

Projekt Stuttgart 21

- Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart
- Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg
Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenanbindung

Planfeststellungsunterlagen

PFA 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

[Planänderungsverfahren](#) [Inspektionsfläche Sulzbachtal](#)

Anlage 1

Erläuterungsbericht Teil III Beschreibung des

Planfeststellungsabschnitts

Vorhabenträger:

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

Bearbeitung:

DB International
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart

Stuttgart, den [18.12.2018](#)

2.2.11 EÜ Wirtschaftsweg Seehof	36
2.2.12 EÜ AS Wendlingen Karlsruhe – Nürtingen	37 a
2.2.13 EÜ AS Wendlingen Plochingen – München	38 a
2.2.14 EÜ B 313	38 a
2.2.15 EÜ AS Wendlingen Karlsruhe – Plochingen	40 a
2.2.16 EÜ AS Wendlingen Nürtingen –München	40 a
2.2.17 Stützbauwerk AS Wendlingen: NBS-BAB, westlich der EÜ Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen	41 a
2.2.18 Stützbauwerk AS Wendlingen: NBS-BAB, östlich der EÜ Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen	41 a
2.2.19 Stützbauwerk AS Wendlingen: NBS-BAB, Abfahrt Karlsruhe - Plochingen, westlich der B 313	42 a
2.2.20 Stützbauwerk AS Wendlingen: NBS-BAB, Abfahrt Karlsruhe - Plochingen, östlich der B 313	42 a
2.3 Straßen, Wege und Bauwerke (Betriebsanlagen)	43 a
2.3.1 Seitenweg	43 a
2.3.2 SÜ Seitenweg über Wirtschaftsweg östlich Flughafen	44 a
2.3.3 Wende- und Aufstellfläche für Inspektion EÜ Sulzbachtal	44 a
2.4 Streckenausrüstung	44-1
2.4.1 Oberbau	44-1
2.4.2 Elektrifizierung (15 kV, 16 ² / ₃ Hz)	44
2.4.3 Oberleitungsspannungsprüfung (OLSP)	45
2.4.4 Elektrotechnische Anlagen (50 Hz)	45
2.4.4.1 Tunnelausrüstung Tunnel Denkendorf	45
2.4.4.2 Weichenheisanlagen	46
2.4.5 Leit- und Sicherungstechnik	46
2.4.5.1 Allgemeines	46
2.4.5.2 Systeme und Elemente der Leit- und Sicherungstechnik	46
2.4.5.3 Örtliche Besonderheiten und Anpassungsmaßnahmen	49
2.4.6 Telekommunikation	49
2.5 Anträge auf Zulassung von Ausnahmen vom Regelwerk	50
2.5.1 Längsneigung der freien Strecke > 12,5 ‰	50
2.5.1.1 Streckenabschnitt von km 18,410 bis km 19,774	51
2.5.1.2 Streckenabschnitt von km 22,487 bis km 24,873	52
2.5.2 Wechselnde Längsneigung bei Tunnelbauwerken	53
2.5.2.1 Tunnel Denkendorf, km 19,329 bis km 20,097	53
2.5.3 Schiefe Kreuzungen	54 a
2.5.3.1 Bauwerk EÜ AS Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen	54 a
2.5.3.2 Bauwerk EÜ AS Wendlingen Karlsruhe – Plochingen	55 a
2.5.3.3 Bauwerk EÜ AS Wendlingen, Abfahrt Plochingen – München	55-1
2.5.3.4 Bauwerk EÜ AS Wendlingen, Abfahrt Nürtingen - München	55-2
2.6 Interoperabilität	56 a
3 Anlagen Dritter als notwendige Folgemaßnahmen	58
3.1 Leitungen Dritter	58
3.1.1 Elektrizität/Steuerkabel	59
3.1.2 Gasleitungen	59
3.1.3 Wasserleitungen	60
3.1.4 Abwasserleitungen	60
3.1.5 Fernmeldeleitungen	61
3.2 Straßen und Wege Dritter	61
3.2.1 Landwirtschaftliche Wege	61
3.2.2 L 1204	62
3.2.3 L 1202	62
3.2.4 Anschlussstelle Esslingen	62
3.2.4.1 Untersuchte Varianten	62

wie im Folgeabschnitt 2.1a/b, Neckar, Betriebsumfahrt der BAB und Neckar-talbahn) dies nicht zulassen.

