

**Gemeinsame Erklärung zur Realisierung der Projekte
"Stuttgart 21" und "NBS Wendlingen – Ulm"**

zwischen

der **Bundesrepublik Deutschland**,

vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,

dem **Land Baden-Württemberg**,

vertreten durch den Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg,

der **Landeshauptstadt Stuttgart**,

vertreten durch das Land Baden-Württemberg,

dem **Verband Region Stuttgart**,

vertreten durch das Land Baden-Württemberg,

der **Flughafen Stuttgart GmbH**,

vertreten durch die Geschäftsführer,

der **Deutschen Bahn Aktiengesellschaft**,

vertreten durch den Vorstand, dieser wiederum vertreten durch den Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG,

der **DB Netz Aktiengesellschaft**,

vertreten durch den Vorstand, dieser wiederum vertreten durch den Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG,

der **DB Station&Service Aktiengesellschaft**

vertreten durch den Vorstand, dieser wiederum vertreten durch den Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG

und

der **DB Energie GmbH**,

vertreten durch die Geschäftsführung, diese wiederum vertreten durch den Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG.

(die drei letztgenannten nachfolgend Eisenbahninfrastrukturunternehmen, „EIU“ genannt)

§ 1 – Präambel

- (1) Die Bundesrepublik Deutschland, das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart, die Flughafen Stuttgart GmbH, die EIU und die Deutsche Bahn AG sind sich einig, das Bedarfsplanprojekt Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Stuttgart – Augsburg, vorliegend die Teilstrecke Wendlingen – Ulm und ihre Einbindung in den Knoten Stuttgart im Rahmen des Projektes "Stuttgart 21", als Teil des vorrangigen Transeuropäischen Projektes Nr. 17 frühzeitig zu realisieren. Zwischen den Beteiligten besteht insofern Einvernehmen, den Baubeginn der NBS Wendlingen – Ulm auf das Jahr 2010 vorzuziehen. Die Beteiligten verfolgen damit das Ziel, dass beide Vorhaben im Jahr 2019 in Betrieb genommen werden. Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich an diesem Projekt insbesondere, um das Nahverkehrsangebot und die regionale Wirtschaftsstruktur zu verbessern.
- (2) Das Projekt "Stuttgart 21" ist die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, bei welcher der Kopfbahnhof durch einen tiefliegenden Durchgangsbahnhof ersetzt und an die Bestandsstrecken und die NBS Wendlingen – Ulm angeschlossen wird. Dieses Projekt ist in Anlage 1 näher beschrieben.
- (3) Das Projekt "NBS Wendlingen – Ulm" ist der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Wendlingen und Ulm. Dieses Projekt ist in Anlage 2 näher beschrieben.
- (4) Der Übergang vom Projekt "Stuttgart 21" zur NBS Wendlingen – Ulm liegt am westlichen Widerlager des zweigleisigen Kreuzungsbauwerkes über den Neckar in Wendlingen, wobei das Widerlager Teil der NBS Wendlingen – Ulm ist. Die Verbindungskurve aus Richtung Ulm in Richtung Plochingen gehört zur NBS Wendlingen – Ulm, die Verbindungskurve aus Richtung Tübingen in Richtung Stuttgart gehört zum Projekt "Stuttgart 21".

§ 2 – Bisherige Vereinbarungen

- (1) Grundlage des gemeinsamen Verständnisses der Beteiligten bilden die nachstehenden Vereinbarungen:
 - Rahmenvereinbarung zum Projekt "Stuttgart 21" vom 07.11.1995
 - Memorandum of Understanding vom 19.07.2007
 - Eckpunktepapier für einen Finanzierungsvertrag vom 19.07.2007
- (2) Bei Widersprüchen gelten die zuletzt genannten Vereinbarungen vorrangig vor den in der weiteren Vergangenheit Liegenden.

§ 3 – Finanzierung

Die Beschreibung der Finanzierungsbeiträge und ihre Zuordnung ergeben sich grundsätzlich aus den in § 2 genannten Vereinbarungen. Zahlungsansprüche werden erst durch ergänzende, diese Erklärung sowie die in § 2 genannten Vereinbarungen ausfüllende Finanzierungsverträge oder Zuwendungsbescheide begründet.

§ 4 – NBS Wendlingen – Ulm

- (1) Die Kosten (Bau- und Planungskosten) für die NBS Wendlingen – Ulm betragen 2.025 Mio. € (Preis- und Planungsstand 2004).
- (2) Das Land Baden-Württemberg erklärt sich bereit, einen festen Zuschuss (nicht rückzahlbarer Baukostenzuschuss (BKZ)) für den Bund in Höhe von 950 Mio. € beginnend ab 2010 bis vsf. 2016 für Investitionskosten (Baukosten und Planungskostenpauschale) entsprechend den geltenden Finanzierungsregeln des Bundes abschließend zu leisten, um eine frühzeitige Realisierung der NBS Wendlingen – Ulm und die zeitgleiche Fertigstellung mit dem Projekt "Stuttgart 21" zu ermöglichen.
- (3) Der Bund wird die Gesamtfinanzierung in Form von nicht rückzahlbaren BKZ, die im Anschluss an den vom Land Baden-Württemberg bereit gestellten festen Zuschuss in Höhe von 950 Mio. € gewährt wird, sicherstellen sowie das Risiko einer Kostensteigerung der zuwendungsfähigen Kosten tragen. Dazu wird er ab 01.01.2016 die erforderlichen Bundesmittel zur Verfügung stellen.
- (4) Soweit TEN-Zuschüsse der Europäischen Union gewährt werden, fließen diese in vollem Umfang dem Bund zur Abdeckung seines Kostenbeitrages zu. Die EU-Mittel sind in ihrem Bewilligungszeitraum vorrangig einzusetzen. Soweit die EU in der Finanzierungsperiode 2014 – 2020 die Möglichkeit zur Beantragung von TEN-Zuschüssen eröffnet, werden die EIU und der Bund entsprechende Zuschüsse beantragen.
- (5) Für den Fall, dass der Finanzierungsanteil des Landes vor dem 01.01.2016 verausgabt sein sollte, werden die EIU zur Überbrückung des Zeitraumes bis zum 31.12.2015 Eigenmittel bis zu einer Höhe von 130 Mio. € bereitstellen, die der Bund ab dem 01.01.2016 nach Maßgabe der in der Einzelvereinbarung zu regelnden Konditionen innerhalb der Bauzeit refinanziert.
- (6) Zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung schließt der Bund mit den EIU eine Finanzierungsvereinbarung über den Bau der NBS Wendlingen – Ulm ab.

