



DBProjekt
Stuttgart 21

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg
Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenbindung

Abschnitt 1.1

Talquerung mit Hauptbahnhof

Bau-km -0.4 -42.0 bis +0.4 +32.0

Planänderung (Prüfstufe 2A) zur Planfeststellung

Gesamtinhaltsverzeichnis

Nur zur Information

Stand 16.01.2012

DB ProjektBau GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

im Auftrag der



Gesamtinhaltsverzeichnis

0 Glossar und Abkürzungsverzeichnis

1 Erläuterungsbericht

I Allgemeiner Teil

- 1 Die Darstellung der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm im Überblick**
 - 1.1 Das Bahnprojekt Stuttgart 21
 - 1.2 Die Neubaustrecke
 - 1.3 Das Bahnprojekt Neu-Ulm 21

- 2 Begründung für die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm, einschließlich der Umgestaltung der Bahnknoten Stuttgart und Ulm/Neu-Ulm**
 - 2.1 Grundlagen
 - 2.1.1 Rechtliche Grundlagen für den Bau der NBS Stuttgart Ulm
 - 2.1.2 Die Bedeutung des Vorhabens für den europäischen Infrastrukturleitplan
 - 2.1.3 Rechtliche Grundlagen für die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart
 - 2.1.4 Verkehrliche Notwendigkeit der Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart
 - 2.2 Die Beschreibung der heutigen Situation
 - 2.2.1 Leistungsbetrachtung der Hauptabfuhrstrecke Stuttgart – Ulm
 - 2.2.2 Der Bahnknoten Stuttgart
 - 2.2.2.1 Leistungsbetrachtung des Bahnknotens Stuttgart
 - 2.2.2.2 Die Infrastruktur des Stuttgarter Hauptbahnhofs und seines unmittelbaren Umfelds
 - 2.2.2.3 Der Stuttgarter Hauptbahnhof im städtebaulichen Umfeld
 - 2.2.3 Die Filderregion und die Landkreise Reutlingen und Tübingen im bestehenden Netz der DB AG
 - 2.2.4 Die Region Ulm/Neu-Ulm im bestehenden Netz der DB AG
 - 2.2.4.1 Leistungsbetrachtung des Bahnknotens Ulm/Neu-Ulm
 - 2.2.4.2 Die Infrastruktur der Bahnhöfe Ulm und Neu-Ulm und ihres unmittelbaren Umfeldes
 - 2.2.4.3 Die Bahnhöfe Ulm und Neu-Ulm im städtebaulichen Umfeld
 - 2.3 Längerfristige Anforderungen an den Korridor Stuttgart – Ulm und den Bahnknoten Stuttgart
 - 2.3.1 Die Entwicklung des Betriebsszenarios
 - 2.3.2 Leitbilder des Betriebsszenarios
 - 2.3.2.1 Einflussgrößen für die Bedarfs- und Angebotsprognose
 - 2.3.2.2 Der Integrale Taktfahrplan im Betriebsszenario 2015
 - 2.3.3 Das Betriebsszenario 2015: Das künftige Verkehrsaufkommen auf der Relation Mannheim – Stuttgart – Ulm und in den Bahnknoten Stuttgart und Ulm/Neu-Ulm
 - 2.4 Anforderungen an die Streckenleistungsfähigkeit im Korridor Stuttgart – Plochingen/Wendlingen - Ulm
 - 2.4.1 Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart
 - 2.4.1.1 Anforderungen an die künftige Eisenbahninfrastruktur des Bahnknotens Stuttgart
 - 2.4.1.2 Anforderungen an die Infrastruktur des Hauptbahnhofs und seines unmittelbaren Umfeldes
 - 2.4.2 Anforderungen an die künftige Eisenbahninfrastruktur der Filder und der Landkreise Reutlingen und Tübingen
 - 2.4.3 Anforderungen an die künftige Eisenbahninfrastruktur der Region Ulm/ Neu-Ulm

- 2.5 Die vorhandenen Bahnanlagen und die künftigen Anforderungen im Bahnknoten Stuttgart
- 2.5.1 Verkehrliche Mindestanforderungen aus dem Streckenkorridor Stuttgart - Plochingen/Wendlingen - Ulm
- 2.5.2 Weitergehende Schlussfolgerungen für den Bahnknoten Stuttgart
- 2.5.2.1 Verkehrliche und betriebliche Schlussfolgerungen
- 2.5.2.2 Schlussfolgerungen für den Stuttgarter Hauptbahnhof
- 2.5.2.3 Schlussfolgerungen aus den städtebaulichen Anforderungen
- 2.5.3 Schlussfolgerungen für die Erschließung der Filder und der Landkreise Reutlingen und Tübingen
- 2.5.4 Schlussfolgerungen für die Erschließung der Region Ulm/Neu-Ulm
- 2.6 Fazit

3 Planungsgeschichte und Grundvorgaben der DB bzw. der DB AG

- 3.1 Bisherige Planung der NBS Stuttgart – Ulm
- 3.1.1 Die Strecke Stuttgart – Ulm im Bundesverkehrswegeplan 1985
- 3.1.2 Das Grundkonzept von Prof. Heimerl
- 3.1.3 Das Grundkonzept der Deutschen Bundesbahn bzw. der Deutschen Bahn AG für die künftige Infrastruktur
- 3.2 Die weiteren Planungen der ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg
- 3.2.1 Festlegung der großräumigen Varianten
- 3.2.2 Die Rahmenkonzeption der K (Filstaltrasse) und H (autobahnnahе Trasse)
- 3.2.3 Variantenalternativen der Rahmenkonzeptionen H und K
- 3.2.4 Die autobahnnahе Trasse
- 3.3 Weitere Modifikation der beiden Rahmenkonzepte
- 3.3.1 Das Konzept "Netz 21" und die Rahmenkonzepte der Strecke Stuttgart – Ulm
- 3.3.2 Kleinräumige Varianten im Raum Stuttgart
- 3.3.3 Der Beschluss des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn
- 3.4 Die Entwicklung zum Projekt Stuttgart 21
- 3.4.1 Die Variante Rosensteinbahnhof
- 3.4.2 Die Variante H'
- 3.4.3 Die Variante H
- 3.4.4 Die Entstehung des Synergiekonzepts Stuttgart 21
- 3.5 Trassenalternativen im Bereich der Neubaustrecke
- 3.6 Trassenalternativen im Bereich des Bahnknotens Ulm/Neu-Ulm
- 3.7 Die Fortschreibung der Planungen seit Juli 1998

4 Verfahrensschritte des Abschnitts Stuttgart 21

[Das Kapitel 4 ist in den Abschnitten Stuttgart 21 einerseits und Neubaustrecke und Neu-Ulm 21 andererseits jeweils unterschiedlich.]

- 4.1 Die Machbarkeitsstudie
- 4.2 Das Vorprojekt
- 4.3 Die Rahmenvereinbarung
- 4.4 Das Raumordnungsverfahren
- 4.4.1 Die Antragstrasse des Raumordnungsverfahrens
- 4.4.2 Die Varianten LEAN, KOMBI und Rosensteinbahnhof
- 4.4.3 Die Variante D 4
- 4.4.4 Die Raumordnerische Beurteilung des Regierungspräsidiums Stuttgart als Raumordnungsbehörde
- 4.4.5 Optimierungswünsche bzw. Prüfaufträge des Regierungspräsidiums Stuttgart als Raumordnungsbehörde
- 4.4.6 Maßgaben des Regierungspräsidiums Stuttgart als Raumordnungsbehörde

- 4.4.7 Planungsempfehlungen des Regierungspräsidiums Stuttgart als Raumordnungsbehörde
- 4.5 Die Abschnittsbildung
- 4.6 Das Scoping-Verfahren

5 Kurzdarstellung der Alternativenentscheidungen

- 5.1 Methodik der Alternativenentscheidung
 - 5.1.1 Allgemeine Vorgehensweise
 - 5.1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen der Alternativenentscheidung
 - 5.1.3 Ziele der Planung
 - 5.1.4 Beurteilungskriterien
- 5.2 Ergebnis der Alternativen- und Variantenuntersuchung
 - 5.2.1 Vergleich der Alternativen zur Lösung des Bahnknotens Stuttgart
 - 5.2.2 Vergleich der großräumigen Alternativen für den Abschnitt Wendlingen - Ulm (Neubau-strecke)
 - 5.2.3 Vergleich der Alternativen zur Lösung des Bahnknotens Ulm/Neu-Ulm
- 5.3 Gesamtbetrachtung

6 Beschreibung der geplanten Baumaßnahmen allgemein

- 6.1 Streckenverlauf
- 6.2 Technische Parameter
- 6.3 Rettungswegekonzept in den Tunnels
- 6.4 Bahnhöfe/Hochbauten
- 6.5 Oberleitung und Bahnstromversorgung
- 6.6 Leit- und Sicherungstechnik
- 6.7 Bauabläufe

II Alternativentscheidung Aus-und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg (Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenbindung und Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart)

