Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg Bereich Wendlingen – Ulm

Planfeststellungsabschnitt 2.5a1 Ulm Hbf

Ergänzung zu Anlage 1 Erläuterungsbericht Teil III Beantragte Planänderungen Planfestgestellt gem. § 18 Abs. 1 AEG i.V.m. § 76 Abs. 2 VwVfG am 11.12.2020, Az. 591pä/015-2020#002

Eisenbahn Runder off Außenstel Im Auftrag

Vorhabensträgerin:

DB Netz AG

vertreten durch

DB Projekt Stuttgart - Ulm GmbH Räpplenstraße 17 70191 Stuttgart

gez. I.V. Lammerskitten

Stuttgart, den 16.12.2011 31.05.2013 20.12.2019

Bearbeitung:

INGE ESTW Bf Ulm c/o DB Engineering&Consulting GmbH Schwarzwaldstraße 82 70137 Karlsruhe

gez. i.V. Adam

Stuttgart, den 16.12.2011 31.05/2013

20.12.2019

Ch. Lammerskitten I.G.VIA

Inhaltsverzeichnis

1	Ge	genstand und Veranlassung der Planänderung	3
2	Bea	antragte Planänderungen und Begründung der Änderungen	3
	2.1	Spurplanoptimierung zur Optimierung der erforderlichen Bahnsteignutzlängen	3
	2.2	Neubau eines ESTW-A Ulm Hbf Nord	3
	2.3	Neubau einer Trafostation am Bahnsteig E	4
	2.4	Erweiterung ESTW-A Ulm Hbf (Süd)	4
	2.5 Lücke	Rückbau der Weiche 201, der Doppelweiche 202/204 und der Weiche 203 mit	4
3	Au	swirkungen der geänderten Planung	5
	3.1	Schall	5
	3.2	Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter	5
	3.3	Umwelt	5

1 Gegenstand und Veranlassung der Planänderung

Gegenstand der vorliegenden Planänderung im Planfeststellungsabschnitt 2.5a1 die folgenden Punkte:

- 1. Spurplanoptimierung zur Optimierung der erforderlichen Bahnsteignutzlängen
- 2. Neubau eines ESTW-A Ulm Hbf Nord
- 3. Neubau einer Trafostation am Bahnsteig E
- 4. ESTW-A Ulm Hbf (Süd)
- Rückbau der Weiche 201, der Doppelweiche 202/204 und der Weiche 203 mit Lückenschlüssen

Die geänderten Unterlagen wurden mit dem jeweils aktuellen Index gekennzeichnet. Sie ersetzen die bereits rechtsgültigen Teile der Planfeststellungsunterlagen.

2 Beantragte Planänderungen und Begründung der Änderungen

2.1 Spurplanoptimierung zur Optimierung der erforderlichen Bahnsteignutzlängen

Ergänzend zum "Optimierten Spurplan" wurde in Abstimmung mit der DB Netz AG eine Spurplanoptimierung im Bayerischen Bahnhof (Gleise 25-28) sowie an den Gleisen 5a und 205 durchgeführt, um die Gleisnutzlängen an den Bahnsteigen zu verlängern. Die Maßnahmen umfassen im Einzelnen:

- Verlängerung des Bahnsteigs an Gleis 5a für eine Nutzlänge von 120 m, Änderung der Weichengeometrie der Weiche 136
- Verschwenkung von Gleis 205 nach Westen zur Schaffung einer Nutzlänge an Gleis 205 von 120 m, Verlängerung des Stumpfgleises mit geänderter Lage des Gleisabschlusses. Somit wird zukünftig der Bahnsteig C Süd zwischen den Gleisen 4 und 205 angeordnet (bislang befindet sich dieser zwischen den Gleisen 205 und 6).
- Bayerischer Bahnhof: Änderung der Lage der Weichen 201, 202, 203 und 206 um die Nutzlängen der Bahnsteigkanten an Gleis 25 (210 m), Gleis 27 (180 m) und Gleis 28 (111 m) zu erreichen.

2.2 Neubau eines ESTW-A Ulm Hbf Nord

Aufgrund einer rechnerischen Überschreitung der zulässigen Grenzwerte von 250V Langzeitbeeinflussung und 1.500V Kurzzeitbeeinflussung im der Betriebskabel im Einflussbereich der Oberleitungsanlage ist ein zusätzlicher Standort für ein ESTW-A im Nordkopf des Bahnhofs Ulm Hbf notwendig.

Das ESTW-Modulgebäude soll im Bereich des rückgebauten Postbahnsteiges mit einer Grundfläche von 6,0 m x 12,0 m angeordnet werden.

2.3 Neubau einer Trafostation am Bahnsteig E

Aufgrund eines deutlich gestiegenen Leistungsbedarfs durch das neue ESTW-A Ulm Hbf muss die bestehende Trafostation Express, die sich in einem Nebengebäude des EG Hbf. Ulm befindet, ersetzt werden.

Hierzu werden von der alten Trafostation Express die Mittelspannungsanlage, die MS-Kabel und der Transformator rückgebaut. Die Niederspannungsverteilung bleibt als Kabelverteiler in den Anlagenräumen bestehen. Geringfügig erfolgt der Rückbau von Altkabeln und sonstigen Kleinverteiler innerhalb der Station.