- (7) Entsprechend den Regelungen der Rahmenfinanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB Netz AG sowie der DB Station&Service AG vom 14.12.1999 sowie der Änderungsvereinbarung vom 16.07.2002 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB Netz AG sowie der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH werden die EIU die Finanzierungsanträge für die NBS Wendlingen – Ulm sowie die Verwendungsnachweise dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vorlegen. Das EBA wird die Antrags- und Verwendungsprüfung durchführen. Dies gilt auch für die vom Land Baden-Württemberg bereitgestellten 950 Mio. €. Das Land Baden-Württemberg erhält für die von ihm bereitzustellenden Mittel nach deren Vorliegen jeweils Abdrucke der Mittelfreigaben sowie der Verwendungsnachweise. Einzelheiten werden in der Finanzierungsvereinbarung nach Absatz 6 und in der Vereinbarung zwischen dem Land und der DB Netz AG sowie der DB Energie GmbH über die Auszahlung der 950 Mio. € geregelt.

§ 5 – Projekt "Stuttgart 21"

- (1) Die EIU sind Vorhabenträger und Bauherr des Projektes "Stuttgart 21". Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich an der Finanzierung.
- (2) Der Bund erklärt sich bereit, das Projekt "Stuttgart 21" mit einem Festbetrag aus Mitteln nach § 8 Abs. 1 BSchwAG in Höhe von 500 Mio. € (Preis- und Planungsstand 2004) mitzufinanzieren. Die Bundesmittel werden in Abhängigkeit festgelegter Zielerreichungsgrade (Meilensteine) entsprechend dem Baufortschritt ausgereicht. Zur Berücksichtigung allgemeiner Lohn- und Preissteigerungen wird dieser Betrag einmalig bis einschließlich 2008 entsprechend dem vom Statistischen Bundesamt ermittelten Baukostenindex für Straßenbau fortgeschrieben. Der BKZ des Bundes ergibt sich aus den "Sowieso-Kosten" der ursprünglich geplanten Anbindung der NBS Wendlingen – Ulm in den Knoten Stuttgart.
- (3) Soweit TEN-Zuschüsse der Europäischen Union gewährt werden, fließen diese in vollem Umfang dem Bund zur Abdeckung seines Finanzierungsbeitrages zu. Soweit die EU in der Finanzierungsperiode 2014 – 2020 die Möglichkeit zur Beantragung von TEN-Zuschüssen eröffnet, werden die EIU und der Bund entsprechende Zuschüsse beantragen.
- (4) Der Bund schließt mit den EIU eine Finanzierungsvereinbarung über den in Absatz 2 genannten Beitrag zum Projekt "Stuttgart 21" ab.

- (5) Der Bund erklärt sich aufgrund der Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg zum volkswirtschaftlichen Nutzen bereit, im Rahmen der auf das Land Baden-Württemberg entfallenden Quote gemäß § 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) i.V.m. Anlage 8.7 weitere Bundesmittel nach § 8 Abs. 2 BSchwAG in Höhe von 197 Mio. € in Form von BKZ zur Verfügung zu stellen. Das Land stimmt hiermit zu, dass die EIU diese Mittel für das Projekt „Stuttgart 21“ verwenden. Soweit diese Mittel während der Laufzeit der LuFV eingesetzt werden, gelten für sie ausschließlich die in der LuFV vereinbarten Auszahlungs- und Nachweisregelungen.
- (6) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden 300 Mio. € aus den für die Durchführung von Ersatzinvestitionen gemäß § 2.1 der LuFV bereitgestellten Bundesmitteln für Stuttgart 21 nach den dort vereinbarten Regelungen einsetzen. Vorstehender Absatz 5 Satz 3 gilt entsprechend.
- (7) Die EIU verpflichten sich, die bis 2013 nach Absatz 5 und 6 nicht eingebrachten Mittel aus der Folge-LuFV oder, falls keine neue LuFV erfolgt, aus den zukünftig vom Bund auf Grundlage einer Finanzierungsvereinbarung zur Verfügung gestellten Mitteln für Ersatzinvestitionen in die Schienenwege des Bundes bereit zu stellen. Falls es nach Beendigung der LuFV nicht zu einer entsprechenden Folgevereinbarung kommt, wird für die nicht eingebrachten Mittel nach Absatz 5 und Absatz 6 jeweils eine gesonderte Einzel-Finanzierungsvereinbarung geschlossen. Diese lehnen sich an die Einzel-Finanzierungsvereinbarung nach Absatz 4 in Verbindung mit Absatz 2 an. Die EIU werden dem Bund entsprechende Nachweise für die bereits verausgabten Mittel, die sie dem Land vorlegen, nachrichtlich zur Verfügung stellen.¹
- (8) Teile des Vorhabens sind in dem GVFG-Bundesprogramm nach § 6 Abs. 1 GVFG platziert und werden nach den für dieses Programm geltenden Regeln finanziert. Der Bund wird nach vollständiger Antragstellung durch die EIU innerhalb von 6 Monaten über den jeweiligen Antrag entscheiden. Die nach Prüfung des Finanzierungsantrages bewilligten zuwendungsfähigen Kosten werden über die Bauzeit nur mit Baupreisindex gemäß den Vorgaben des GVFG fortgeschrieben. Der Bund und das Land stellen sicher, dass die Finanzhilfen gemäß GVFG und der Vorgaben aus dem Bewilligungsbescheid bis zum Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms bereit gestellt werden. Die EIU streben an, den Bauablauf entsprechend zu steuern. Sollten wider Erwarten nach Auslaufen des GVFG Bundesprogramms abschließende Finanzierungsraten erforderlich sein, ge-

¹ Falls keine Folge-LuFV abgeschlossen wird, werden die Meilensteine beim Finanzierungsanteil nach Absatz 5 beim Obertürkheimer Tunnel vereinbart, beim Finanzierungsanteil nach Absatz 6 werden die bereits festgelegten Meilensteine der Finanzierungsvereinbarung nach Absatz 4 aufgestockt.

hen Bund und Land davon aus, dass eine entsprechende Anschlussfinanzierung der bewilligten und begonnenen GVFG Projekte ermöglicht wird.

- (9) Beiträge der Absätze 5 und 6 sind Festbeträge, die keiner Nominalisierung durch den Bund unterliegen.
- (10) Die Bereitstellung der weiteren Finanzierungsmittel sowie die Finanzierung ggf. entstehender Mehrkosten werden in einer gesonderten Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart, dem Verband Region Stuttgart, Flughafen Stuttgart GmbH, der DB AG und den EIU geregelt, die die Maßgaben der in § 2 genannten Vereinbarungen umsetzt. Für eventuelle Kostensteigerungen, die durch die o.g. Finanzierungsbeiträge nicht abgedeckt sind, haben die EIU, das Land, die Stadt und der Flughafen eine Risikovorsorge getroffen. Danach werden Kostensteigerungen wie folgt übernommen: zunächst 220 Mio. € von den EIU, danach 780 Mio. € von Land, Stadt und Flughafen. Bei einer unwahrscheinlichen Kostensteigerung über 1.000 Mio. € übernehmen die EIU einen weiteren Finanzierungsbeitrag in Höhe von 160 Mio. €. Danach schließt sich ein weiterer Finanzierungsbeitrag der EIU in Höhe von 130 Mio. € an. Dieser Betrag reduziert sich um den Betrag, den die EIU ggf. als Kosten für die Zwischenfinanzierung der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm aufwenden müssen. Einen weiteren Finanzierungsbeitrag in Höhe von 160 Mio. € leisten anschließend das Land und die Stadt. Bei einer darüber hinaus gehenden Kostensteigerung nehmen EIU und Land Gespräche auf.

