

**Weil der Stadt
Wiederherstellung eines Schienenweges in geän-
derter Ausführung in Bahn - km 26,639
Verfahren nach § 18 AEG**



Karlsruhe, 25. Juni 2014

TTK Projektnummer: 1732

Weil der Stadt
Wiederherstellung eines Schienenweges in geän-
derter Ausführung
in Bahn - km 26,639
Verfahren nach § 18 AEG

Auftraggeber:

Landratsamt Calw
Vogteistr. 42-46
75365 Calw

Auftragnehmer:

TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK)
Gerwigstraße 53
76131 Karlsruhe
Tel. 0721/62503-0
Fax. 0721/62503-33
e-Mail: info@ttk.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Helmut Wößner

Karlsruhe, 25. Juni 2014



Inhalt

1	Veranlassung und Zielsetzung.....	4
2	Beschreibung des Gesamtvorhabens (nachrichtlich)	5
3	Gegenstand der Planung	5
4	Heutiger Zustand.....	5
5	Künftiger Zustand	5
6	Versorgungsleitungen	7
7	Grunderwerb.....	7
8	Schall und Erschütterung.....	7
9	Umweltbelange	8
10	Durchführung der Baumaßnahme.....	8
11	Baubeginn.....	8
12	Rechtsangelegenheiten	8

1 Veranlassung und Zielsetzung

Die Württembergische Schwarzwaldbahn ist eine normalspurige Bahnstrecke im Westen von Stuttgart mit der DB-Streckenummer 4810. Sie führt von Stuttgart-Zuffenhausen über Ditzingen, Höfingen, Leonberg, Rutesheim, Renningen, Malmsheim, Weil der Stadt, Schafhausen, Ostelsheim, Althengstett nach Calw.

Derzeit endet die Bedienung auf der Strecke in Richtung Westen in Weil der Stadt. Der Betrieb auf dem weiterführenden Streckenabschnitt wurde 1989 eingestellt.

Seit der Übernahme durch den Landkreis Calw 1994 wird von den Landkreisen Calw und Böblingen die Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts Weil der Stadt – Calw angestrebt.

Durch den Bau der Ortsumgehungsstraße in Weil der Stadt wurden der Bahndamm und das Streckengleis der betrieblich nicht genutzten Bahnstrecke abgegraben bzw. rückgebaut. Nun ist die dadurch verursachte Lücke der Bahnstrecke mittels eines Brückenbauwerks wieder zu schließen.

2 Beschreibung des Gesamtvorhabens (nachrichtlich)

Im Rahmen der beabsichtigten Maßnahmenumsetzung der Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts von Weil der Stadt nach Calw ZOB der Gleisstrecke 4810 sind folgende Teilmaßnahmen vorgesehen:

- ▶ Neubau eines zweigleisigen Gleisabschnitts einschließlich Tunnelneubau mit Voreinschnitten bei Ostelsheim zur Abkürzung der Schleife um den Hacksberg;
- ▶ Änderung der Haltepunkte Althengstett und Calw-Heumaden, sowie Neubau des Haltepunktes Calw ZOB;
- ▶ Gleisänderung in Bahn km 26,639 durch Errichtung einer Eisenbahnüberführung (EÜ) in Weil der Stadt über die Südumfahrung als Ersatz für den durch die Straßenbaumaßnahme abgetragenen, vormals durchgehenden Bahndamm (im Folgenden kurz: Wiederherstellung in geänderter Ausführung und veränderten Aufmaßen“);
- ▶ Im Übrigen: Bestandssanierung der Strecke.

3 Gegenstand der Planung

Im vorliegenden Antrag wird ausschließlich die Wiederherstellung der Bahnstrecke 4810 bei Weil der Stadt in Bahn-km 26,639 in geänderter Ausführung und veränderten Aufmaßen behandelt.

4 Heutiger Zustand

Durch den Bau der Ortsumgehungsstraße in Weil der Stadt wurde der vorhandene Bahndamm der Bahnstrecke auf einer Länge von ca. 50 m und einer Tiefe von ca. 10 m abgetragen. Die Bahnstrecke wurde somit auf der oben genannten Länge unterbrochen.

5 Künftiger Zustand

Das Gleis weist im maßgeblichen Bereich des Brückenbauwerks einen Gleisbogen von 427 m auf. Dieser geht dann im Bauwerksbereich über in einen Übergangsbogen der Länge von 126 m.

Die maßgeblichen Abmessungen des Bauwerks betragen:

- ▶ „Statisches System: dreifeldriger Durchlaufträger
- ▶ Überbauquerschnittsform: Massive Vollplatte
- ▶ Stützweiten: 15,00 m + 18,00 m + 15,00 m
- ▶ Gesamtlänge der Brücke: 48,00 m
- ▶ Konstruktionshöhe: ca. 1,50 m
- ▶ Bauhöhe: ca. 2,26 m

Erdarbeiten

Zur Herstellung der Widerlager sind Aushubarbeiten auszuführen. Die Widerlager werden nach der Herstellung mit geeignetem Material wieder verfüllt.