1 Methodik der Alternativenentscheidung

- 1.1 Allgemeine Vorgehensweise
 - 1.1.1 1. Bewertungsstufe
 - 1.1.2 2. Bewertungsstufe
 - 1.1.3 3. Bewertungsstufe
 - 1.1.4 Abschnittsbezogene Abwägung
- 1.2 Rechtliche Vorgaben
 - 1.2.1 Bundesschienenwegeausbaugesetz
 - 1.2.2 Raumordnungsverfahren
 - 1.2.3 Alternativauswahl
 - 1.2.4 Ergebnis
- 1.3 Ziele des Vorhabenträgers
- 1.4 Bewertungskriterien
 - 1.4.1 Übersicht
 - 1.4.2 Bewertungskriterien

2 Die großräumigen Konzepte

- 2.1 Alternative H₂₅ (autobahnnahе Trasse)
 - 2.1.1 Beschreibung
 - 2.1.2 Investitionen
- 2.2 Alternative H'₂₅
 - 2.2.1 Beschreibung
 - 2.2.2 Investitionen
- 2.3 Alternative K_{12,5} (Filstaltrasse)
 - 2.3.1 Beschreibung
 - 2.3.2 Investitionen
- 2.4 Alternative K'_{12,5}
 - 2.4.1 Beschreibung
 - 2.4.2 Investitionen
- 2.5 Alternative K₂₅ (Neukonzeption der Filstaltrasse)
 - 2.5.1 Beschreibung
 - 2.5.2 Investitionen
- 2.6 Alternative K'₂₅
 - 2.6.1 Beschreibung
 - 2.6.2 Investitionen

- 2.7 Bewertung
 - 2.7.1 Eisenbahnbetrieb und -verkehr
 - 2.7.2 Flächeninanspruchnahme
 - 2.7.3 Umweltbelange
 - 2.7.4 Wasser
 - 2.7.5 Siedlungsstrukturen
 - 2.7.6 Investitionen/Wirtschaftlichkeit
- 2.8 Ergebnis
- 3 Der Bahnknoten Stuttgart**
 - 3.1 Alternative 1: Beibehaltung des Kopfbahnhofs
(im folgenden: LEAN)
 - 3.1.1 Beschreibung
 - 3.1.2 Kleinräumige Varianten zur Lösung "Beibehaltung des Kopfbahnhofs" (Planungskonzeption)
 - 3.1.3 Zusammenfassende Bewertung der Alternativen mit Beibehaltung des Kopfbahnhofs (LEAN)
 - 3.1.4 Variante Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof (vorgeschlagen von Umkehr Stuttgart und vom Architekturforum)
 - 3.2 Alternative 2: Kombinationslösung (im folgenden: KOMBI)
 - 3.2.1 Beschreibung
 - 3.2.2 Kleinräumige Varianten zur Kombinationslösung
 - 3.2.3 Zusammenfassende Bewertung der Alternative KOMBI
 - 3.3 Alternative 3: Verlegung des Hauptbahnhofs aus der Innenstadt (Rosensteinbahnhof)
 - 3.3.1 Beschreibung
 - 3.3.2 Kleinräumige Varianten zur Lösung "Verlegung des Hauptbahnhofs aus der Innenstadt"
 - 3.3.3 Zusammenfassende Bewertung der Alternative "Verlegung des Hauptbahnhofs aus der Innenstadt"
 - 3.4 Alternative 4: Durchgangsbahnhof (Stuttgart 21)
 - 3.4.1 Beschreibung
 - 3.4.2 Zusammenfassende Bewertung der Alternative 4
 - 3.5 Vergleichende Gegenüberstellung der Alternativen
 - 3.5.1 Eisenbahnbetriebliche und technische Kriterien
 - 3.5.2 Verknüpfungsbedingungen
 - 3.5.3 Umweltbelange
 - 3.5.4 Landwirtschaft
 - 3.5.5 Eigentumsbetroffenheit
 - 3.5.6 Bauleitplanung und sonstige Planungen Dritter
 - 3.5.7 Notwendige Folgemaßnahmen
 - 3.5.8 Investitionen/Wirtschaftlichkeit
 - 3.5.9 Ergebnis
 - 3.6 Kleinräumige Varianten der Alternative 4
 - 3.6.1 Stadtbereich
 - 3.6.2 Varianten im Regionalbereich Filder
 - 3.6.3 Varianten im Bereich Wendlingen
 - 3.6.4 Ergebnis der Untersuchung der kleinräumigen Varianten

4 Weitere von Dritten vorgeschlagene Planungsalternativen

- 4.1 Planungsalternative "Stuttgart 21/30"
(eingebracht von Herrn Focke)
 - 4.1.1 Darstellung
 - 4.1.2 Bewertung
- 4.2 Planungsalternative "S 21 OPTI" (eingebracht von
der Bürgerinitiative Schnellbahntrasse e.V. Kirchheim
und Weilheim und Umgebung)
 - 4.2.1 Darstellung
 - 4.2.2 Bewertung
- 4.3 Planungsalternativen "Gaus", "Pro" u.a. (eingebracht von
Herrn Senator Wedler)
 - 4.3.1 Alternative "Gaus"
 - 4.3.2 Varianten zur Führung der Zulaufgleise im Stadtbereich
 - 4.3.3 Variante D 5
- 4.4 Planungsalternative der Gäubahnführung über die
Landhauskreuzung (eingebracht von der FDP-Fraktion
des Regionalparlaments u.a.)
 - 4.4.1 Darstellung
 - 4.4.2 Bewertung
- 4.5 Planungsalternative von Herrn Spengler
 - 4.5.1 Darstellung
 - 4.5.2 Bewertung
- 4.6 Planungsalternative "Varia" (eingebracht von Herrn Bauer)
 - 4.6.1 Darstellung
 - 4.6.2 Bewertung
- 4.7 Planungsalternative von Herrn Otto
 - 4.7.1 Darstellung
 - 4.7.2 Bewertung
- 4.8 Planungsalternative von Herrn Schumacher
 - 4.8.1 Darstellung
 - 4.8.2 Bewertung
- 4.9 Planungsalternative von Herrn Weinschenk
 - 4.9.1 Darstellung
 - 4.9.2 Bewertung

- 4.10 Planungsalternative "Öko-Lösung" (eingebracht von Herrn Wondrak)
 - 4.10.1 Darstellung
 - 4.10.2 Bewertung
- 4.11 Planungsalternative von Herrn Lepke
 - 4.11.1 Darstellung
 - 4.11.2 Bewertung
- 4.12 Planungsalternative von Herrn Petermann
 - 4.12.1 Darstellung
 - 4.12.2 Bewertung
- 4.13 Planungsalternative von Herrn Reuter
 - 4.13.1 Darstellung
 - 4.13.2 Bewertung
- 4.14 Planungsalternative von Herrn Spellenberg
 - 4.14.1 Darstellung
 - 4.14.2 Bewertung
- 4.15 Planungsalternative Zuffenhausen 21
 - 4.15.1 Darstellung
 - 4.15.2 Bewertung
- 4.16 Planungsalternative von Herrn Gerlach
 - 4.16.1 Darstellung
 - 4.16.2 Bewertung
- 4.17 Planungsalternative von Herrn Mader
 - 4.17.1 Darstellung
 - 4.17.2 Bewertung
- 4.18 Planungsalternative von Herrn Jörgen
 - 4.18.2 Darstellung
 - 4.18.2 Bewertung
- 4.19 Planungsalternative von Herrn Klingenburg
 - 4.19.1 Darstellung
 - 4.19.2 Bewertung

5 Gesamtbetrachtung

III Beschreibung des Planfeststellungsbereichs

1 Beschreibung des Planfeststellungsabschnitts 1.1

- 1.1 Allgemeines
- 1.2 Trasse und Gradienten
- 1.3 Ingenieur- und Hydrogeologie
- 1.4 Beschreibung der Strecke mit betroffenen Bauwerken, Verkehrsanlagen und weiteren Anlagen Dritter
- 1.5 Der neue Hauptbahnhof
- 1.5.1 Variantenentscheidung neues Bahnhofsgebäude
- 1.5.2 Die Beschreibung des neuen Hauptbahnhofs
- 1.6 Rückbau und Umbau von Eisenbahnbetriebsanlagen
- 1.7 Baulogistik
 - 1.7.1 Einleitung
 - 1.7.2 Untersuchung der möglichen Transportmittel
 - 1.7.3 Beschreibung und Bewertung der möglichen Standorte für ein Logistikzentrum
 - 1.7.4 Entscheidung des Vorhabenträgers

