

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg

Planänderungsunterlagen

PFA 2.4 Alabstiegstunnel

Verkürzung und Gründungsänderung der Stützwände EÜ Rettungsplatzzufahrt

Erläuterungsbericht

Vorhabensträgerin:

DB Netz AG,
vertreten durch
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Bearbeitung:

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Stuttgart, den 14.08.2015

Inhaltsverzeichnis

1	Der Übergangsbereich PFA 2.4 / PFA 2.5a1	3
2	Inhalt der Planänderung: Geometrie der Stützwand	4
3	Betroffenheiten, Schutzgüter	5
4	Anlagenverzeichnis	5

ABS / NBS Stuttgart – Augsburg: PFA 2.4: Planänderung Erläuterungsbericht

1 Lage Planänderung Übergangsbereich PFA 2.4 / PFA 2.5a1

Dem Bahnkorridor zwischen Stuttgart und Ulm kommt eine wichtige Aufgabe in der Verbindung zwischen den Wirtschaftszentren Frankfurt und München zu, da er den starken Wirtschaftsraum in Baden-Württemberg mit diesen Zentren verbindet. Die Bedeutung des Korridors wird durch die Aufnahme der NBS / ABS Stuttgart – Augsburg in den BVWP und das BSchwAG als vordringlicher Bedarf deutlich. Teil dieses Korridors ist die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm einschließlich der Umgestaltung des Bahnhofs Ulm Hauptbahnhof mit den hier betroffenen Planfeststellungsabschnitten:

- PFA 2.4: Alabstiegstunnel der NBS und
- PFA 2.5a1: Einführung der NBS in den Bf Ulm Hbf (mit NBS-Trog).

Der Planfeststellungsbeschluss des PFA 2.4 wurde am 25.06.2012 (Az.: 591ppw/029-2300#008) erlassen. Zu diesem Beschluss liegen mittlerweile drei Planänderungsbescheide vor:

Planänderung	Inhalt	Aktenzeichen
1. PÄ vom 02.10.2013	Änderung Tunnelquerschnitte	Az: 59163-591pä/008- 2304#007
2. PÄ vom 02.10.2013	Vergrößerung Portalbaugrube Ulm	Az: 59163-591pä/008- 2304#008
3. PÄ vom 26.05.2014	Sicherung Galeriebauwerk Kienlesbergstraße	Az: 59163-591pä/007- 2304#009

Der benachbarte Planfeststellungsbeschluss des PFA 2.5a1 wurde mit Az: 591ppw/029-2300#009 am 09.03.2015 erlassen.

Der Planfeststellungsabschnitt 2.4 Alabstieg führt von der Albhochfläche bei Dornstadt über einen rd. 6 km langen Tunnel hinab nach Ulm. Am Ausgang des Alabstiegstunnels liegen die beiden NBS-Gleise ca. 6 m unter Geländeniveau und werden über ein ansteigendes Trogbauwerk in den Bf Ulm Hbf geführt (PFA 2.5a1).

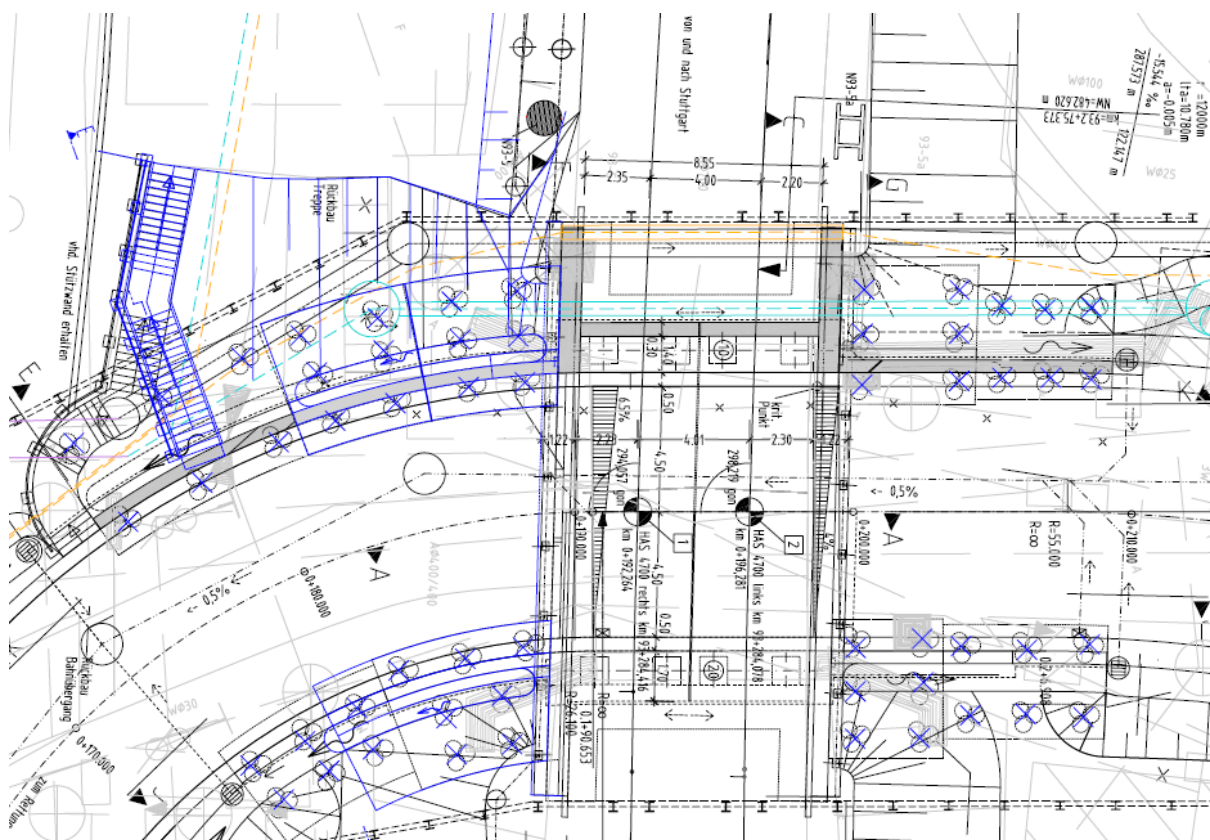
Die Rettungsplatzzufahrt, die sich von der Neutorstraße zum neu geplanten Rettungsplatz und von dort weiter über den Trog Rettungsrampe zur NBS und zum Tunnel Alabstieg erstreckt, ist dem PFA 2.4 zugeordnet. Um die zweispurige Befahrbarkeit dieser Rettungsplatzzufahrt zu erreichen, wird die vorhandene Eisenbahnüberführung mittels eines Neubaus verbreitert (Bauwerk 1.29, EÜ RPZ).