§ 6 – Sonstiges

- (1) Die Projekte "Stuttgart 21" und "NBS Wendlingen – Ulm" sind voneinander abhängig. Die beteiligten Partner werden ihre Handlungen danach ausrichten, dass eine zeitgleiche Inbetriebnahme der Projekte erfolgen kann. Änderungen innerhalb eines der beiden Projekte oder in beiden Projekten sind bezüglich ihrer Auswirkungen jeweils im anderen Projekt zu berücksichtigen.
- (2) Bei der Vergabe von Leistungen zur Realisierung der Vorhaben werden die EIU die Interessen der mittelständischen Unternehmen angemessen, das heißt insbesondere soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar, berücksichtigen.
- (3) Die Gemeinsame Erklärung bedarf der Zustimmung der zuständigen Gremien. Die Erklärenden verpflichten sich vorbehaltlos, die Entscheidungen ihrer Gremien zeitgerecht herbeizuführen und einen Entfall der aufschiebenden Bedingung nach vorstehendem Satz 1 den jeweils anderen unverzüglich schriftlich zur Kenntnis zu bringen. Die Vorbe-

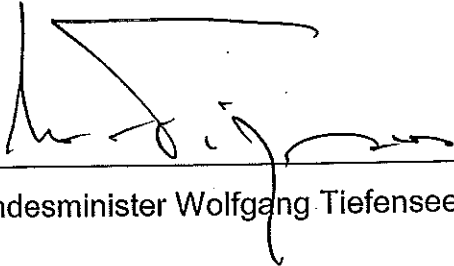


halte im Sinne des vorstehenden Satz 1 gelten mit der Anzeige nach vorstehendem Satz 2 als ausgeräumt.

- (4) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen der Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragsparteien angestrebten Zweck am nächsten kommt.

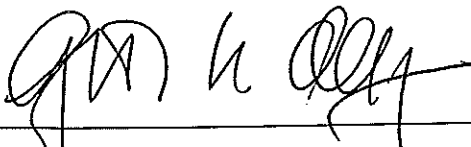
Stuttgart ,02.04.2009

Für den Bund



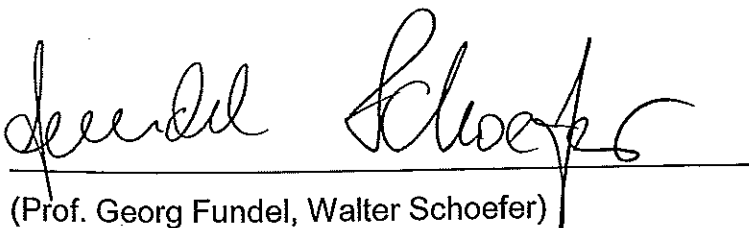
(Bundesminister Wolfgang Tiefensee)

Für das Land

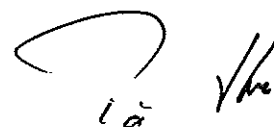


(Ministerpräsident Günther H. Oettinger)

Für den Flughafen



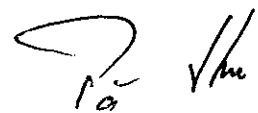
(Prof. Georg Fundel, Walter Schoefer)



Für die **DB AG**, die **DB Netz**, die **DB Station&Service** und die **DB Energie**



(Vorstand Infrastruktur DB AG Stefan Garber)



Gemeinsame Erklärung Anlage 1

Pa Y/m

Projektbeschreibung Stuttgart 21

1. Allgemeines

Der Bahnknoten Stuttgart soll im Rahmen des Projektes "Stuttgart 21" für den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen der vorhandenen Neubaustrecke (NBS) Mannheim – Stuttgart-Feuerbach und der geplanten NBS Wendlingen – Ulm umgebaut werden. Der Neubau/Ausbau der Strecke Stuttgart – Wendlingen einschließlich „Stuttgart 21“ ist Bestandteil der TEN Strecke Nr. 17 Paris – Stuttgart – Bratislava. Die Einbindung des BVWP-Projektes Stuttgart – Ulm - Augsburg in den Knoten Stuttgart ist Bestandteil des Projektes Stuttgart 21.

Die Umgestaltung des Hauptbahnhofes Stuttgart als Durchgangsbahnhof in Tieflage, der Aufbau eines Ringverkehrs im Knoten Stuttgart, die Umgestaltung erforderlicher Abstellkapazitäten im Knotenbereich und die Anbindung des Flughafens Stuttgart an den Fern- und Regionalverkehr sind Bestandteil des Projekts. Der Knotenbereich Stuttgart soll auf einer Gesamtstreckenlänge von 57 km umgestaltet werden, davon 29,9 Strecken-km für Hochgeschwindigkeitsverkehr und 33 Strecken-km in Tunnellage.

Kernstück ist die Umwandlung des bestehenden 16-gleisigen Kopfbahnhofs in Stuttgart in einen 8-gleisigen tiefergelegten Durchgangsbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr, der gegenüber der heutigen Lage der Bahnsteige um ca. 90 Grad gedreht wird. Der neue Hauptbahnhof wird durch unterirdische Zulaufstrecken aus Richtung Feuerbach, Bad Cannstatt, Wangen bzw. Ober-/ Untertürkheim und der Filderebene angebunden. Die bisherigen Abstell- und Wartungsanlagen am Rand des Rosensteinparks werden voraussichtlich in den Bereich des heutigen Güterbahnhofs Untertürkheim und nach Heilbronn, Tübingen, Crailsheim, Aalen, Horb und Ulm verlegt. Die Maßnahmen in Untertürkheim sind Bestandteil des Projekts Stuttgart 21. Die weiteren genannten Abstell- und Wartungsanlagen werden von der DB außerhalb des Projekts Stuttgart 21 realisiert.

Das Infrastrukturprojekt wird zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme gemäß der dann gültigen TSI-CCS ausgerüstet sein. Damit wird die Interoperabilität gewährleistet werden. Dies betrifft die Stellwerke ebenso wie die Zugsicherungstechnik (ETCS).

2. Verkehrliche Zielsetzung

Mit dem Projekt Stuttgart 21 werden folgende verkehrliche Ziele verfolgt:

- Einbindung des Bahnknotens in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz,
- Anbindung des Flughafens Stuttgart und der Landesmesse an das Schienenfernverkehrsnetz,
- Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten im Fern- und Nahverkehr,
- Fahrzeitverkürzungen im Fern- und Regionalverkehr,
- Ermöglichung von Durchmesserlinien im Regionalverkehr.