2 Beschreibung der vorgesehenen Baumaßnahme und der untersuchten technischen Lösung

- 2.1 Ingenieurbauwerke der Bahn
 - 2.1.1 Allgemeines
 - 2.1.2 Nordkopf des DB-Tunnels einschließlich Schwallbauwerk Nord und Rettungszufahrt Nord
 - 2.1.3 Trogkonstruktion der Bahnhofshalle
 - 2.1.4 Aufgehende Konstruktion der Bahnhofshalle
 - 2.1.5 Südkopf des DB-Tunnels
 - 2.1.6 Schwallbauwerk Süd (siehe auch Anlage 10)
 - 2.1.7 Umbau des S-Bahntunnels
- 2.2 Streckenausrüstung
 - 2.2.1 Oberbau
 - 2.2.2 Elektrifizierung (16 2/3 Hz)
 - 2.2.3 Schaltanlagen
 - 2.2.4 Elektrotechnische Anlagen (50 Hz)
 - 2.2.5 Leit- und Sicherungstechnik
 - 2.2.6 Telekommunikation für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes
- 2.3 Die Gebäude des Hauptbahnhofs
 - 2.3.1 Historie
 - 2.3.2 Planung
 - 2.3.3 Konstruktion
 - 2.3.4 Haustechnik
- 2.4 Künftige verkehrliche Erschließung
 - 2.4.1 Allgemeines und Grundlage
 - 2.4.2 Individuelle und öffentliche Verkehrserschließung
 - 2.4.3 Fußgängeranlagen im Bonatzgebäude und in der Bahnhofshalle
 - 2.4.4 Überprüfung des Evakuierungsfalls der Bahnsteige

- 2.5 Genehmigungsbefürftige technische Sonderlösungen
- 2.5.1 Längsneigungen des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs $\geq 2,5 \text{ ‰}$
- 2.5.2 Gleisüberquerende Rettungswege
- 2.5.3 Schotterbettbegrenzung
- 2.5.4 Anordnung und Ausbildung der Innenwände im Nord- und Südkopf

3 Anlagen Dritter als notwendige Folgemaßnahmen

- 3.1 Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße
 - 3.1.1 Planungsgrundlagen
 - 3.1.2 Verkehrliche Aufgabenstellung
 - 3.1.3 Die Variantenentscheidung
 - 3.1.4 Entwurfselemente
 - 3.1.5 Linienführung
 - 3.1.6 Fahrbahn (Oberbau)
 - 3.1.7 Tunnel bergmännische Bauweise
 - 3.1.8 Tunnel in offener Bauweise
 - 3.1.9 Brandschutz- und Rettungskonzept, Rettungseinrichtungen
 - 3.1.10 Streckenausrüstung
 - 3.1.11 Entwässerung
- 3.2 Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie
 - 3.2.1 Planungsgrundlagen
 - 3.2.2 Die Ausgangssituation
 - 3.2.3 Variantenentscheidung
 - 3.2.4 Entwurfselemente
 - 3.2.5 Linienführung
 - 3.2.6 Fahrbahn (Oberbau)
 - 3.2.7 Neue Ingenieurbauwerke der Stadtbahn
 - 3.2.8 Entwässerung der Stadtbahnbauwerke
 - 3.2.9 Bestehende Tunnelstrecken
 - 3.2.10 Grundwasser und geologische Verhältnisse
 - 3.2.11 Verbau der offenen Baugruben
 - 3.2.12 Brandschutz- und Rettungskonzept
 - 3.2.13 Streckenausrüstung
 - 3.2.14 Freianlagen
 - 3.2.15 Erschließung der neuen Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie
 - 3.2.16 Tages- und Kunstlicht
- 3.3 Verlängerung Unterfahung Gebhard-Müller-Platz
 - 3.3.1 Ausgangssituation
 - 3.3.2 Variantenentscheidung
 - 3.3.3 Gradientenverlauf der Fahrspuren im Straßentunnel
 - 3.3.4 Konstruktion Tunnel
 - 3.3.5 Konstruktion Rampe
 - 3.3.6 Entwässerung
 - 3.3.7 Baudurchführung
- 3.4 Wege-/Erschließungsnetz
 - 3.4.1 Klettpassage
 - 3.4.2 Cannstatter Straße und ZOB
 - 3.4.3 Anhebung Schillerstraße zwischen Gebhard-Müller-Platz und Steg über die SchillerstraÙ
 - 3.4.4 Wege im Park
 - 3.4.5 Fuß- und Radverkehr außerhalb des Hauptbahnhofs
- 3.5 Entwässerungskanäle
 - 3.5.1 Düker Hauptsammler West (HS West)
 - 3.5.2 Düker Cannstatter Straße

- 3.5.3 Düker Nesenbach
- 3.5.4 Sonstige Hauptsammler
- 3.6 Leitungen Dritter
- 3.6.1 Allgemeines
- 3.6.2 Fernheizkanal Heilbronner Straße
- 3.6.3 Medienkanal Kurt-Georg-Kiesinger-Platz
- 3.6.4 Medienkanal Mittlerer Schloßgarten

4 Brandschutz- und Rettungskonzept

- 4.1 Zufahrten und Wege
- 4.1.1 Nordkopf
- 4.1.2 Bahnhofshalle und Gebäude des Hauptbahnhofs
- 4.1.3 Südkopf
- 4.1.4 **Auswirkung der Planungsänderung auf das Brandschutz- und Rettungskonzept**
- 4.2 Anlagen des Brandschutz- und Rettungskonzeptes
- 4.2.1 Bauliche Maßnahmen zur Fremdrettung im Nord- und Südkopf
- 4.2.2 Betriebstechnische Ausstattung zur Selbst- und Fremdrettung im Nord- und Südkopf
- 4.2.3 Anlagen für den Personen- und Sachschutz bei Bahnhofshalle und Gebäuden des Hauptbahnhofs
- 4.2.4 Schwallbauwerk Süd

5 Ver- und Entsorgung

- 5.1 Entwässerung
- 5.1.1 Entwässerung Nordkopf
- 5.1.2 Entwässerung Bahnhofshalle
- 5.1.3 Entwässerung Südkopf
- 5.1.4 Entwässerung der Gebäude des Hauptbahnhofs
- 5.1.5 Entwässerung der Freiflächen des Hauptbahnhofs
- 5.1.6 Hydrotechnische Berechnung der nach Abschnitt 5.1.4 und 5.1.5/ Anlage 7.1.6.5 abzuführenden Schmutz- und Regenwässer
- 5.1.7 Wasserrechtlicher Tatbestand
- 5.2 Wasserversorgung
- 5.2.1 Trinkwasser
- 5.2.2 Löschwasser
- 5.2.3 **Sprinkleranlagen**
- 5.3 Stromversorgung
- 5.3.1 Bonatzgebäude
- 5.3.2 Bahnhofshalle
- 5.3.3 Nördliches Bahnhofsgebäude
- 5.4 Gasversorgung
- 5.5 Wärmeversorgung
- 5.6 Lüftung
- 5.7 Kommunikationstechnik
- 5.8 Tages- und Kunstlicht
- 5.8.0 Grundlagen
- 5.8.1 Bahnhofshalle
- 5.8.2 Bonatzgebäude
- 5.8.3 Nördliches Bahnhofsgebäude
- 5.8.4 Tiefgarage Nördliches Bahnhofsgebäude
- 5.8.5 Freianlagen
- 5.9 **Fördertechnik**

- 5.9.1 Bonatzgebäude
- 5.9.2 [Bahnhofshalle](#)
- 5.9.3 Nördliches Bahnhofsgebäude

6 Baudurchführung

- 6.1 Bauphasen Ingenieurbauwerke der Bahn
 - 6.1.1 Nordkopf des DB-Tunnels einschließlich Schwallbauwerk Nord und Rettungszufahrt Nord
 - 6.1.2 [Trogkonstruktion der Bahnhofshalle](#)
 - 6.1.3 Aufgehende Konstruktion der Bahnhofshalle
 - 6.1.4 Südkopf des DB-Tunnels einschließlich Schwallbauwerk Süd
 - 6.1.5 Umbau des S-Bahntunnels
 - 6.1.6 Bauablauf Herstellung Baugrube Hauptbahnhof
- 6.2 Bauablauf der Gebäude des Hauptbahnhofs
 - 6.2.1 Umbau des Bonatzgebäudes
 - 6.2.2 Nutzer
- 6.3 Bauphasen Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße
 - 6.3.1 Abzweigungsbauwerk im Kreuzungsbereich der Heilbronner Straße / Friedrichstraße / Kriegsbergstraße und Arnulf-Klett-Platz
 - 6.3.2 Einmündungsbauwerk vor der Haltestelle Türlenstraße
 - 6.3.3 Tunnel bergmännische Bauweise
- 6.4 Bauphasen Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie
 - 6.4.1 Bauphase 1
 - 6.4.2 Bauphase 2
 - 6.4.3 Bauphase 3
 - 6.4.4 Bauphase 4
 - 6.4.5 Auswirkungen auf den Stadtbahnbetrieb beim Umbau der bestehenden Tunnelblöcke
 - 6.4.6 Erschließung der bestehenden und neuen Haltestelle während der Umbauzeit
- 6.5 Bauphasen für sonstige notwendige Folgemaßnahmen
 - 6.5.1 Düker Hauptsammler West mit Kanal Lautenschlagerstraße
 - 6.5.2 Fernheizkanal Heilbronner Straße und Medienkanal Kurt-Georg-Kiesinger-Platz
 - 6.5.3 Düker Cannstatter Straße
 - 6.5.4 Medienkanal Mittlerer Schloßgarten
 - 6.5.5 Düker Nesenbach
- 6.6 Umbau Gleisvorfeld
- 6.7 Baulogistik
- 6.8 Auswirkungen der Baumaßnahmen auf den Straßenverkehr