ABS / NBS Stuttgart – Augsburg: PFA 2.4: Planänderung Erläuterungsbericht

Diese Eisenbahnüberführung EÜ RPZ erhält gem. der planfestgestellten Unterlagen aufgrund der Einschnittsituation auf der westlichen und östlichen Seite der EÜ auf DSV-Säulen tiefgegründete Stützwände, die auf jeder Seite jeweils nördlich und südlich der Rettungspplatzzufahrt angeordnet sind.

2 Inhalt der Planänderung: Geometrie der Stützwand

Im Zuge des Baus der EÜ RPZ wurde erkannt, dass die Geologie im Umfeld der EÜ sich günstiger darstellt als ursprünglich angenommen. Die Stützwände werden daher mit einer Flachgründung ohne tiefgründige Bodenverbesserung (DSV-Säulen) ausgeführt.



Ebenso erlauben die Geländeverhältnisse, dass die beiden Stützwände westlich der Brücke signifikant verkürzt werden. Die neue Geometrie ist in Anlage 7.1 dargestellt.

Stützwand	Länge im Beschluss	Länge im Änderungsantrag
Nord-West	17,60 m	9,13 m
Süd-West	12,30 m	8,90 m

Infolge der Verkürzung kann die neu zu errichtende Treppe zum Grundstück/ehem. Bahnwärterhaus der Bahn oberhalb der nord-westlichen Stützwand begradigt hergestellt werden.

3 Betroffenheiten, Schutzgüter

Die Maßnahmen finden vollständig auf Grundstücken der Bahn statt. Die Rettungsplatzzufahrt wird nicht öffentlich gewidmet und bleibt für die Öffentlichkeit gesperrt. Die Stützwände werden kürzer. Die Höhe ändert sich nicht.

Mit einem Schreiben vom 28.07.2015 stimmt DB Immobilien und mit einer Mail vom 13.08.2015 stimmt DB Netz, PD Ulm dem Verlauf der neuen Treppenanlage und der geänderten Ausführung der Stützwände der EÜ zu.

Neue Betroffenheiten Dritter sind nicht zu erkennen.

Der Bauumfang, vor allem hinsichtlich der Herstellung der Tiefgründung, sinkt signifikant. Die Maßnahme stellt hinsichtlich Lärm- und Staubemissionen sowie der Bauzeit eine Verbesserung dar.

Durch den Verzicht auf eine Tiefgründung wird der Eingriff in das Grundwasser minimiert. Dazu wird lediglich eine lastverteilende Ausgleichsschicht aus Kies eingebracht, die je nach lokal angetroffenem Boden mit einer Unterkante von ca. 474,30 müNN 70 cm in den Bemessungsgrundwasserstand eingreift. Je nach vorgefundenen lokalen Bodenunregelmäßigkeiten könnte diese Schicht begrenzt etwas tiefer reichen. Alle Betonbauteile der Flachgründung befinden sich ca. 10 cm oberhalb des maximal angenommen Grundwasserspiegels von $HW_{100}=475,00$ müNN.

Durch Reduzierung des Gesamtbauumfangs, die zu einer signifikanten Beschleunigung und zur Möglichkeit führt, leisere Bauverfahren anzuwenden, ist eine negative Änderung von Auswirkungen auf die Schutzgüter auszuschließen.

Abstimmungen mit weiteren Behörden und Dritten sind daher nicht erforderlich.

4 Anlagenverzeichnis

Schreiben DB Immobilien vom 28.07.2015,

Mail DB Netz, PD Ulm vom 13.08.2015,

Anlage 3 Bauwerksverzeichnis, Auszug für geändertes Bauwerk lfd. Nr. 1.29,

Anlage 4 Blatt 9H von 10,

Anlage 5 Blatt 12H von 12,

Anlage 7.1 Blatt 2H von 3,

Anlage 7.1 Blatt 3H von 3,

Anlage 9.2 Blatt 9H von 11,

Anlage 9.3 Blatt 8H von 8.