Der heutige Kopfbahnhof Stuttgart Hbf ist an den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit angekommen. Die Zulaufgleise sind stark belastet, diejenigen von Stuttgart-Bad Cannstatt über der rechnerischen Leistungsfähigkeit. Die angestrebte Kapazitätserhöhung lässt sich nur durch zusätzliche Zulaufgleise erreichen.



Durch den Ringschluss Hauptbahnhof – Wangen – Abstellbahnhof – Bad Cannstatt – Hauptbahnhof ist im Regelfall eine Betriebsführung völlig ohne Fahrtrichtungswechsel und ohne Rangierfahrten möglich (Fahrten zu und von der Abstellung als Zugfahrten).

Der Durchgangsbahnhof erhält 2 neue, zusätzliche Zulaufstrecken, vom Filderbahnhof/Flughafen, und von Stuttgart-Wangen – Stuttgart-Obertürkheim. Die Funktion der heute am stärksten belasteten Zulaufstrecke von Stuttgart-Bad Cannstatt wird dadurch auf 3 verteilt:

- Züge von und nach Waiblingen – Aalen/Schwäbisch Hall – Crailsheim – Nürnberg auf die neue Zulaufstrecke von Bad Cannstatt;
- Zugverkehr Richtung Ulm über die Hochgeschwindigkeitsstrecke, Züge von und nach Tübingen teilweise auf die neue, zusätzliche Zulaufstrecke vom Filderbahnhof/Flughafen;
- ergänzender Fernverkehr und Regionalverkehr Richtung Filstal – Ulm, Regionalverkehr Richtung Tübingen teilweise auf die neue zusätzliche Zulaufstrecke von Stuttgart-Wangen – Stuttgart-Obertürkheim.

Während heute die Gäubahn mit der Zulaufstrecke von Stuttgart-Zuffenhausen verknüpft ist, wird deren Funktion von der Zulaufstrecke vom Filderbahnhof/Flughafen übernommen. Damit wird die neue, künftig am stärksten belastete Zulaufstrecke von Zuffenhausen etwas entlastet und die Nordlastigkeit beim Fernverkehr verringert.

Der Durchgangsbahnhof bekommt 8 Bahnsteigkanten. Er ist für Richtungsbetrieb konzipiert, wobei die HGV-Achse Mannheim – Ulm in der Mitte ein- und ausgeführt wird. Die neuen Zulaufstrecken von Bad Cannstatt und Wangen werden höhenfrei von außen angeschlossen. Es gibt Fahrstraßen von jedem Zulaufgleis zu jedem Bahnsteiggleis einer Richtungsgruppe.

Der Flughafen Stuttgart und die Landesmesse erhalten einen Anschluss an das Schienenfernverkehrsnetz.

Für den Nahverkehr besteht die wesentliche Zielsetzung darin, dass Fahrzeiten verringert werden und dass im Zusammenhang mit dem Ersatz des Kopfbahnhofs durch einen Durchgangsbahnhof das Grundgerüst des Regionalverkehrs nicht mehr aus in Stuttgart Hbf beginnenden und endenden Linien besteht, sondern Linien durchgebunden werden können.

Der Güterverkehr betrifft im Korridor Knoten Stuttgart im Wesentlichen nur die Güterumgebungsbahn Kornwestheim – Stuttgart-Untertürkheim (Strecke 4720) und deren Fortsetzung auf der Strecke 4700 Richtung Ulm. Ziel der Planungen zu Stuttgart 21 ist auch, dass die politisch gewollte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene besser bewältigt werden kann.

3. Beschreibung der Maßnahmen

Das Projekt Stuttgart 21 ist in sieben Planfeststellungsabschnitte (PFA) untergliedert, die nachfolgend beschrieben werden.

3.1 PFA 1.1 - „Talquerung“

Der PFA umfasst die ca. 870 m lange sogenannte Talquerung, die von der Jägerstraße im Norden zur Sängerstraße im Süden des Stuttgarter Talkessels reicht. Dieser Abschnitt wird in offener Bauweise errichtet. Der PFA 1.1 wird begrenzt durch die Brillenwände der bergmännisch aufzufahrenden Tunnelabschnitte 1.2 (Fildertunnel) im Süden und 1.5 (Zuführung Feuerbach/ Bad Cannstatt, S-Bahn-Anbindung) im Norden.

Kernstück ist der neue, 8-gleisige Durchgangsbahnhof in Tieflage, der ca. 90 Grad gegenüber den heutigen Bahnhofsanlagen gedreht. Alle acht Bahnsteigkanten sind mit 420 Metern Länge für alle Zugattungen geeignet und aufgrund entsprechender Weichenverbindungen aus allen Richtungen in alle Richtungen befahrbar. Spätere Erweiterungen auf 10 Bahnsteiggleise sind technisch möglich.

Weiterhin ist die Anpassung der bestehenden Gleisanlagen in den Planfeststellungsunterlagen des PFA 1.1 enthalten. Die Anpassung ist als Bauzwischenzustand zur Baufeldfreimachung für die Baugrube des neuen Hauptbahnhofs erforderlich. Sie wird so durchgeführt, dass der Bahnbetrieb während der gesamten Baumaßnahmen reibungslos erfolgen kann.

3.2 PFA 1.2 - „Fildertunnel“

Der ca. 9,4 km lange in bergmännischer Bauweise aufzufahrende Tunnel beginnt im Talkessel im Bereich der Sängersstraße und endet am sogenannten Echterdinger Ei. An das Tunnelportal schließt ein kurzer oberirdischer Streckenabschnitt an. Die maximale Neigung des Tunnels beträgt 25 ‰. Die Linienführung der Strecke ist so ausgelegt, dass Fahrgeschwindigkeiten zwischen 160 km/h und maximal 250 km/h möglich sind.

Vom Südkopf des Hauptbahnhofs bis zur Streckenverzweigung in Richtung Ulm (PFA 1.2) und Obertürkheim / Untertürkheim (PFA 1.6) sind auf eine Länge von etwa 300 m zwei jeweils zweigleisigen Tunnelröhren vorgesehen. Nach dem unterirdischen Verzweigungsbauwerk werden die Strecken jeweils in eingleisigen Tunnelröhren weitergeführt, die nach derzeitigem Planungsstand in einem Abstand von jeweils 1.000 Metern durch Querschläge miteinander verbunden sind. Diese Bauweise ist Teil des Rettungskonzepts und gewährleistet im Falle eines Unfalls in einer der Röhren die schnelle Flucht in einen sogenannten „sicheren Bereich“, den die vom Unfall unberührte Röhre darstellt. Die Gleise werden nach dem System „Feste Fahrbahn“ ausgeführt, wobei ebenfalls für Rettungszwecke die Gleise so ausgeführt werden, dass sie auch mit Straßenfahrzeugen der Rettungsdienste befahrbar sind und zwar so, dass an einem in der Röhre abgestellten Rettungsfahrzeug noch vorbei gefahren werden kann.