7 Bauzeit

8 Grundeigentum

- 8.1 Grunderwerb
 - 8.1.1 [Auswirkungen der Planungsänderung auf den Grunderwerb](#)
- 8.2 Beweissicherung

9 Auswirkungen des Bauvorhabens

- 9.1 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)
 - 9.1.1 Schutzgutbezogene Konfliktanalyse
 - 9.1.2 Vermeidung und Minderung von wesentlichen Umweltbelastungen sowie mögliche Maßnahmen zur Kompensation
 - 9.1.3 Auswirkungen der Planungsänderung auf die Schutzgüter des UVPG
- 9.2 Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchungen
 - 9.2.1 Schalltechnische Untersuchung – Bahnbetrieb
 - 9.2.2 Schalltechnische Untersuchung – Bauliche Eingriffe in Straßen
 - 9.2.3 Schalltechnische Untersuchung - Baubetrieb
 - 9.2.4 Erschütterungstechnische Untersuchung - Bahnbetrieb
 - 9.2.5 Erschütterungstechnische Untersuchung – Baubetrieb
 - 9.2.6 Auswirkungen der Planungsänderung auf die Immissionssituation
- 9.3 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)
- 9.4 Ingenieurgeologie, Erd- und Ingenieurbauwerke
- 9.5 Verwertung und Ablagerung von Erdmassen
- 9.6 Elektrische und magnetische Felder
- 9.7 Klima und Lufthygiene
- 9.8 Aerodynamik, Mikro-Druckwelle

10 Wasserrechtliche Belange

- 10.1 Grundwasser
- 10.2 Mineralwasser
- 10.3 Wasserrechtliche Genehmigungsverfahren

11 Denkmalrechtliche Belange

- 11.1 Denkmalrechtliche Grundlagen
 - 11.1.1 Denkmalfähigkeit (§ 2 Abs.1 DSchG)
 - 11.1.2 Denkmalwürdigkeit (§ 2 Abs.1 DSchG)
 - 11.1.3 Zumutbarkeit der Erhaltung (§ 6 DSchG)
- 11.2 Bonatzgebäude
 - 11.2.1 Allgemeines
 - 11.2.2 Begründung der baulichen Veränderungen am Bonatzgebäude
- 11.3 Ehemaliges Direktionsgebäude der DB
 - 11.3.1 Beschreibung des Denkmals
 - 11.3.2 Beschreibung der Varianten
 - 11.3.3 Zumutbarkeit der Erhaltung - Kostenvergleich der Varianten
 - 11.3.4 Entscheidung des Vorhabenträgers
- 11.4 Sonstige vom Vorhaben betroffene Denkmale

2 Übersichtspläne

- 2.1 Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz
- 2.2 Netz der DB AG
- 2.3 Gesamtübersichtsplan der ABS / NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg
- 2.4 Gesamtübersichtsplan Stuttgart 21
- 2.5 Städtebaulicher Gesamtplan
- 2.6 Übersichtslageplan PFA 1.1
- 2.7 Übersichtshöhenplan in Kilometrierungsachse, Bau-km -1.5 bis Bau-km +1.5

3 Bauwerksverzeichnis

Erläuterung

Zuordnung der baulichen Anlagen zu den Betriebsanlagen und Anlagen Dritter

Bahnanlagen Nr. 1.1001 bis 1.2000

Bauwerke der Bahn Nr. 1.2001 bis 1.3000

Gebäude des Hauptbahnhofs sowie
zugehörige Frei- und Verkehrsanlagen Nr. 1.3001 bis 1.4000

Stadtbahnbauwerke Nr. 1.4001 bis 1.5000

Leitungen, Kanäle, Dükler Nr. 1.5001 bis 1.6000

Straßenmaßnahmen Nr. 1.6001 bis 1.7000

Sonstiges Nr. 1.7001 bis 1.8000

Nr.G1 bis G4, A1

4 Lagepläne

- 4.1 Lageplan Nord, Gleis-/Bahnsteigebene, Ebene (-1)
- 4.2 Lageplan Nord, Zugangsebene, Ebene 0
- 4.3 Lageplan Nord, Draufsicht, Ebene (+1)
- 4.4 Lageplan Süd, Gleis-/Bahnsteigebene, Ebene (-1)
- 4.5 Lageplan Süd, Zugangsebene, Ebene 0
- 4.6 Lageplan Süd, Draufsicht, Ebene (+1)
- 4.7 Lageplan Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße
- 4.8 Lageplan S-Bahn, Verbindungsebene, Ebene (-2)
- 4.9 Lageplan S-Bahn, Bahnsteigebene, Ebene (-3)
- 4.10 Lageplan Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie
- 4.11 Lagepläne Umbau Gleisvorfeld
(4 Blätter)
- 4.12 Lageplan Süd, Unterer Schloßgarten, Ableitung Sicherheitsdrainage
- 4.13 Rückbau Gleisanlagen und sonstige Bauwerke im Bereich für die Ausgleichsmaßnahme A1 (2 Blätter)

5 Höhenpläne

- 5.1 Höhenplan in Kilometrierungsachse, Bau-km -0.4-42.0 bis Bau-km +0.4+32.0
- 5.2 Höhenplan Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße / Achse 301
- 5.3 Höhenplan Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße / Achse 302
- 5.4 Höhenplan Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße / Achse 633
- 5.5 Höhenplan Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie, Achse 31

- 5.6 Höhenplan Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie, Achse 32
- 5.7 Höhenplan Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie, Achse 33
- 5.8 Höhenplan Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie, Achse 34

6 Regelquerschnitte

- 6.1 Eisenbahntechnischer Regelquerschnitt I mit Masse-Feder-System
Bau-km -0.4-25.0
- 6.2 Eisenbahntechnischer Regelquerschnitt II mit Masse-Feder-System
Bau-km -0.3-37.0
- 6.3 Eisenbahntechnischer Regelquerschnitt III mit Masse-Feder-System
Bau-km -0.1-68.0
- 6.4 Eisenbahntechnischer Regelquerschnitt IV
Bau-km -0.0-87.0

7 Bauwerkspläne

7.1 DB-Tunnel und Bahnhofshalle

- 7.1.1 DB-Tunnel Nordkopf
 - 7.1.1.1 Grundriss Gleisebene (-1) einschl. Rettungszufahrt Nord
Bau-km -0.4-42.0 bis Bau-km -0.2-15.0
 - 7.1.1.2 Längsschnitt 1 - 1 in Achse Kilometrierung
Bau-km -0.4-42.0 bis Bau-km -0.2-15.0
 - 7.1.1.3 Querschnitt 2 - 2 Bau-km -0.4-42.0
 - 7.1.1.4 Querschnitt 3 - 3 Bau-km -0.4-34.0
 - 7.1.1.5 Querschnitt 4 - 4 Bau-km -0.4-15.0
 - 7.1.1.6 Querschnitt 5 - 5 Bau-km -0.3-99.0
 - 7.1.1.7 Querschnitt 6 - 6 Bau-km -0.3-74.0
 - 7.1.1.8 Querschnitt 7 - 7 Bau-km -0.3-66.0
 - 7.1.1.9 Querschnitt 8 - 8 Bau-km -0.3-45.0
 - 7.1.1.10 Querschnitt 9 - 9 Bau-km -0.2-60.0 (Deckelbauweise)
 - 7.1.1.11 Querschnitt 10 - 10 Bau-km -0.2-44.0
 - 7.1.1.12 Querschnitt 11 - 11 Bau-km -0.2-38.0
 - 7.1.1.13 Grundriss Schwallbauwerk Nord
 - 7.1.1.14 Längsschnitt 12 - 12 Rettungszufahrt Nord
Querschnitt 13 - 13 Rettungszufahrt Nord
- 7.1.2 Trogkonstruktion Bahnhofshalle Bereich Bonatzgebäude
 - 7.1.2.1 Grundriss Gleis-/Bahnsteigebene (-1)
Bau-km -0.2-15.0 bis Bau-km 0.0+32.0
 - 7.1.2.2 Längsschnitt 1-1 in Achse Kilometrierung
Bau-km -0.2-15.0 bis Bau-km 0.0+32.0
 - 7.1.2.3 Längsschnitt 2-2 in Achse Bahnsteig 2
Bau-km -0.2-15.0 bis Bau-km 0.0+32.0

- 7.1.2.4 Querschnitt 3 - 3 Bau-km -0.1-66.0
- 7.1.2.5 Querschnitt 4 - 4 Bau-km 0.0-66.0
- 7.1.2.6 Querschnitt 5 - 5 Bau-km -0.1-00.0
Trog im Bauzustand einschl. prov. Querbahnsteig, Baustraße
und prov. Zugang