Der Neubau der Trafostation erfolgt durch eine neue fabrikfertige Station Bahnhof mit eigenem Stationsgebäude. Der neue Standort befindet sich am Kilometer 94,1 neben der Fußgängerüberführungsbrücke der Strecke 4700.

2.4 Erweiterung ESTW-A Ulm Hbf (Süd)

Das vorhandene ESTW-UZ Ulm wird aktuell aus der BZ-Karlsruhe gesteuert. Langfristig soll der Bereich Ulm von einer eigenständigen regionalen BZ gesteuert werden.

Hierzu wird als Zwischenlösung zur Bedienung des ESTW-A vorgesehen, vorübergehend 4 Arbeitsplätze (2x Ulm Hbf 1x Neckartal 1x Günzburg) und ein zusätzlicher Dispoarbeitsplatz mit nicht voller Ausstattung, einzurichten. Die Einrichtung soll durch die Errichtung von 4 Büro-Containern südlich der bestehenden ESTW-UZ Ulm Hbf erfolgen.

Die benötigten Parkplätze für die Beschäftigten werden auf der neben dem Gebäude liegenden Fläche angeordnet. Die Fläche ist asphaltiert und wird derzeit als Lagerfläche genutzt. Nach Freiräumen dieser Fläche können die Parkplätze an dieser Stelle markiert werden. Die Parkplätze sollen auf Höhe der Gebäudekante angeordnet werden. Insgesamt wird eine Gesamtfläche von ca. 22,50 m x 5,00 m benötigt.

Die Zufahrt erfolgt von der Schillerstraße (nahe der Kreuzung Schillerstraße/Neue Str.) über die bestehende Zufahrt zum Betriebsgelände der DB. Es wird eine Überfahrt im neuen Gleis 80 vorgesehen. Es handelt sich dabei um eine nicht öffentliche Überfahrt innerhalb des Betriebsgeländes. Zusätzliche Sicherheitsabstände werden für die Anordnung der Parkplätze nicht erforderlich. Die Profilfreiheit der Gleisanlagen wird gewährleistet

2.5 Rückbau der Weiche 201, der Doppelweiche 202/204 und der Weiche 203 mit Lückenschlüssen

Die Weichenverbindungen 201/202 und 203/204 waren früher notwendig, um bei lokbespannten Reisezügen aus Richtung Neu-Ulm und zurück in Richtung Neu-Ulm die Triebfahrzeuge der ankommenden Züge an den Bahnsteiggleisen 25 und 27 vorbei über Gleis 26 umfahren zu können, ohne den Wagenpark zusätzlich rangieren zu müssen.

Schon seit mehreren Jahren sind Reisezüge aus Neu-Ulm auf Triebwagen oder Wendezüge umgestellt, sodass seit 2011 kein Besteller für diese Weichenverbindungen mehr aufgetreten ist und somit keine APS-Erlöse erzielt werden konnten. Aus wirtschaftlichen Gründen (Erneuerungsbedürftigkeit der Weichen und Ersatz des Relaisstellwerkes Ulm Hbf durch ein ESTW) sollen deshalb die Weiche 201, die Weiche 203 und die Doppelweiche 202/204 mit Lückenschlüssen zurückgebaut werden. Kapazitätseinschränkungen sind mit dem Weichenrückbau nicht verbunden, da die Weichenverbindungen signaltechnisch nur als Nebengleise ausgerüstet sind. Zudem ist die Weichenverbindung bei außerordentlichen Betriebszuständen ebenfalls entbehrlich. Der Rückbau der Weichen 201 bis 204 führt zu keinen Einschrän-

kungen der Streckenkapazität, da die Weichen nur von Rangierfahrten befahren werden können.

Die Weichenverbindungen gelten nicht als Serviceeinrichtungen im Sinne des § 11 AEG, weshalb kein vorgelagertes Stilllegungsverfahren nach AEG § 11 erforderlich ist. Gleis 26 bleibt Serviceeinrichtung mit künftig veränderter Nutzlänge. Oberleitung und LST werden an den geänderten Spurplan angepasst.

3 Auswirkungen der geänderten Planung

Die geänderte Planung hat nur geringfügige Auswirkungen auf die im Rahmen der Planfeststellung abzuarbeitenden Belange.

Andere Belange sind durch die geänderte Planung nicht in einem solchen Maß beeinträchtigt, dass sich daraus Änderungen der Betroffenheiten ergeben können.

3.1 Schall

Entsprechend der Anlage 15 liegt keine wesentliche Änderung i.S.d. 16. BImSchV /4/ vor. Ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach, d. h. auf Maßnahmen der Lärmvorsorge, wird durch die Planänderung nicht ausgelöst. Somit ergibt sich keine Änderung der Betroffenheiten gegenüber den bisher erfolgten Untersuchungen, die dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde lagen.

3.2 Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter

Durch die genannten Änderungen gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss ergeben sich keine Änderungen in Bezug auf die Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter.

3.3 Umwelt

Aus Sicht des Vorhabens ergeben sich keine Änderungen der Betroffenheiten gegenüber den bisher erfolgten Untersuchungen.