In dem an den Tunnel anschließenden offenen Streckenabschnitt werden die Gleise aus Gründen des Grundwasserschutzes auf eine Länge von 100 Metern in Grundwassertrögen geführt. Von relativ kurzen Abschnitten im Talkessel und im Bereich des Fasanenhofs abgesehen, liegt der Tunnel mit großer Überdeckung von bis zu 220 Metern unterhalb der Geländeoberkante.

3.3 PFA 1.3 - „Flughafenbereich, Filderbahnhof, Flughafentunnel, Rohrer Kurve“

Bestandteil dieses Planfeststellungsabschnitts ist die Weiterführung der NBS nördlich der BAB A 8 bis in Höhe der Gemarkungsgrenze zwischen Plieningen und Scharnhausen.

Die Streckenführung der Neubaustrecke (NBS) in Richtung Ulm erfolgt oberirdisch, in gebündelter Lage zur Autobahn. Im Bereich der die Trasse kreuzenden Straßen sind Anpassungsmaßnahmen im Straßennetz notwendig.

Die Station der NBS und die eingleisige westliche sowie die zweigleisige östliche Zuführungsstrecke von der NBS wird unterirdisch in eingleisigen Röhren angelegt, dabei wird die Option für einen nachträglichen zweigleisigen Ausbau der westlichen Anbindungsstrecke offen gelassen. Ebenfalls in einem in offener Bauweise erstellten Tunnel geführt wird die Verbindungskurve für den Gäubahnverkehr. Bauliche Veränderungen an der Strecke Stuttgart - Rohr - Flughafen (Filderbahn) sind mit der Rohrer Kurve vorgesehen, die eine Verbindung der heutigen Gäubahn aus Richtung



Böblingen und der Filderbahn herstellt und die Anbindung der südlichen Landesteile Baden- Württembergs mit dem Landesflughafen Echterdingen deutlich verbessert.

Der neu entstehende Filderbahnhof Flughafen besteht also aus zwei, etwa 180 Meter entfernten Stationen (Terminalbereich und NBS) und ermöglicht ein Umsteigen in alle Richtungen auf kurzem Wege. Die Verbindung zwischen der Station NBS und den Flughafenterminals bzw. der Station Terminalbereich erfolgt über eine zentrale Fußgängerachse, die im Zuge der landseitigen Ausbaumaßnahmen durch die Flughafen Stuttgart GmbH erstellt wird. Für die Station NBS wird außerdem ein Empfangsgebäude errichtet, das alle für den Bahnbetrieb notwendigen Funktionen enthalten wird. Dazu gehören z. B. Reisezentrum, Schließfachanlagen, sanitäre Anlagen und Aufenthaltsbereiche sowie Flächen für Vermarktung.

3.4 PFA 1.4 - „Filderbereich bis Wendlingen“

Dieser Abschnitt mit einer Gesamtlänge von ca. 10,5 km liegt nahezu ausschließlich oberirdisch und enthält die NBS entlang der Bundesautobahn (BAB) A 8. Der Planfeststellungsabschnitt endet kurz vor dem westl. Widerlager der Neckarbrücke.

Die sog. „kleine Wendlinger Kurve“ als eingleisige 1,17 km lange Verbindungsstrecke zwischen der NBS und der Neckartalbahn Plochingen – Reutlingen – Tübingen gehört zum PFA 2.1. der NBS, wird jedoch aus dem Projekt Stuttgart 21 finanziert.

Wie im PFA 1.3 beträgt der mit dem Landesamt für Straßenwesen (LfS) vereinbarte Mindestregelabstand zur BAB 26,5 Meter, nur im Bereich der sogenannten "Neuhauser Linse" ist der Abstand geringer. Die gesamte Bündelungsstrecke zwischen BAB und NBS berücksichtigt entsprechend den Forderungen des LfS einen 8-spurigen Ausbau der Autobahn. Zur Sicherung der Neubaustrecke gegenüber der BAB wird zwischen Bahnstrecke und Autobahn ein sogenannter Abrolldamm errichtet. Lediglich im Bereich der „Neuhauser Linse“ tritt anstelle des Dammes eine Gleitwand, die dort die Sicherungsfunktion übernimmt.

Die NBS liegt bis zur Tank- und Rastanlage Denkendorf auf der Nordseite der BAB und wechselt dort durch einen ca. 780 Meter langen zweigleisigen Tunnel auf die Südseite der BAB und führt von dort aus Richtung Wendlingen. Außerdem gibt es in diesem PFA einige größere Brückenbauwerke: die Denkendorfer Talbrücke, das Sulzbachviadukt und die Brücke über die B 313

3.5 PFA 1.5 „Zuführung Feuerbach/ Bad Cannstatt, S-Bahn-Anbindung“

Zur Anbindung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs an das bestehende Netz werden neue Strecken in Richtung Bad Cannstatt und Feuerbach mit einer Länge von insgesamt ca. 8 km erforderlich. Im Anfangsbereich werden die Streckengleise in zwei 2-gleisigen Röhren und anschließend in jeweils zwei eingleisigen Röhren geführt, die bei den einseitig geneigten Tunnelabschnitten im Abstand von ca. 1.000 Metern, ansonsten im Abstand von ca. 500 Metern durch Querschläge miteinander verbunden sind. Die Gleise in Richtung Feuerbach unterqueren mit hoher Überdeckung den Kriegsberg und den Killesberg und werden im Bereich des Bahnhofs Feuerbach an die bestehenden Bahnanlagen angeschlossen. Bei den Planungen wurde die Möglichkeit einer zusätzlichen zweigleisigen Einführung der Streckengleise aus Feuerbach in den neuen Hauptbahnhof über die Bad Cannstatter Zulaufstrecken unter Benutzung der heutigen Fernbahnrohre des Pragtunnels berücksichtigt (sog. P-Option).

Die Zuführungsstrecke nach Bad Cannstatt umfährt in bergmännisch gebauten Tunnelstrecken das Nordbahnhofviertel, wobei die Trasse im Wesentlichen dem Verlauf der bestehenden Gäubahn folgt. Nach Unterquerung des Rosensteinparks erreicht sie auf Höhe des sogenannten „Elefantensteiges“ an der Neckartalstraße (B 10) den Neckarhang. Zur Querung des Neckars wird an dieser Stelle eine neue, viergleisige Eisenbahnbrücke gebaut, in die als Ersatz für den entfallenden Fachwerksteg auch ein Fuß- und Radweg integriert ist. Die heutige Eisenbahnbrücke wird für den Bahnbetrieb entbehrlich. Deren Abriss ist jedoch nicht Bestandteil des PFA 1.5, sondern wird Gegenstand eines gesonderten Genehmigungsverfahrens nach § 18 AEG.