- 7.1.3 Trogkonstruktion Bahnhofshalle Bereich Schloßgarten
- 7.1.3.1 Grundriss Gleis-/Bahnsteigebene (-1) Bau-km +0.0+32.0
bis Bau-km +0.2+32.0
- 7.1.3.2 Längsschnitt 1-1 in Achse Kilometrierung Bau-km +0.0+32.0
bis Bau-km +0.2+32.0
- 7.1.3.3 Längsschnitt 2-2 in Achse Bahnsteig 2 Bau-km +0.0+32.0
bis Bau-km +0.2+32.0
- 7.1.3.4 Querschnitt 3-3 Bau-km +0.1+30.0
- 7.1.3.5 Querschnitt 4-4 Bau-km +0.2+03.711

- 7.1.4 DB-Tunnel Südkopf
- 7.1.4.1 Grundriss Gleisebene (-1) Bau-km +0.2+32.0
bis Bau-km +0.4+32.0
- 7.1.4.2 Längsschnitt 1-1 in Achse Kilometrierung Bau-km +0.2+32.0
bis Bau-km +0.4+32.0
- 7.1.4.3 Querschnitt 2-2 Bau-km +0.2+80.0
- 7.1.4.4 Querschnitt 3-3 Bau-km +0.3+30.0
- 7.1.4.5 Querschnitt 4-4 Bau-km +0.3+44.799
- 7.1.4.6 Querschnitt 5-5 Bau-km +0.4+00.0
- 7.1.4.7 Querschnitt 6-6 Bau-km +0.4+31.5
- 7.1.4.8 Schwallbauwerk Süd, Grundriss Ebene (+1) Bau-km +0.3+90.0
bis Bau-km +0.4+32.0

- 7.1.5 Bahnhofshalle und Gebäude des Hauptbahnhofs
- 7.1.5.1 Städtebaulicher Gesamtplan
- 7.1.5.2 Übersichtsplan Ebene E-2
Blatt 1 Ebene E-2, Verteilerebene S-Bahn
- 7.1.5.3 Übersichtsplan Ebene E-1a
Blatt 1 Ebene E-1a,
- 7.1.5.4 Übersichtsplan Ebene E-1
Blatt 1 Ebene E-1, Nördliches Bahnhofsgebäude
Blatt 2 Ebene E-1, Bahnhofshalle (Bereich Bonatzgebäude)
Blatt 3 Ebene E-1, Bahnhofshalle (Bereich Schloßgarten)
Blatt 4 Ebene E-1, Bonatzgebäude
- 7.1.5.5 Übersichtsplan Ebene E 0
Blatt 1 Ebene E 0, Nördliches Bahnhofsgebäude
Blatt 2 Ebene E 0, Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie
Blatt 3 Ebene E 0, Bahnhofshalle (Bereich Bonatzgebäude)
Blatt 4 Ebene E 0, Bahnhofshalle (Bereich Schloßgarten)
Blatt 5 Ebene E 0, Bonatzgebäude

- 7.1.5.6 Übersichtsplan Ebene E+1
 - Blatt 1 Ebene E+1, Nördliches Bahnhofsgebäude
 - Blatt 2 Ebene E+1, Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie
 - Blatt 3 Ebene E+1, Bahnhofshalle (Bereich Bonatzgebäude)
 - Blatt 4 Ebene E+1, Bahnhofshalle (Bereich Schloßgarten)
 - Blatt 5 Ebene E+1, Bonatzgebäude
- 7.1.5.7 Übersichtsplan Ebene E+2
 - Blatt 1 Ebene E+2, Nördliches Bahnhofsgebäude
 - Blatt 2 Ebene E+2, Bonatzgebäude
- 7.1.5.8 Übersichtsplan Ebene E+3, Ebene E+2a
 - Blatt 1 Ebene E+3, Nördliches Bahnhofsgebäude
 - Blatt 2 Ebene E+3, Ebene E +2a, Bonatzgebäude
- 7.1.5.9 Ebene E+4, Nördliches Bahnhofsgebäude
- 7.1.5.10 Ebene E+5, Nördliches Bahnhofsgebäude
- 7.1.5.11 Ebene E+6, Nördliches Bahnhofsgebäude
- 7.1.5.12 Ebene E+7, Nördliches Bahnhofsgebäude
- 7.1.5.13 - 31 Übersichtsplan Schnittführung
- 7.1.5.13 Blatt 1 Schnitt Q1, Bahnhofshalle
 - Blatt 2 Schnitt Q1, Bonatzgebäude
- 7.1.5.14 Blatt 1 Schnitt Q2, Nördliches Bahnhofsgebäude
 - Blatt 2 Schnitt Q2, Bahnhofshalle
 - Blatt 3 Schnitt Q2, Bonatzgebäude
- 7.1.5.15 Blatt 1 Schnitt Q4, Bahnhofshalle
 - Blatt 2 Schnitt Q4, Bonatzgebäude
- 7.1.5.16 Blatt 1 Schnitt Q6, Nördliches Bahnhofsgebäude
 - Blatt 2 Schnitt Q6, Bahnhofshalle
 - Blatt 3 Schnitt Q6, Bonatzgebäude
- 7.1.5.17 Blatt 1 Schnitt Q7, Bahnhofshalle
 - Blatt 2 Schnitt Q7, Bonatzgebäude
- 7.1.5.18 Schnitt Q9, Bahnhofshalle
- 7.1.5.19 Entfällt
- 7.1.5.20 Entfällt
- 7.1.5.21 Schnitt QC, Bahnhofshalle
- 7.1.5.22 Schnitt L1, Nördliches Bahnhofsgebäude
- 7.1.5.23 Schnitt L1, Bonatzgebäude
- 7.1.5.24 Schnitt L2, Bonatzgebäude
- 7.1.5.25 Schnitt L1, Klettpassage
- 7.1.5.26 Blatt 1 Schnitt L2, Achse A1 - A10, Bahnhofshalle
 - Blatt 2 Schnitt L2, Achse A11 - A16, Bahnhofshalle
- 7.1.5.27 Blatt 1 Entfällt
 - Blatt 2 Entfällt
- 7.1.5.28 Blatt 1 Schnitt L4, Achse A10 - A1, Bahnhofshalle
- 7.1.5.29 Blatt 1 Schnitt QD, Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie
- 7.1.5.30 Blatt 1 Schnitt L5, Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie
- 7.1.5.31 Blatt 1 Schnitt L6, Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie

- 7.1.5.32 Haustechnikpläne
 - Blatt 1 Mechanische Entrauchung Bonatzgebäude, Schemaschnitt
 - Blatt 2 Wandhydranten-Sprinkler Bonatzgebäude, Prinzipschema
 - Blatt 3 Brandmeldezentrale Bonatzgebäude, Prinzipschema

- 7.1.5.33 Bauwerkspläne Bonatzgebäude in farbiger Darstellung**
- Blatt 1 Eingriffe ins Bonatzgebäude, Ebene E-1
 - Blatt 2 Eingriffe ins Bonatzgebäude, Ebene E 0
 - Blatt 3 Eingriffe ins Bonatzgebäude, Ebene E+1
 - Blatt 4 Eingriffe ins Bonatzgebäude, Ebene E+2
 - Blatt 5 Eingriffe ins Bonatzgebäude, Ebene E+3, Ebene E+2a
 - Blatt 6 Eingriffe ins Bonatzgebäude, Schnitt Q1
 - Blatt 7 Eingriffe ins Bonatzgebäude, Schnitt Q2
 - Blatt 8 Eingriffe ins Bonatzgebäude, Schnitt Q4
 - Blatt 9 Eingriffe ins Bonatzgebäude, Schnitt Q6
 - Blatt 10 Eingriffe ins Bonatzgebäude, Schnitt Q7
 - Blatt 11 Eingriffe ins Bonatzgebäude, Schnitt Q9, Ansicht Platz am Turm
 - Blatt 12 Eingriffe ins Bonatzgebäude, Schnitt L1
 - Blatt 13 Eingriffe ins Bonatzgebäude, Schnitt L2
 - Blatt 14 Eingriffe ins Bonatzgebäude, Schnitt L1 (Klettpassage)
 - Blatt 15 Eingriffe ins Bonatzgebäude, Schnitt L4, Ansicht Straßburger Platz

- 7.1.5.34 Verkehrspläne**
- Blatt 1 Verkehrsplan, Vorfahrt Kurt-Georg-Kiesinger-Platz
 - Blatt 2 Verkehrsplan, Vorfahrt Zugang Am Schloßgarten
 - Blatt 3 Verkehrsplan, Vorfahrt Platz am Turm
 - Blatt 4 Verkehrsplan, Vorfahrt Arnulf-Klett-Platz
 - Blatt 5 Verkehrsplan, Vorfahrt Zugang Staatsgalerie
 - Blatt 6 Verkehrsplan, Schillerstraße

7.1.6 Entwässerung

- 7.1.6.1 Lageplan Ebene (-1) Bau-km -0.4-42.0 bis Bau-km 0.0+32.0
- 7.1.6.2 Lageplan Ebene (-1) Bau-km 0.0+32.0 bis Bau-km +0.4+32.0
- 7.1.6.3 Teilgrundriss und -längsschnitt Bau-km -0.1-54.0
- 7.1.6.4 Detailschnitte
- 7.1.6.5 Schmutz- und Regenwasserübergabe aus Gebäuden, Verkehrsflächen und Oberflächengestaltungen des Hauptbahnhofs