Gründung

Die kastenförmigen Widerlager sind auf der Seite Weil der Stadt und auf der Seite Calw flach gegründet. Die Gründung der Pfeiler erfolgt auf Großbohrpfählen mit einem Durchmesser von 90 cm.

Widerlager:

Die Widerlager werden in einer offenen Baugrube hergestellt. Sie können zeitgleich hergestellt werden. Die kastenförmigen Widerlager sind auf beiden Seiten flach gegründet. Die hierfür benötigten Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) müssen in der Nähe der zu erstellenden Widerlager sein. Die Baustelleneinrichtungsflächen müssen nach dem Bau der EÜ wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt werden.

Stützen / Bohrpfähle:

Die Stützen der EÜ werden auf Großbohrpfählen gegründet. Für die Herstellung der Großbohrpfähle (Ø90 cm), Auflagerbank und Mittelstützen sind halbseitige Straßensperrungen vorgesehen.

Überbau:

Der Überbau wird als massive Vollplatte ausgeführt. Die geplante Konstruktionshöhe der Überbauplatte beträgt 1,50 m. Die massive Vollplatte ist schlaff bewehrt. Der Überbau wird mit einem Lehrgerüst gebaut.

Entwässerung

Die Fahrbahntafel wird über eine Sickerwand hinter den Widerlagern entwässert. Das Wasser der Sickerwand läuft in die Drainageleitung am Fuß der Widerlager und von hier in die Böschung. Das Wasser der Böschung fließt in den Straßengra-

ben und von hier zur Vorflut. Eine wasserrechtliche Entscheidung der unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Böblingen liegt vor (Kapitel 7.1).

Ausstattung

Geländer aus Stahl; Geländer laut RIZ DB:

- ▶ A-Gel 10 Holmgeländer
- ▶ A-Gel 15 Fußleiste geschraubt
- ▶ A-Gel 21 Dehnfuge für Geländer
- ▶ A-Gel 33 Geländerpfostenbefestigung

Allgemeine Angaben

Für den Neubau der Eisenbahnüberführung sind halbseitige Straßensperrungen vorgesehen. Für den Bau der Widerlager sind auf beiden Widerlager Seiten Baustelleneinrichtungsflächen von ca. 100 m² bis 150 m² vorgesehen.

Die gesagte Bahnstrecke ist als Kulturdenkmal i. S. § 2 DSchG ausgewiesen.

6 Versorgungsleitungen

Die Auswertung der Bestandsunterlagen hat ergeben, dass durch das Vorhaben folgende Leitungen Dritter betroffen sind.

- ▶ km 26,645: längs der Straße verlaufende Gasleitung HGD 300 PN
- ▶ km 26,646: längs der Straße verlaufender Oberflächenkanal DN 400

Die Abstimmung mit den betroffenen Leitungsträgern hat stattgefunden.

7 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich.

8 Schall und Erschütterung

Nach gutachterlicher Aussage sind keine Konflikte zu erwarten (siehe Kapitel Nr. 5).

9 Umweltbelange

Für die Maßnahme Wiederherstellung eines Schienenweges in geänderter Ausführung in Bahn- km 26,639 ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich (siehe Kapitel Nr. 8.1).

Der Eingriff in die Umwelt sowie die daraus resultierende Maßnahme zur Kompensation sind im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführt (siehe Kapitel Nr. 6).

10 Durchführung der Baumaßnahme

Für die Baumaßnahme ist eine Bauzeit von ca. 10 Monaten vorgesehen.

Die Gesamtbauzeit wird wie folgt angenommen:

▶ BE einrichten	2 Wochen
▶ Herstellung Widerlager	10 Wochen
▶ Herstellung Stützen 2x 6 Wochen	12 Wochen
▶ Herstellung Überbau	12 Wochen
▶ Restarbeiten	4 Wochen
▶ Summe	40 Wochen = 10 Monate

Während der Herstellung der Stützen / Bohrpfähle ist die Straße halbseitig zu sperren. Es wird von einem Zeitraum für eine halbseitige Sperrung von in der Summe 12 Wochen ausgegangen.

Beim Auf- und Abbau des Lehrgerüsts für die Montage des Überbaus ist die Straße jeweils ca. 1 Woche ganzseitig zu sperren.

11 Baubeginn

Der Baubeginn ist für das erste Halbjahr 2015 geplant. Der Termin für die Inbetriebnahme des Brückenbauwerks wäre in diesem Fall Ende 2015/Anfang 2016.

12 Rechtsangelegenheiten

Der Bau der Ortsumgehungsstraße ist als Kreuzungsmaßnahme gemäß §§ 2, 11 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG) zu betrachten. Der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung wird zugesagt.