebiet der Abstand auf bis zu 13,40 m bzw. 54,0 m reduziert worden, wodurch jedoch eine begleitende Schutzwand erforderlich wird.
- Bereich Scharenstetten: Hier kann die NBS aufgrund fahrgeometrischer Anforderungen der BAB-Trassierung nicht folgen. Die Lage der BAB ist dort so optimiert, dass auf der Nordseite kein zusätzlicher Eingriff durch den Ausbau verursacht wird. Es entsteht eine Einschlusslinse mit einer Breite von bis zu 71 m, welche zur Neuanlage eines an andere Stelle entfallenden Parkplatzes mit WC (PWC) Verwendung findet.

Diese drei Querschnitte sind in der Übersichtskarte zur Anlage 0 dargestellt.



Gemeinsame Straßen- und Wegekrenzungen

Im Zuge des Ausbaus der BAB A 8 und des parallelen Neubaus der NBS sind 24, bisher bestehende, kreuzende Straßen und Wege gemeinschaftlich zu betrachten. Hiervon entfallen zukünftig 2 Wegeverbindungen ersatzlos; eine dritte wird durch eine neu zu bauende Fußgängerüberführung ersetzt.

Lediglich von der BAB-Planung ist ein bisher noch vorhandenes, jedoch von deren Damm überschüttetes, Bauwerk einer ehemaligen Nebenbahn betroffen, welches im Zuge der Baumaßnahme vollends abgebrochen wird.

Darüber hinaus ist, zur Wiederverbindung zweier bisher getrennter Waldgebiete der Neubau einer Grünbrücke über die BAB vorgesehen - die NBS verläuft in diesem Bereich in einem Tunnel.

Außerhalb dieses gemeinsamen Abschnittes umfasst die BAB-Planung noch 5 weitere, von der NBS unabhängige, Kreuzungen, während diese 2 weitere Kreuzungspunkte ohne Beeinflussung der BAB aufweist.

Im weiteren wird hierzu ebenfalls auf die Übersichtskarte zur Anlage 0 verwiesen.

Gemeinsame Planfeststellungsunterlage

Die vorliegenden Planungen wurden in einer Vielzahl von Abstimmungsgesprächen entwickelt und es wurde versucht, das so entstandene Vorhaben allgemeinverständlich aufzubereiten. Bei Bedarf stehen Mitarbeiter des Regierungspräsidiums Tübingen, Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr -, und der DB ProjektBau GmbH jederzeit zur Beantwortung dennoch offen gebliebener Fragen gerne zur Verfügung.

Der Aufbau der gemeinsamen Planfeststellungsunterlage wurde so gewählt, dass eine eindeutige Zuordnung zum jeweiligen Vorhabensträger „Straße“ und „Schiene“ möglich ist.

Die Planungen des jeweils anderen Vorhabensträgers sind nachrichtlich aufgenommen und in schwarz/weiß dargestellt. Dabei sind die Planungsparameter der nachrichtlich dargestellten Teile ausgeblendet; sie sind den parallelen Unterlagen des Kooperationspartners zu entnehmen. Die Blattchnitte und Plandarstellungen sind dabei identisch.



Demzufolge beginnt die Plandarstellung der BAB in Lage (Anlage 7) und Höhe (Anlage 8) mit Blatt Nr. 3, da der Planungsbeginn der NBS weiter östlich vor dem Kreuzungspunkt mit der vorhandenen A 8 (BW -2) mit Blatt Nr. 1 beginnt. Am Ende des Planfeststellungsabschnittes sind auf den BAB-Blättern 24 und 25 keine Darstellungen der NBS mehr enthalten, da das Ende des PFA 2.3 auf Blatt 23 dargestellt ist.

In der Übersichtskarte zur Anlage 0 ist die Blattnummerierung dargestellt.

Neben der zuvor geschilderten nachrichtlichen Darstellung gibt es in den Unterlagen auch gemeinschaftliche Darstellungen innerhalb eines Planwerkes. Dies sind:

- Schalltechnische Untersuchung zum Gesamtlärm (Gesamtbelastungsstudie) aus BAB und NBS,
- Schalltechnische Untersuchung zum Lärm aus Baubetrieb,
- Landschaftspflegerischer Begleitplan,
- Umweltverträglichkeitsstudie (nur zur Information) und
- Grunderwerbspläne und -verzeichnis.

In den Unterlagen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan und zum Grunderwerb sind dabei eindeutige Zuordnungen der Betroffenheiten zum Vorhabensträger durch die Art der Darstellung möglich.

In den jeweiligen Planlegenden werden hierzu Hinweise gegeben.

Die BAB- und NBS-Unterlagen wurden unter Mitwirkung qualifizierter Planungsbüros und Gutachter vom Straßenbauamt Ellwangen, Dienststelle Heidenheim, dessen Zuständigkeit zwischenzeitlich zum Regierungspräsidium Tübingen, Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -, gewechselt ist, und der DB ProjektBau GmbH, Niederlassung Südwest, Projektzentrum Stuttgart erstellt.

Die DB ProjektBau GmbH ist als Tochtergesellschaft der DB AG mit den Planungen der Projekte Stuttgart 21, NBS Stuttgart - Ulm und Neu-Ulm 21 beauftragt. Sie handelt im Auftrag der DB Netz AG und den zuständigen Gesellschaften der Bahn und vertritt diese auch in den anstehenden Planfeststellungsverfahren.



Gemeinsame Baudurchführung

Im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren ist eine abgestimmte Realisierung des Vorhabens geplant, was weitere erhebliche Synergien freisetzt.

Zu diesen gehören neben der gemeinsamen Baustelleninfrastruktur insbesondere auch die damit vermeidbaren zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch z. B. Massentransporte; diese können zum überwiegenden Teil innerhalb des Baufeldes erfolgen.

Zudem können durch den gemeinsamen Arbeitsstreifen zwischen den Trassen zusätzliche Wegeinanspruchnahmen weitgehend vermindert werden. Die vorhandene BAB A 8 kann unmittelbar aus dem Baustellenbereich befahren werden und somit wird auch das nachgeordnete Straßennetz mit dessen Anliegern weit weniger beansprucht.

Auch werden auszubauende kreuzende Straßen und Wege nur in verringertem Umfang durch Sperrungen und Umfahrungen beeinträchtigt.

Mit der vorliegenden gemeinsamen Planung und anschließenden gemeinsamen Baudurchführung verbinden die beiden Vorhabensträger die Hoffnung auf eine größere Akzeptanz der Gesamtmaßnahme in der betroffenen Raumschaft.