7.2 Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße

7.2.1 Bereich offene Bauweise

- 7.2.1.1 Grundriss Straßenebene Kurt-Georg-Kiesinger-Platz
- 7.2.1.2 Grundriss Fußgängerebene Kurt-Georg-Kiesinger-Platz
- 7.2.1.3 Grundriss Gleisebene Stadtbahn Kurt-Georg-Kiesinger-Platz
- 7.2.1.4 Grundriss Straßenebene Türlenstraße
- 7.2.1.5 Grundriss NWS-/SSB-Betriebsraum - Ebene Türlenstraße
- 7.2.1.6 Grundriss Gleisebene Stadtbahn Türlenstraße
- 7.2.1.7 Längsschnitt km +1.1+60.000 bis km +1.2+75.000
Achse 301
- 7.2.1.8 Längsschnitt km +1.7+40.000 bis km +1.8+78.000
Achse 301
- 7.2.1.9 Längsschnitt km +1.1+60.000 bis km +1.2+75.000
Achse 302
- 7.2.1.10 Längsschnitt km +1.7+50.000 bis km +1.8+85.000
Achse 302

- 7.2.1.11 Querschnitt km +1.1+84.000 Achse 301
- 7.2.1.12 Querschnitt km +1.1+88.000 Achse 301
- 7.2.1.13 Querschnitt km +1.2+08.000 Achse 301
- 7.2.1.14 Querschnitt km +1.2+22.000 Achse 301
- 7.2.1.15 Querschnitt km +1.2+43.000 Achse 301
- 7.2.1.16 Querschnitt km +1.7+74.100 Achse 301
- 7.2.1.17 Querschnitt km +1.7+84.200 Achse 301
- 7.2.1.18 Querschnitt km +1.8+04.200 Achse 301

- 7.2.2 Bereich bergmännische Bauweise
 - 7.2.2.1 Regelquerschnitt bergmännischer Tunnel
 - 7.2.2.2 Querschnitt Querschlag
 - 7.2.2.3 Querschnitt km +1.3+15.000 Achse 301
 - 7.2.2.4 Querschnitt km +1.4+30.000 Achse 301
 - 7.2.2.5 Querschnitt km +1.4+78.000 Achse 301
 - 7.2.2.6 Querschnitt km +1.5+13.000 Achse 301
 - 7.2.2.7 Querschnitt km +1.5+60.000 Achse 301
 - 7.2.2.8 Querschnitt km +1.6+14.000 Achse 301
 - 7.2.2.9 Querschnitt km +1.6+84.500 Achse 301
 - 7.2.2.10 Querschnitt km +1.7+34.500 Achse 301
 - 7.2.2.11 Querschnitt Überwerfungsbauwerk Achsen 302/1
 - 7.2.2.12 Querschnitt Überwerfungsbauwerk Achsen 301/8
 - 7.2.2.13 Übersichtslageplan Querschnitte

- 7.2.3 Varianten Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße und Anschluss Stadtbahnlinie U12
 - 7.2.3.1 Lageplan Variante A+B
 - 7.2.3.2 Höhenplan Variante A+B, Achse 31
 - 7.2.3.3 Höhenplan Variante A+B, Achse 33
 - 7.2.3.4 Höhenplan Variante A+B, Achse 34
 - 7.2.3.5 Lageplan Variante C1
 - 7.2.3.6 Höhenplan Variante C1, Achse 101
 - 7.2.3.7 Höhenplan Variante C1, Achse 103
 - 7.2.3.8 Höhenplan Variante C1, Achse 104
 - 7.2.3.9 Lageplan Variante C3
 - 7.2.3.10 Höhenplan Variante C3, Achse 301
 - 7.2.3.11 Höhenplan Variante C3, Achse 302
 - 7.2.3.12 Höhenplan Variante C3, Achse 633
 - 7.2.3.13 Höhenplan Variante C3, Achse 634
 - 7.2.3.14 Lageplan Variante D
 - 7.2.3.15 Höhenplan Variante D, Achse 501
 - 7.2.3.16 Höhenplan Variante D, Achse 502
 - 7.2.3.17 Höhenplan Variante D, Achse 503
 - 7.2.3.18 Höhenplan Variante D, Achse 504

- 7.3 **Düker Hauptsammler West, Kanal Lautenschlagerstraße, Fernheizkanal Heilbronner Straße und Medienkanal Kurt-Georg-Kiesinger-Platz**
 - 7.3.1 Grundriss
 - 7.3.2 Längsschnitt 1 - 1 Düker

- 7.3.3 Längsschnitt 2 - 2 Kanal Lautenschlagerstraße,
Querschnitt 3 - 3 Verbindungskanal, Fernheiz- und Medienkanal
- 7.3.4 Querschnitt 4 -4 Dükerrohre, Fernheiz- und Medienkanal
- 7.3.5 Grundriss und Schnitte Dükeroberhaupt
- 7.3.6 Grundriss und Schnitte Dükerunterhaupt
- 7.3.6 Schnitte Fernheizkanal und Medienkanal vor der SüdwestLB

7.4 S-Bahn-Überbrückung

- 7.4.1 Grundriss S-Bahnebene (-3)
- 7.4.2 Grundriss Verteilerebene (-2)
- 7.4.3 Längsschnitt 1 - 1 durch S-Bahntunnel
- 7.4.4 Längsschnitt 2 - 2 und 3 - 3 durch Pfahlachse Südost und
durch Pfahlachse Nordwest
- 7.4.5 Querschnitt 4 - 4 durch S-Bahntunnel (Treppe)
- 7.4.6 Querschnitt 5 - 5 durch S-Bahntunnel (außerhalb Treppe)
- 7.4.7 Querschnitt 6 - 6 und 7 - 7 durch S-Bahntunnel

7.5 Düker Cannstatter Straße

- 7.5.1 Grundriss
- 7.5.2 Längsschnitt
- 7.5.3 Querschnitte
- 7.5.4 Horizontalschnitte Oberhaupt
- 7.5.5 Vertikalschnitte Oberhaupt
- 7.5.6 Horizontalschnitte Unterhaupt (tiefer Teil)
- 7.5.7 Vertikalschnitte Unterhaupt (tiefer Teil)
- 7.5.8 Horizontalschnitte Unterhaupt (hoher Teil)
- 7.5.9 Vertikalschnitte Unterhaupt (hoher Teil)
- 7.5.10 Anschluss an Bestand Schillerstraße
- 7.5.11 Anschluss an Bestand Schloßgarten

7.6 Düker Nesenbach

- 7.6.1 Grundriss Teil 1
- 7.6.2 Grundriss Teil 2
- 7.6.3 Längsschnitt Teil 1
- 7.6.4 Längsschnitt Teil 2
- 7.6.5 Anpassungsstrecke entlang Planetarium
- 7.6.6 Querschnitt Königin-Katharina-Stift und
Planetarium
- 7.6.7 Querschnitte bergmännischer Teil
- 7.6.8 Horizontal- und Vertikalschnitte Oberhaupt
- 7.6.9 Horizontalschnitte Pumpenhaus, Zugang zum Pumpenhaus
- 7.6.10 Vertikalschnitte Pumpenhaus
- 7.6.11 Umleitungsphasen 1 - 6, Oberhaupt
- 7.6.12 Umleitungsphasen 1 - 6, Unterhaupt
- 7.6.13 Querschnitte 1 - 1 bis 4 - 4, Bestand

