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 Albaufstiegtunnels.

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 Albaufstiegstunnel~~ unterzubringen. Das geschilderte Planungskonzept ist detailliert in den Anlagen A5 (Lageplan) dargestellt. Anlagen A5

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

- 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.

- Grundwasserwanne östlich des Rastplatzes „Vor dem Aichelberg“ zur Minimierung des Eingriffs in das Grundwasser.

- 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 mindestens 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 DB AG hat planerisch nachgewiesen, dass die beiden hierfür vorgesehenen Detailmaßnahmen

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 Bw.-Nr. 4.12 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 Albaufstiegtunnel 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~~ der Seitenablagerung~~en~~ zwischen NBS und BAB im Bereich Aichelberg und in Seitendeponien	ca. 1,6 Mio. cbm ~~ca. 2,3 Mio. cbm~~
- Abtransport zur Verwertung in der Ziegelindustrie	ca. 1,0 Mio. cbm
- Abtransport zur Verwertung extern	ca. 0,7 Mio. cbm
- Massenüberschuß/Massenbedarf	ca.± 0,0 cbm

Das vorgesehene Massenkonzept führt mit Ausnahme des Abtransports von ca. 0,7 Mio cbm zu einem Massenausgleich im Streckenabschnitt von Wendlingen einschließlich dem unteren Bereich des Albaufstiegstunnels innerhalb der eigentlichen Baumaßnahme.