2.3.2 **SÜ Seitenweg über Wirtschaftsweg östlich Flughafen** (siehe Anlage 7.20)

Allgemeines

Im Zuge des Seitenweges zwischen der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm und der BAB A8 muss der Wirtschaftsweg östlich des Flughafens überquert werden. Die bestehende Straßenüberführung der derzeitigen Landesstraße L 1204 muss umgebaut werden.

Der Kreuzungswinkel beträgt 88,718 gon.

Das freizuhaltende Lichtraumprofil des WW östlich Flughafen beträgt 4,50 m lichte Höhe. Mit einer lichten Weite von 5,00 m wird der Wirtschaftsweg an die Bestandsverhältnisse angepasst. Die lichte Weite der Eisenbahnüberführung ergibt sich zu 7,0 m.

Der Überbauquerschnitt nimmt neben einer Fahrbahn mit einer Breite von 5,0 m die jeweils 2,0 m breiten Randkappen auf. Die Breite zwischen den Geländern beträgt 8,50 m.

Abbruch

Der Umbau der Brücke umfasst den Abbruch der Fahrbahnplatte auf eine Breite von 8,30 m, sowie den Teilabbruch der Widerlagerwände bis auf die Höhe von 363,3 m ü.NN. Der Fahrbahnbelag muss bis auf eine Fahrbahnbreite von 5,0 m entfernt werden.

Neubau

Nach Aufbringen einer neuen Abdichtung wird die neue Kappenkonstruktion hergestellt.

2.3.3 **Wende- und Aufstellfläche für Inspektion EÜ Sulzbachtal**

Im Zuge des Inspektionskonzeptes EÜ Sulzbachtal werden zwei Aufstellflächen und eine Wendefläche erstellt. Der Gemeindeverbindungsweg zwischen Denkendorf und der Gemeinde Neuhausen wird geringfügig aufgeweitet und als Aufstellfläche und Wendemöglichkeit für die Fahrzeuge genutzt. Die entstehenden Aufstellflächen, geeignet bspw. für einen Mobilkran LTM 110, haben eine gesamte Länge von 12 m und Breite 9 m jeweils. Die Wendefläche reicht bis ca. 35 m weit vom bestehenden Wegrand und hat eine Breite von 6 m. Alle Flächen sind nach RStO 12 dimensioniert.

Aufgrund der an dieser Stelle vorhandenen großen lichten Bauwerkshöhe, kann ein Brückenbesichtigungsgerät (z.B. Typ MBS 115-1,4) von beiden Kranaufstellflächen aus, direkt vom LKW aus aufgenommen werden. Die Hubhöhe beträgt ca. 36.50 m.

2.4 Streckenausrüstung

2.4.1 **Oberbau**

Die NBS-Gleise im Bereich Stuttgart 21 werden mit Fester Fahrbahn ausgerüstet. Bei der Auswahl dieser technischen Lösung wurden sowohl wirtschaftliche als auch qualitative Aspekte berücksichtigt.

Die Feste Fahrbahn (Gleise nicht im Schotterbett verlegt, sondern auf einer Betonplatte) weist zwar gegenüber dem Schotteroberbau schalltechnische Nachteile auf, die jedoch durch die nachfolgend beschriebenen Vorteile mehr als ausgeglichen werden. So ermöglicht die Feste Fahrbahn unter Ausnutzung der Trassierungsparameter eine konsequente Bündelung mit der Autobahn und damit eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme. Diese Lösung stellt außerdem eine Verbesserung des Fahrkomforts gegenüber dem klassischen Schwellenoberbau im Schotterbett dar.

2.4.2 **Elektrifizierung (15 kV, 16 $\frac{2}{3}$ Hz)**

Streckenabschnitt Filderbahnhof Flughafen – Abzweig Oberboihingen

Der Streckenabschnitt Filderbahnhof Flughafen – Wendlingen ist Bestandteil der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm (NBS). Sie wird mit einer Hochleistungs-