7.7 Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie

- 7.7.1 Übersichtsplan Abschnitt Willy-Brandt-Straße/
Gebhard-Müller-Platz
- 7.7.2 Übersichtsplan Abschnitt Schillerstraße
- 7.7.3 Grundriss Gleisebene, Abschnitt Willy-Brandt-Straße
- 7.7.4 Grundriss Gleisebene, Abschnitt Neue Haltestelle Staatsgalerie
- 7.7.5 Grundriss Gleisebene, Abschnitt Gebhard-Müller-Platz
- 7.7.6 Grundriss Gleisebene, Abschnitt Schillerstraße
- 7.7.7 Längsschnitt Achse 32,
km +1.1+50.0 bis km +1.0+10.0, Bereich Willy-Brandt-Straße
- 7.7.8 Längsschnitt Achse 32,
km +1.0+20.0 bis km +0.7+70.0, Bereich Stadtbahnhaltestelle
Staatsgalerie
- 7.7.9 Längsschnitt Achse 32,
km +0.7+70.0 bis km +0.5+17.0, Bereich Konrad-Adenauer-
Straße bis Willy-Brandt-Straße
- 7.7.10 Blatt 1 Längsschnitt Achse 31,
km 0.0+00.0 bis km +0.1+30.0, Bereich Gebhard-Müller-
Platz
Blatt 2 Längsschnitt Achse 31,
km +0.1+40.0 bis km +0.2+80.0, Bereich Schillerstraße
- 7.7.11 Blatt 1 Längsschnitt Achse 34,
km +0.3+10.0 bis km +0.4+50.0
Blatt 2 Längsschnitt Achse 34,
km +0.4+50.0 bis km +0.6+50.0
- 7.7.12 Querschnitt km +0.5+77.52, Achse 33
Blockfuge Bestand 24/25
- 7.7.13 Querschnitt km +0.6+17.666, Achse 33
Blockfuge Bestand 20/21
- 7.7.14 Querschnitt km +0.6+27.687, Achse 33
Blockfuge Bestand 19/20
- 7.7.15 Querschnitt km +0.4+74.00, Achse 34
Blockfuge Bestand 41/42 und 51/52
- 7.7.16 Querschnitt km +0.5+46.00, Achse 34
Blockfuge Bestand 58/59
- 7.7.17 Querschnitt km +0.7+44.015, Achse 33
Blockfuge Bestand 10/11 und 34/35
- 7.7.18 Querschnitt km +0.7+68.86, Achse 33
Blockfuge Bestand 8/9 und 31/32
- 7.7.19 Querschnitt km +0.8+08.31, Achse 33
Blockfuge Bestand 5/6
- 7.7.20 Querschnitt km +0.8+43.84, Achse 33
Blockfuge Bestand 3/4
- 7.7.21 Querschnitt km +0.8+71.185, Achse 33
Blockfuge Bestand 2/3
- 7.7.22 Querschnitt km +0.9+10.00, Achse 33
Blockfuge Bestand 66/67
- 7.7.23 Querschnitt km +0.9+84.55, Achse 33
Blockfuge Bestand 60/61
- 7.7.24 Querschnitt km +1.0+15.50, Achse 33
Blockfuge Bestand 57/58
- 7.7.25 Querschnitt km +0.5+97.29, Achse 34
Blockfuge Bestand 62/63

- 7.7.26 Prinzipschnitt Anschluss Neubauteile + Bestand
- 7.7.27 Bauphasen Haltestelle Staatsgalerie Teil 1
- 7.7.28 Bauphasen Haltestelle Staatsgalerie Teil 2
- 7.7.29 Anhebung der Schillerstraße im Bereich des neuen Stadtbahntunnels

7.8 Verlängerung Unterfahung Gebhard-Müller-Platz

- 7.8.1 Grundriss in B14 - Straßenebene Teil 1
- 7.8.2 Grundriss in B14 - Straßenebene Teil 2
- 7.8.3 Längsschnitt Teil 1
- 7.8.4 Längsschnitt Teil 2
- 7.8.5 Querschnitt km 0+110
- 7.8.6 Querschnitt km 0+140
- 7.8.7 Querschnitt km 0+180
- 7.8.8 Querschnitt km 0+216.53
- 7.8.9 Querschnitt km 0+240
- 7.8.10 Querschnitt km 0+290

8 Leitungsbestands- und Leitungsverlegepläne

- 8.1 Lageplan Nord, Strom
- 8.2 Lageplan Süd, Strom
- 8.3 Lageplan Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße, Strom
- 8.4 Lageplan Verlegung Haltestelle Staatsgalerie, Strom

- 8.5 Lageplan Nord, Gas
- 8.6 Lageplan Süd, Gas
- 8.7 Lageplan Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße, Gas
- 8.8 Lageplan Verlegung Haltestelle Staatsgalerie, Gas

- 8.9 Lageplan Nord, Wasser
- 8.10 Lageplan Süd, Wasser
- 8.11 Lageplan Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße, Wasser
- 8.12 Lageplan Verlegung Haltestelle Staatsgalerie, Wasser

- 8.13 Lageplan Nord, Abwasser
- 8.14 Lageplan Süd, Abwasser
- 8.15 Lageplan Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße, Abwasser
- 8.16 Lageplan Verlegung Haltestelle Staatsgalerie, Abwasser

- 8.17 Lageplan Nord, Telekom und Sonstige
- 8.18 Lageplan Süd, Telekom und Sonstige
- 8.19 Lageplan Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße, Telekom und Sonstige
- 8.20 Lageplan Verlegung Haltestelle Staatsgalerie, Telekom und Sonstige

- 8.21 Lageplan Nord, Fernheizung
- 8.22 Lageplan Süd, Fernheizung
- 8.23 Lageplan Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße, Fernheizung
- 8.24 Lageplan Verlegung Haltestelle Staatsgalerie, Fernheizung

- 8.25 Lageplan Nord, Signalleitungen
- 8.26 Lageplan Süd, Signalleitungen
- 8.27 Lageplan Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße, Signalleitungen
- 8.28 Lageplan Verlegung Haltestelle Staatsgalerie, Signalleitungen

9 Grunderwerb

- 9.1 Grunderwerbsverzeichnis
 - 9.1.1 Erläuterungen zum Grunderwerbsverzeichnis
 - 9.1.2 Abkürzungen im Grunderwerbsverzeichnis
 - 9.1.3 Tabellarisches Grunderwerbsverzeichnis

- 9.2 Grunderwerbspläne
 - Übersichtsplan Blattschnitte Grunderwerb
 - 9.2.1 Grunderwerbsplan Talquerung Nord
 - 9.2.2 Grunderwerbsplan Talquerung Süd
 - 9.2.3 Grunderwerbsplan Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße
 - 9.2.4 Grunderwerbsplan Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie
 - 9.2.5 Grunderwerbsplan Baulogstraße und Logistikflächen Teil 1
 - 9.2.6 Grunderwerbsplan Baulogstraße und Logistikflächen Teil 2
 - 9.2.7 Grunderwerbsplan Baulogstraße und Logistikflächen Teil 3, einschl. LBP-Maßnahmen
 - 9.2.8 Grunderwerbsplan Baulogstraße und Logistikflächen Teil 4
 - 9.2.9 Grunderwerbsplan Baulogstraße und Logistikflächen Teil 5
 - 9.2.10 Grunderwerbsplan Baulogstraße und Logistikflächen Teil 6
 - 9.2.11 Grunderwerbsplan Baulogstraße und Logistikflächen Teil 7
 - 9.2.12 Grunderwerbsplan Baulogstraße und Logistikflächen Teil 8, einschl. LBP-Maßnahmen
 - 9.2.13 Grunderwerbsplan Baulogstraße und Logistikflächen Teil 9
 - 9.2.14 Grunderwerbsplan Unterer Schloßgarten, Ableitung Sicherheitsdrainage
- 9.3 Beweissicherungspläne
 - 9.3.1 Bautechnische Beweissicherungsgrenze Talquerung Nord
 - 9.3.2 Bautechnische Beweissicherungsgrenze Talquerung Süd
 - 9.3.3 Bautechnische Beweissicherungsgrenze Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße
 - 9.3.4 Bautechnische Beweissicherungsgrenze Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie

10 Brandschutz- und Rettungskonzept

- 10.1 Erläuterungsbericht
 - 10.1.1 Übergeordnetes Brandschutz- und Rettungskonzept
 - 10.1.1.1 Systembeschreibung
 - 10.1.1.2 Allgemeine Vorgaben des Brandschutz- und Rettungskonzeptes
 - 10.1.1.3 Zusätzliche Vorgaben und Schutzziele für das Tunnelsystem Stuttgart 21
 - 10.1.1.4 Personenbelegung
 - 10.1.1.5 Szenarien
 - 10.1.1.6 Entrauchungskonzept
 - 10.1.1.7 Zusammenfassung
 - 10.1.2 Brandschutz- und Rettungskonzept für die Talquerung mit Hauptbahnhof
 - 10.1.2.1 Allgemeines
 - 10.1.2.2 Bahnhofshalle
 - 10.1.2.3 Nordkopf des DB-Tunnels
 - 10.1.2.4 Südkopf des DB-Tunnels
 - 10.1.2.5 Gebäude des Hauptbahnhofs
- 10.2 Pläne
 - 10.2.1 Übersichtsplan Rettungswege im Tunnelbereich
 - 10.2.2 Systemskizze Nordkopf
 - 10.2.3 Gleisüberfahrt Nordkopf
 - 10.2.4 Systemskizze Südkopf

- 10.2.5 Anlagen zum Brandschutz- und Rettungskonzept
 - Blatt 1 Anlagen zum Brandschutz- und Rettungskonzept, Stadtbahnebene (E-2)
 - Blatt 2 Anlagen zum Brandschutz- und Rettungskonzept, Ebene E-1a
 - Blatt 3 Anlagen zum Brandschutz- und Rettungskonzept, Ebene E-1
 - Blatt 4 Anlagen zum Brandschutz- und Rettungskonzept, Ebene E 0
 - Blatt 5 Anlagen zum Brandschutz- und Rettungskonzept, Ebene E+1
 - Blatt 6 Anlagen zum Brandschutz- und Rettungskonzept, Ebene E+2
 - Blatt 7 Anlagen zum Brandschutz- und Rettungskonzept, Ebene E+3 - E+7
 - Blatt 8 Anlagen zum Brandschutz- und Rettungskonzept, Längsschnitt Bahnhofshalle
- 10.2.6 Rettungswege Ebene (-1)
Nordkopf - Bahnhofshalle – Südkopf
- 10.A Brandschutzkonzept Bahnhofshalle,
BPK-G 083 D-2012, Stand 08.03.2013
- 10.B Anlagen zu Brandschutzkonzept Bahnhofshalle,
BPK-G 083 D-2012. Stand 08.03.2013
- 10.C Anlagen zu Brandschutzkonzept Bahnhofshalle,
Prüfbericht Portz zu BSK TEH103 vom 08.03.2013
Prüfbericht Fortschreibung Portz zu BSK TEH103 vom 26.08.2014
Beurteilung Ibkur zur Brandmeldetechnik TEH103 vom 12.08.2014