Neben dem Neubau der Zulaufstrecken für die Fernbahn ist auch die Anpassung der bestehenden S-Bahn-Strecken zwischen Stuttgart Hbf und Bad Cannstatt bzw. Stuttgart Nord Gegenstand des PFA 1.5. Dabei werden die Gleise nach Anschluss an die bestehende Rampe im heutigen Vorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofs unterirdisch geführt und der zweigleisige Streckenabschnitt der Verbindungsbahn aus Richtung Schwabstraße bis zur Station Mißnachtsstraße verlängert. Auf Höhe der Mißnachtsstraße wird eine neue, zusätzliche Station errichtet. Diese Maßnahmen haben insbesondere städtebauliche Gründe: Die Tieferlegung soll eine Beeinträchtigung der künftigen Bebauung minimieren, die Station Mißnachtsstraße dient der Verkehrserschließung der neuen Stadtquartiere, aber auch des Nordbahnhofviertels. Darüber hinaus soll hier der Eckverkehr zwischen den S-Bahn-Linien S 1 bis S 3 einerseits und S 4 bis S 6 andererseits erfolgen, der bislang nur in der Station Hbf (tief) möglich ist. Damit wird die stark frequentierte Station Hbf (tief) entlastet und gleichzeitig Reisezeiten für umsteigende Kunden verkürzt.


3.6 PFA 1.6 a/b - „Zuführung Ober-/ Untertürkheim, Abstellbahnhof“

Dieser PFA schließt nach einem unterirdischen Verzweigungsbauwerk, das noch zum PFA 1.2 gehört mit zwei eingleisigen, bergmännisch aufzufahrenden Tunnelröhren etwa unterhalb der Umlandshöhe und der Fraasstraße an den PFA 1.2 an. Diese Tunnelröhren führen in gestreckter Linienführung in Richtung Wangen und unterfahren dabei mit hoher Überdeckung den Stadtteil Gablenberg. Auf Höhe des Großmarkts verzweigt sich die Strecke erneut unterirdisch. Zwei abzweigende Tunnelröhren werden dabei nord-westlich Richtung Untertürkheim (Untertürkheimer Kurve) geführt und münden dort im Bereich des heutigen Güterbahnhofs Untertürkheim oberirdisch in die bestehenden Bahnanlagen.

Die zwei Tunnelröhren des weiterführenden Streckenstranges verlaufen süd-östlich Richtung Ober-türkheim (Obertürkheimer Kurve) und münden dort in die vorhandene Hauptabfuhrstrecke (HAS) Stuttgart – Ulm ein. Die Querung des Neckars erfolgt bei beiden Streckenästen unterirdisch.

Auf dem Gelände des heutigen Güterbahnhofs Untertürkheim wird als Bestandteil des PFA 1.6 ein Abstellbahnhof gebaut, der die Funktionen des im Zuge des Bahnprojekts entfallenden Abstellbahnhofs Stuttgart Hbf am Rosensteinpark übernehmen soll. Ebenfalls im Bereich des Abstellbahnhofs liegt die Verbindungskurve in Richtung Waiblingen über die Züge zwischen Stuttgart Hbf über Stuttgart - Wangen oder den Abstellbahnhof in Richtung Waiblingen und von dort entweder auf die Rems- oder auf die Murrbahn fahren können.

Stuttgart - Bad Cannstatt ist vom Abstellbahnhof über eine neue Verbindung, die entlang des Daimler-Chrysler Motorenwerks verläuft, zu erreichen. Der PFA 1.6 umfasst etwa 6,7 km Tunnelstrecke und ca. 5,5 km offene Strecke, wovon 1,6 km auf den Abstellbahnhof entfallen.



Gemeinsame Erklärung Anlage 2

P. 10 *Yhu*

Projektbeschreibung Neubaustrecke (NBS) Wendlingen - Ulm

1. Allgemeines

Der Neubau der Strecke Wendlingen – Ulm ist ein Teilprojekt der Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Stuttgart – Augsburg und Bestandteil der TEN-Strecke Nr. 17 Paris-Stuttgart-Bratislava. Das Projekt NBS Wendlingen – Ulm umfasst eine Streckenlänge von 59,575 km, wovon 30,218 km (exkl. Güterzuganbindung (GZA) Wendlingen) im Tunnel geführt werden. Der Tunnelanteil beträgt somit im Verhältnis zur Gesamtstrecke 50,72 %. Die Strecke wird für Mischverkehr (schnelle Güterzüge) ausgelegt.

Vorgesehen ist der durchgehende zweigleisige Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke der Deutschen Bahn AG, wobei die Gleise in den Tunnelabschnitten $\geq 1000\text{m}$ in getrennten Tunnelröhren geführt werden.

Der Trassenverlauf ist durch unterschiedliche Randbedingungen in den Hauptsegmenten charakterisiert und wird daher in die folgenden Planfeststellungsabschnitte unterschieden:

- PFA 2.1 – Albvorland
- PFA 2.2 – Albaufstieg
- PFA 2.3 – Albhochfläche
- PFA 2.4 – Albabstieg
- PFA 2.5a1 – Ulm Hauptbahnhof

Die Ausrüstung der gesamten Strecke wird mit neuester zukunftsweisender Leit- und Sicherungstechnik geplant, um die internationale Interoperabilität zu schaffen. Dies bedeutet, dass die gesamte Strecke gemäß den Vorgaben des ERTMS mit Leit- und Sicherungstechnik nach ETCS Level 2 und GSM-R ausgerüstet wird.

2. Verkehrliche Zielsetzung

Mit der NBS Wendlingen – Ulm in Verbindung mit dem Projekt Stuttgart 21 werden folgende verkehrliche Ziele verfolgt:

- Einbindung Baden-Württembergs in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, insbesondere in die Magistrale Paris – Bratislava,
- Fahrzeitverkürzungen im Fern- und Regionalverkehr,
- Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten im Fern- und Nah- und Güterverkehr,
- Anbindung des Flughafens Stuttgart und damit der Landesmesse an das Schienenfernverkehrsnetz,

Aufgrund der Fahrzeitverkürzungen wird sich das Reisendenaufkommen in HGV-Zügen im Korridor Stuttgart – Ulm mehr als verdoppeln und vsl. weit stärker steigen als auf der Straße: Zur verkehrlichen Bewertung des Projekts wurde im Jahr 1997 eine umfassende Verkehrsuntersuchung mit Analyse des Ist-Zustands und Prognosen für 2 Planfälle (Neubaustrecke Stuttgart – Ulm mit und ohne Stuttgart 21) durchgeführt. Dabei wurden Verkehrsströme (Quelle-Ziel-Beziehungen), Verkehrsmittelwahl und Verkehrsumlegung für den Eisenbahnverkehr ermittelt. Für das angenommene



Eisenbahn-Betriebsprogramm wurden Bemessungsnachweise geführt. Darüber hinaus gab es spezielle Untersuchungen zu Varianten und besonderen Projektwirkungen wie z.B. Fahrgelderlöse.

