

III. Beschreibung des Planfeststellungsbereiches

Eine Trassierung zur Vermeidung der Unterfahrung ist aufgrund von Zwangspunkten im PFA 1.1 nicht möglich. Maßnahmen zur Erhaltung der Standsicherheit im Bau- und Betriebszustand sowie zur Begrenzung der vortriebsbedingten Senkungen sind vorgesehen. Art und Umfang werden zwischen Vorhabenträger und Betroffenen mit immer weiter ausgearbeiteten Details laufend vereinbart.

2.2.9 Rettungsausfahrt und Zwischenangriff Prag

Zum Auffahren des Tunnels ist ein Zwischenangriff geplant, der zum Voreinschnitt des Ostportals des bestehenden Pragtunnels führt. Er schließt mit einem Verbindungsbauwerk an beide Tunnelröhren an. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird der Stollen des Zwischenangriffs als Rettungsausfahrt ausgebaut. Das Verbindungsbauwerk bleibt für das Flucht- und Rettungskonzept auf Dauer bestehen, zusätzliche Verbindungsbauwerke sind ebenfalls als Rettungstunnel vorgesehen (siehe Kapitel 4, Flucht- und Rettungskonzept).

Zum Zwischenangriff wurden im Kapitel 6.3, Bauablauf, nähere Ausführungen gemacht.

2.2.9.1 Begründung der 4. Planänderung (Geänderte Stationierung, Geometrie der Verbindungsbauwerke)

~~Nach der Richtlinie 96/48/EG bzw. TSI~~ Gemäß TSI-SRI 2008/163/EG werden sowohl bei den eingleisigen Röhren der Fernbahntunnel von und nach Bad Cannstatt als auch bei den eingleisigen Röhren der Fernbahntunnel von und nach Feuerbach Verbindungsbauwerke in Abständen von nicht mehr als 500 m angelegt. Einzelheiten zu diesen Bauwerken sind in Kapitel 4 enthalten. Die Lage der Verbindungsbauwerke C, D, E und F wurde sowohl aus geologischen Gründen, als auch aus Gründen zur Minimierung der Betroffenheiten für private Grundstücke verändert. Zur Reduzierung der Betroffenheiten für private Grundstücke wurde auch die Geometrie der Verbindungsbauwerke entsprechend geändert, so dass sich der Technikraum im gleichen Querschnitt wie die Schleuse für den Fluchtweg befindet.

2.2.9.2 Erläuterung der 4. Planänderung (Geänderte Stationierung, Geometrie der Verbindungsbauwerke)

Auf der oben genannten Grundlage werden zwei zusätzliche Verbindungsbauwerke erforderlich. In der vorliegenden Planänderung erfolgte auch eine Änderung der Bezeichnung der Bauwerke wie folgt:

Verbindungsbauwerk:

1.5.1.1 => 1.5.1.B

1.5.1.2 => 1.5.1.C

Neu => 1.5.1.D

1.5.1.3 => 1.5.1.E

Neu => 1.5.1.F

Um die Betroffenheiten für private Grundstücke auf ein Minimum zu reduzieren, wurden die

III. Beschreibung des Planfeststellungsbereiches

Verbindungsbauwerke C, D und F in Grundstücke der Stadt Stuttgart verschoben. Aufgrund schwieriger geologischer Verhältnisse konnte das Verbindungsbauwerk E nur in private Grundstücke verschoben werden. Damit ergeben sich für die Verbindungsbauwerke C, D, E und F folgende neue Stationierungen:

C: -2.3-65.661 Achse 251 und -2.3-53.405 Achse 258(alt: 252)

D: -1.9-57.661 Achse 251 und -1.9-45.405 Achse 258(alt: 252)

E: -1.5-49.661 Achse 251 und -1.5-37.405 Achse 258(alt: 252)

F: -1,0-99,608 Achse 251 und -1,0-93.405 Achse 258(alt: 252)

2.3 Fernbahn-Zuführung Stg-Bad Cannstatt

2.3.1 Anschluss Bad Cannstatt

Die neue Lage der von Stuttgart kommenden Strecken und somit der neuen Eisenbahnbrücke über den Neckar erfordert den Neuanschluss der Einführung von Fernbahn und S-Bahn in den Westkopf des Bahnhof Stg-Bad Cannstatt. Die Bahnsteigenden Richtung Hauptbahnhof müssen an den Verlauf der neuen Linienführung angepasst werden.

Zur Anpassung wird eine Verkürzung der Bahnsteige 2 und 3 notwendig. Die entfallenden Abschnitte an der Westseite werden bereits heute im Bahnbetrieb nicht mehr genutzt. Durch diese Verkürzung treten keine Einschränkungen ein. Die Bahnsteige enden künftig bei den Treppenaufgängen zur Unterführung Richtung Eisenbahnstraße. Die Bahnsteigzugänge und die Unterführung müssen nicht verändert werden.

Die heutige wie auch die künftige Nutzlänge von Bahnsteig 1 (Hausbahnsteig, Gleis 1), Bahnsteig 2 (Inselbahnsteig, Gleise 2 und 3) und Bahnsteig 3 (Inselbahnsteig, Gleise 4 und 5) beträgt 210 m. Die bestehenden Bahnsteigdächer sind von den Umbaumaßnahmen nicht betroffen.

Die auf den durchgehenden Hauptgleisen (Gleise 2, 3, 6 und 7) gelegenen Weichen wurden so gewählt, dass sie mit den aus betriebstechnischer Sicht erforderlichen Geschwindigkeiten befahren werden können.

Aufgrund der Zwangspunkte und der knappen Platzverhältnisse wurde der Planung der Überleitverbindungen von Gleis 2 nach 3 und von Gleis 3 nach 6 eine Entwurfsgeschwindigkeit von 40 km/h zugrunde gelegt. Damit auch künftig alle heute bestehenden Überleitmöglichkeiten optional zur Verfügung stehen, ist neben den beiden oben genannten Überleitverbindungen eine weitere, auf dem Überbau der Eisenbahnbrücke über den Neckar gelegene Überleitverbindung erforderlich. Sie befindet sich im Anschluss an die Schienenauszüge im Bereich des östlichen Brückenwiderlagers und verbindet die durchgehenden Fernbahngleise 6 und 7 miteinander.

Eine unternehmensinterne Zustimmung der Bahn, die dann ggf. eine Zustimmung im Einzelfall beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt, wird im Zuge des Planfeststellungsverfahrens beantragt.