11 Grundwasserumläufigkeit und Sicherheitsdränage

- 11.1 Erläuterungsbericht
 - 11.1.1 Ingenieurbauwerke der Bahn
 - 11.1.2 Gebäude des Hauptbahnhofs
 - 11.1.3 Anlagen Dritter
- 11.2 Pläne
 - 11.2.1 Teilquerschnitt Umläufigkeit, Grundwassersperre und Sicherheitsdränage, Notflutöffnung
 - 11.2.2 Längsschnitt Sicherheitsdränage Nord
 - 11.2.3 Längsschnitt Sicherheitsdränage Süd
 - 11.2.4 Bauablauf Bereich Schloßgarten, Trogabschnitte 15 - 19/20.
Schematische Darstellung der GW-Absenkung und der Maßnahmen zur Stützung des Grundwasserkörpers

12 Gewährleistung der Funktion des Hauptbahnhofs während der Bauzeit

- 12.1 Erläuterungsbericht
 - 12.1.1 Gleise 1 bis 16 mit Bahnsteigen und Querbahnsteig
 - 12.1.2 S-Bahn
 - 12.1.3 Bonatzgebäude mit Nord- und Südflügel
- 12.2 Querschnitt 5-5 Bau-km -0.1-00.0, Trog im Bauzustand
einschl. prov. Querbahnsteig, Baustraße und prov. Zugang

13 Baulogistik

- 13.1 Erläuterungsbericht
- 13.2 Übersichtsplan Baulogistik Mitte
- 13.3 Baulogstraßen + Logistikflächen Talquerung Bereich Jägerstraße bis Cannstatter Straße
- 13.4 Baulogstraßen + Logistikflächen Talquerung Bereich Cannstatter Straße bis Urbanstraße
- 13.5 Lageplan Baulogstraße und Logistikflächen Teil 1
- 13.6 Lageplan Baulogstraße und Logistikflächen Teil 2
- 13.7 Lageplan Baulogstraße und Logistikflächen Teil 3
- 13.8 Lageplan Baulogstraße, Förderbandtrasse und Logistikflächen Teil 4
- 13.9 Lageplan Baulogstraße, Förderbandtrasse und Logistikflächen Teil 5
- 13.10 Lageplan Baulogstraße, Förderbandtrasse und Logistikflächen Teil 6
- 13.11 Lageplan Baulogstraße und Logistikflächen Teil 7
- 13.12 Lageplan Logistikflächen Teil 8
- 13.13 Schnitte übergeordnete Baustraße Teil 1
- 13.14 Schnitte übergeordnete Baustraße Teil 2
- 13.15 Schnitte übergeordnete Baustraße Teil 3
- 13.16 Grundriss und Schnitte Betonmischanlage auf C2

14 Verkehrsführung während der Bauzeit

- 14.1 Erläuterungsbericht
 - 14.1.1 Heilbronner Straße / Kurt-Georg-Kiesinger-Platz - Stadtbahntunnel
 - 14.1.2 Heilbronner Straße / DB-Tunnel und Jägerstraße
 - 14.1.3 Heilbronner Straße / Türlenstraße - Stadtbahntunnel
 - 14.1.4 Nutzung Kurt-Georg-Kiesinger-Platz, Baustufen für Stellplätze und Vorfahrt
 - 14.1.5 Willy-Brandt-Straße - Haltestelle Staatsgalerie
 - 14.1.6 Gebhard-Müller-Platz - Stadtbahntunnel Schillerstraße / Konrad-Adenauer-Straße
 - 14.1.7 Willy-Brandt-Straße / Anschluss an den bestehenden Stadtbahntunnel
 - 14.1.8 Willy-Brandt-Straße/Verlängerung Unterfahung Gebhard-Müller-Platz
 - 14.1.9 Verkehrsverlagerungen
 - 14.1.10 Alternative Streckenzüge
 - 14.1.11 Bewertung der Alternativrouten
 - 14.1.12 Fußgängerführung und Radwege
- 14.2 Pläne
 - 14.2.1 Verkehrsstufen Heilbronner Straße, Bereich Kurt-Georg-Kiesinger-Platz
 - 14.2.2 Verkehrsstufen Heilbronner Straße, Bereich DB-Tunnel
 - 14.2.3 Verkehrsstufen Heilbronner Straße, Bereich Stadtbahn Haltestelle Türlenstraße
 - 14.2.4 Verkehrsstufen Schillerstraße / Gebhard-Müller-Platz, Teil 1

- 14.2.5 Verkehrsstufen Schillerstraße / Gebhard-Müller-Platz, Teil 2
- 14.2.6 Verkehrsstufen Schillerstraße / Gebhard-Müller-Platz, Teil 3
- 14.2.7 Verkehrsstufen Willy-Brandt-Straße, Bereich Interconti-Steg
- 14.2.8 Verkehrsstufen Willy-Brandt-Straße, Bereich DB-Tunnel, Teil 1
- 14.2.9 Verkehrsstufen Willy-Brandt-Straße, Bereich DB-Tunnel, Teil 2
- 14.2.10 Verkehrsstufen Willy-Brandt-Straße, Verlängerung Unterfahung Gebhard-Müller-Platz, Teil 1
- 14.2.11 Verkehrsstufen Willy-Brandt-Straße, Verlängerung Unterfahung Gebhard-Müller-Platz, Teil 2
- 14.2.12 Verkehrsstufen Willy-Brandt-Straße, Verlängerung Unterfahung Gebhard-Müller-Platz, Teil 3
- 14.2.13 Fußgängerführung und Radwege, Bereich Talquerung Nord
- 14.2.14 Fußgängerführung und Radwege, Bereich Talquerung Süd
- 14.2.15 Nutzung Kurt-Georg-Kiesinger-Platz, Baustufen für Stellplätze und Vorfahrt

15 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

- 15.1 Erläuterungsbericht
- 15.2 Pläne
 - 15.2.1 Schutzgut Tiere und Pflanzen/Schutzgut Landschaft - Schutzgebiete -
 - 15.2.2 Schutzgut Landschaft/Erholung, Kulturgüter
 - 15.2.3 Konfliktschwerpunkte
- 15.A Prüfung UVP Erfordernis (Screening)**
Auswirkungen der Planungsänderung auf die Schutzgüter des UVPG

16 Schalltechnische Untersuchung

- 16.1 Schalltechnische Untersuchung - Bahnbetrieb
- 16.2 Schalltechnische Untersuchung – Baubetrieb
- 16.A Schallschutzqualität der Außenbauteile der Bahnhofshalle**

17 Erschütterungstechnische Untersuchung

- 17.1 Erschütterungstechnische Untersuchung - Bahnbetrieb
- 16.2 Erschütterungstechnische Untersuchung - Baubetrieb

18 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

- 18.1 Erläuterungsbericht
- 18.2 Pläne
 - 18.2.1 Flora und Biotope - Bestand -
 - 18.2.2 Flora, Fauna und Biotope - Bewertung -
 - 18.2.3 Übersicht der landschaftspflegerischen Maßnahmen

18.2.4 Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan
(5 Blätter)

19 Ingenieurgeologie, Erd- und Ingenieurbauwerke

- 19.1 Erläuterungsbericht
- 19.2 Pläne
 - 19.2.1 Ingenieur- und hydrogeologische Längsschnitte
DB-Tunnel Nordkopf, Bereich Bonatzgebäude,
Bereich Schloßgarten und DB-Tunnel Südkopf
(4 Blätter)
 - 19.2.2 Ingenieur- und hydrogeologische Längsschnitte
Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße
(2 Blätter)
 - 19.2.3 Ingenieur- und hydrogeologische Längsschnitte
Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie
(3 Blätter)
 - 19.2.4 Ingenieur- und hydrogeologische Längsschnitte
Düker Hauptsammler West, Düker Cannstatter Straße
und Düker Nesenbach
(4 Blätter)

20 Hydrogeologie und Wasserwirtschaft

- 20.1 Erläuterungsbericht
- 20.2 Pläne
 - 20.2.1 Quellen, Gewässer, Grundwassernutzungen
und Heil-/Mineralquellen
(2 Blätter)

21 Verwertung und Ablagerung von Erdmassen

- 21.1 Erläuterungsbericht

22 Elektrische und magnetische Felder

- 22.1 Erläuterungsbericht

23 Klima und Lufthygiene

- 23.1 Erläuterungsbericht
- 23.2 Pläne
 - 23.2.1 Klima und Luft
- Bestand -