Im Ergebnis zeigt sich, dass mit den Projekten das Verkehrsaufkommen des Schienenverkehrs weit stärker als der Motorisierte Individualverkehr (Straßenverkehr) steigt. Durch das Projekt können über 600 Mio. Pkw-km pro Jahr vermieden werden. Zugleich steigt das Reisendenaufkommen in HGV-Zügen von 7,5 Mio. Personenfahrten pro Jahr im Analyse-Fall auf 17 Mio. Personenfahrten pro Jahr auf der Hauptachse des Projekts von Stuttgart nach Ulm.

3. Beschreibung der Planfeststellungsbereiche

3.1 Beschreibung des Planfeststellungsbereiches 2.1 (Albvorland)

Der Gesamtabschnitt 2.1 unterteilt sich in 2 Abschnitte:

PFA 2.1 a/b: Kreuzung NBS / Neckar bei Wendlingen bis Kirchheim u.T./Bereich Nabern

PFA 2.1 c: Kirchheim u.T./Bereich Nabern bis Aichelberg/westl. Portal Albaumstiegstunnel

Im Westen schließt der PFA 1.4 des Projektes „Stuttgart 21“ an und im Osten folgt der PFA 2.2 (Albaumstieg).

Durch die enge Anlehnung an die Autobahn ist das Landschaftsbild im Bereich des Planfeststellungsabschnittes geprägt durch die Linienführung der Bundesautobahn (BAB) A8 mit ihren Schallschutzmaßnahmen und Eingrünungen.

Der Albvorlandtunnel besteht aus zwei eingleisigen Röhren mit einer Länge von 8.176 m, bzw. 8.155 m. Vor den beiden Portalen des Albvorlandtunnels werden Sonic-Boom-Haubenbauwerke und Rettungsplätze vorgesehen. Zwischen den beiden Tunnelröhren sind im Abstand von ca.500 m Verbindungsbauwerke geplant, in die Rettungsschleusen integriert werden.

Der Anschluss der Güterzuganbindung (GZA) der NBS an die Bestandsstrecke DB 4600 (Neckartalbahn) erfolgt im Bahnhof Wendlingen nördlich der BAB über eine eingleisige Verbindungskurve, die die BAB A8 in einem 150 m langen Unterführungsbauwerk quert. Im Albvorlandtunnel ermöglicht ein 370 m langer Verbindungstunnel zwischen den NBS-Röhren den Gleiswechsel für die Güterzüge.

Bauwerke	von km: 25,200	bis km: 39,270	Streckenlänge: 14,070 km
Eisenbahnüberführungen (EÜ)	6 St		
Straßenüberführungen (SÜ)	5 St		
Trogbauwerke	4 St		
Albvorlandtunnel (inkl. Sonic-Boom Bauwerke)	26,078	34,253	8,175
Unterfahrung Rastplatz "Vor dem Aichelberg"	37,223	37,475	0,252

3.2 Beschreibung des Planfeststellungsbereiches 2.2 (Albaufstleg)

An den PFA 2.1c schließen, beginnend am Portal Aichelberg, die beiden eingleisigen Röhren des Boßlertunnels (Länge: 8.748 m) an, der im Wesentlichen Tonsteine des Braunjuras (Dogger) durchörtert. Im obersten Bereich wird unverkarsteter Weißjura (Malm) erwartet. Zur Realisierung der Bauzeit und zur Bewetterung beim Vortrieb sind zwei Zwischenangriffsstollen (Roter Wasen, Umpfental) geplant.

Das am Ostportal folgende Filstal wird mit zwei einzelnen Brücken (Länge: 485 m) im Abstand von 30 m gequert. Die Brücken sind als Spannbetonbrücken mit Y-förmigen Hauptpfeilern konzipiert.

Der sich anschließende Steinbühlstunnel (Länge: 4.825 m) durchfährt verkarstetes Gebirge. Die letzten etwa 600 m des Tunnels werden in offener Bauweise erstellt. Ein Zwischenangriffsstollen ist (im Gosbachtal) im Bereich des Steinbruches Staudenmaier geplant.

Alle Portale werden – entsprechend den Planungsvorgaben des TZF – in Haubenform ausgebildet, um den Tunnelknall (Sonic-Boom) Effekt zu minimieren.

Hauptvortriebe im Bereich des Filstals sind aus Gründen der Reduzierung von Eingriffen nicht vorgesehen. Es ist jedoch ein Pilotstollenvortrieb vom Portal Todsburg geplant.

Zwischen den beiden Tunnelröhren sind im Abstand von 500 m Verbindungsbauwerke geplant, in die Rettungsschleusen integriert werden.

Zur Karsterkundung und –sanierung sind im Steinbühlstunnel und im druckhaften Bereich des Boßlertunnels Pilotstollen vorgesehen.

Im Bereich von Hohenstadt wird der 506 m lange Restbereich des Planfeststellungsabschnittes als offener Einschnitt geführt.

Streckenabschnitt	von km:	bis km:	Streckenlänge:
	39,270	53,834	14,564 km
PFA 2.2			
Talbrücke	1 St (Filstalbrücken)		
EÜ	-		
SÜ	-		
Trogbauwerke	-		
Boßlertunnel inkl. Portale	39,270	48,018	8,748
Steinbühlstunnel inkl. Portale	48,503	53,328	4,825

3.3 Beschreibung des Planfeststellungsbereiches 2.3 (Albhochfläche)

Die Planfeststellungsgrenze zum PFA 2.2 befindet sich bei der Gemeinde Hohenstadt, ca. 500 m östlich des Portals des Steinbühlstunnels. Die Planfeststellungsgrenze zum PFA 2.4 liegt östlich der Gemeinde Dornstadt, ca. 560 m vor dem Portal des Alabaststiegtunnels.

Die Planung und Ausführung erfolgt in enger Bündelung mit der BAB A 8. Ausnahmen hiervon bilden die Unterführung der BAB A8 an der westlichen Planfeststellungsgrenze, die Unterführungen des Rastplatzes Widderstall im Bereich der BAB-Betriebsumfahrt und der BAB-Anschlussstelle Merklingen, sowie der Tunnel im Bereich Imberg. Die Unterführungen werden in offener Bauweise

Pa *Vku*

hergestellt, der Tunnel Imberg ist in bergmännischer und offener Bauweise geplant. Alle Tunnelbauwerke können aufgrund der Länge (unter 1000 m) als zweigleisige Röhren geplant werden. Aufgrund der offenen Streckenführung sind 19 Kreuzungsbauwerke (Straßen- und Eisenbahnüberführungen) erforderlich.

Bauwerke	von km: 53,834	bis km: 75,250	Streckenlänge 21,416 km
Eisenbahnüberführungen (EÜ)	6 St		
Straßenüberführungen (SÜ)	13 St		
Trogbauwerke	-		
Unterfahrung der BAB A8 (2-gleisig)	53,841	54,219	0,378
Tunnel Widderstall (2-gleisig)	55,104	56,066	0,962
Unterfahrung AS Merklingen der BAB (2-gleisig)	58,891	59,285	0,394
Unterfahrung Imberg (2-gleisig)	66,586	67,085	0,499

3.4 Beschreibung des Planfeststellungsbereiches 2.4 (Albabstieg)

Im Anschluss an den PFA 2.3 wird die Strecke zunächst in einem Einschnitt geführt und mündet nach ca. 563 m nordwestlich der Rommelkaserne in den Albabstiegstunnel (Länge: 5.995 m) mit zwei eingleisigen Röhren. Dabei werden die Kalk- und Tonsteine der Unteren Süßwassermolasse (Tertiär) und der kaum verkarsteten Schicht- und Massenkalk des Weißen Juras (Malm) durchfahren. Der Planfeststellungsabschnitt endet mit dem östlichen Tunnelportal im Bereich des Ulmer Hauptbahnhofes. Die Tunnelportale in Dornstadt werden in Haubenform ausgebildet, um den Tunnelknall (Sonic-Boom) Effekt im Portalbereich Ulm zu minimieren.

Zwischen den beiden Röhren sind im Abstand von 500 m Verbindungsbauwerke mit Rettungsschleusen geplant. Zur Reduzierung der Bauzeit und aus baubetrieblichen Gründen (Bewetterung) ist ein Zwischenangriffstollen (ZA) im Lehrertal geplant. Im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche des ZA werden vom Amt für Denkmalschutz archäologische Funde vermutet. Daher ist vor Baubeginn eine Sondierung der Fläche notwendig.

Bei Gebäudeunterfahrungen mit geringer Überdeckung werden Erschütterungsschutzmaßnahmen in Form von leichten bzw. schweren Masse-Feder-Systemen in der Tunnelsohle eingebaut.

Eine große Seitenablagerung ist in der Fläche zwischen NBS und BAB im Bereich Dornstadt geplant, welche modelliert und bepflanzt werden muss.

Im Portalbereich Ulm sind alte bergmännische Keller (Kelleranlagen im Michelsberg), die derzeit nicht mehr genutzt werden, vorhanden. Zur Klärung, ob Teile dieser Keller im Bereich der geplanten Trasse liegen, wurden Erkundungsmaßnahmen durchgeführt. Die Ergebnisse der Vermessungsarbeiten liegen vor. Demnach liegen Teile der bisher erkundeten Keller im Einflussbereich der Oströhre der NBS. Aufgrund dieser Umstände kommt ein kurzer Gegenvortrieb vom Portal Ulm aus zur Ausführung.

Handwritten signature and initials, possibly 'Co' and 'Yhu'.

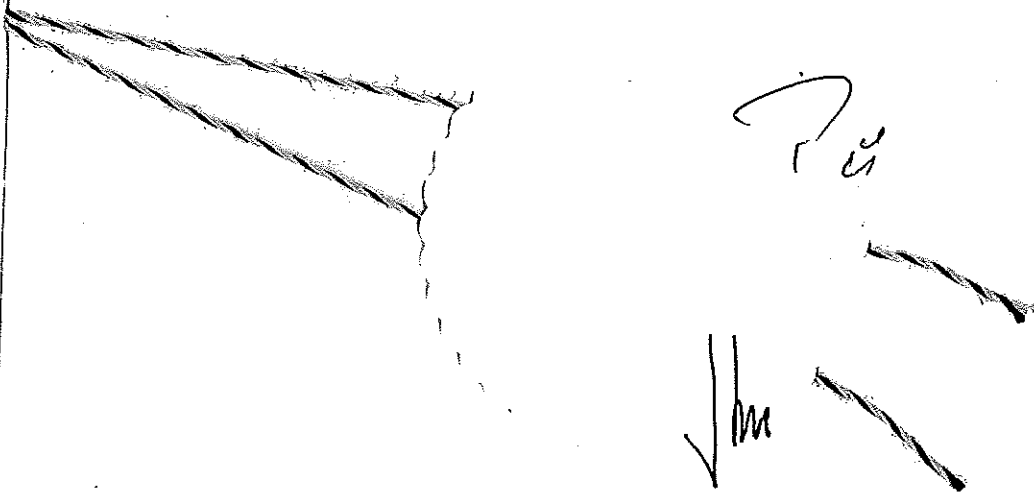
Der Rettungsplatz, die Zufahrt mit einer Unterführung sowie die Entwässerung dieser Anlagen im Bereich des Knotens Ulm mussten auf Anordnung des EBA, obwohl die Anlagen im Bereich des PFA 2.5a1 liegen, mit den Unterlagen des PFA 2.4 beantragt werden. Des Weiteren muss das Gleis 405 (Güterverkehr) bauzeitlich durch das Baufeld des Portals Ulm geführt werden und muss während der Bauzeit in Betrieb bleiben. Da durch die Zufahrt und das Gleis 405 mehrere Gleise gekreuzt werden, mussten auch mehrere Bahnübergänge (eigentlich höhengleiche Kreuzungen, da nur bahnintern genutzt und keinen Dritten gewidmet) geplant werden. Die Ableitung der zu erwartenden Niederschlagsmengen der Rettungsplatzzufahrt und des Rettungsplatzes erfolgt durch eine Vorflut im PFA 2.5a1 (teilweise über eine Druckleitung).

3.5 Beschreibung des Planfeststellungsbereiches 2.5a1 (Ulm Hbf)

Der Planfeststellungsabschnitt 2.5a1 (Streckenlänge 1,137 km) liegt zwischen den Planfeststellungsabschnitten 2.4 (Albabstieg) und 2.5a2 (Donaubrücke). Der 4-gleisige Ausbau der Donaubrücke wurde im Rahmen des Projektes Neu-Ulm 21 realisiert und ist abgeschlossen.

Im PFA 2.5a1 sind folgende Maßnahmen geplant:

Einführung der NBS von Stuttgart nach Gleis 1 und 2, an die NBS-Trasse angepasste Einführung der Geislinger Streckengleise nach Gleis 3 und 4, Anbindung der NBS von Stuttgart an den westlichen Gleisbereich (Abzweigung Friedrichshafen), geänderte Einführung der Aalener Strecke in den Nordkopf (angepasst an die NBS-Trasse), Anpassung der Gleisanlagen des Südkopfes an die 4-Gleisigkeit nach Neu-Ulm. Weiterhin ist die südlich der Bahnsteige gelegene Fußgängerüberführung der Stadt Ulm (Steg) nicht Antragsgegenstand. Diese wird neben der bestehenden Anlage erneuert. Zugangsmöglichkeiten zu den Bahnsteigen sollen geschaffen werden.



Pa
Ymu