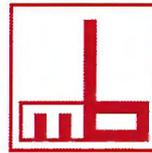


Planungsrechtliche  
Zulassungsentscheidung  
erteilt am 08. August 2014  
59101-591pä/009-2014#007  
Eisenbahn-Bundesamt,  
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Im Auftrag

*Rommel*  
Rommel

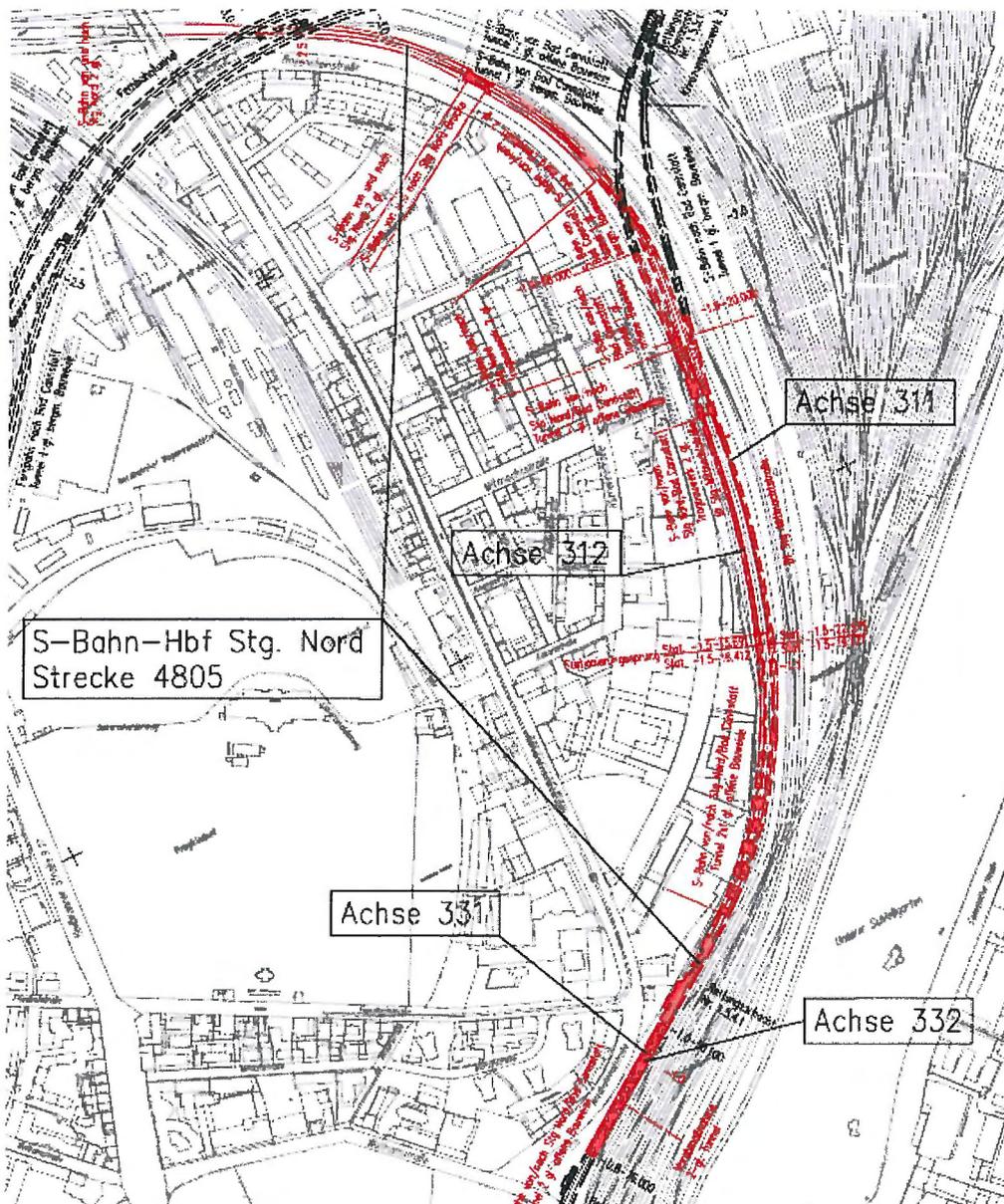


**MAX BÖGL**

Fortschritt baut man aus Ideen.

**Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5**  
**Los 4 Nord S-Bahn Stg Hbf – Stg Nord**  
**Konstruktiver Ingenieurbau Tunnel in Offener Bauweise**

## Rodungskonzept Gehölzstreifen Haltestelle Mitnachtstraße





## Inhalt

1. Projektübersicht .....	3
2. Lage des Rodungsbereichs .....	4
3. Bewuchs .....	6
4. Genehmigungen.....	9
5. Termin für die Rodungsmaßnahme .....	9
6. Dauer der Rodungsmaßnahme .....	9
7. Maßnahmen zum Schutz der Gleisanlagen.....	10
8. Durchführung der Rodungsmaßnahme .....	10
9. Ökologische Begleitung der Rodungsmaßnahme.....	10



## **1. Projektübersicht**

Das Los 4 Nord des PFA 1.5 umfasst die S-Bahn-Bauwerke in offener Bauweise nördlich der Wolframstraße. Die nördliche Losgrenze liegt am Nordbahnhof und die südliche am Südenende des Tunnels Engstelle U12.

Die im Zuge des Großprojekts Stuttgart 21 neu zuerrichtende S-Bahnstrecke Stg-Hbf – Stg-Nord beginnt nördlich des Hauptbahnhofs mit dem Anschluss der neuen Bauwerke an den Bestand. Der zweigleisige Tunnel unterquert die Wolframstraße und verläuft bis zum Verzweigungsbauwerk Nordbahnhofstraße, wo er sich in zwei eingleisige Querschnitte aufteilt. Die beiden eingleisigen Tunnel führen in das Trogbauwerk der Haltestelle Mitnachtstraße. Die Strecke durchläuft die mit Mittelbahnsteig ausgestattete Haltestelle Mitnachtstraße und führt nördlich davon in das Verzweigungsbauwerk Mitnachtstraße. Hier zweigen die S-Bahn-Strecken von und nach Stg-Bad Cannstatt ab. Die S-Bahn-Strecke nach Stg-Nord wird wieder auf einen zweigleisigen Querschnitt zusammengeführt, der in dem Trogbauwerk Rosensteinstraße aus der Tieflage auftaucht. Im Weiteren verläuft die Strecke im Einschnitt Rosensteinstraße auf dem bestehenden Bahndamm und überquert auf einer neu zu errichtenden Eisenbahnüberführung die Ehmannastraße.

## 2. Lage des Rodungsbereichs

Das vorliegende Rodungskonzept beschreibt die notwendigen Rodungsmaßnahme im Bereich des Baufeldes Haltestelle Mitnachtstraße. Der Rodungsbereich liegt in der Böschung des Bahndammes zwischen der zukünftigen Haltestelle und den Bestandsgleisen.

Die Rodung der vorhandenen Gehölze (Buschwerk) dient der Baufeldfreimachung. Diese ist Voraussetzung für den Abtrag der Böschung und die Herstellung des Verbaus, um die Haltestelle in offener Bauweise herstellen zu können.

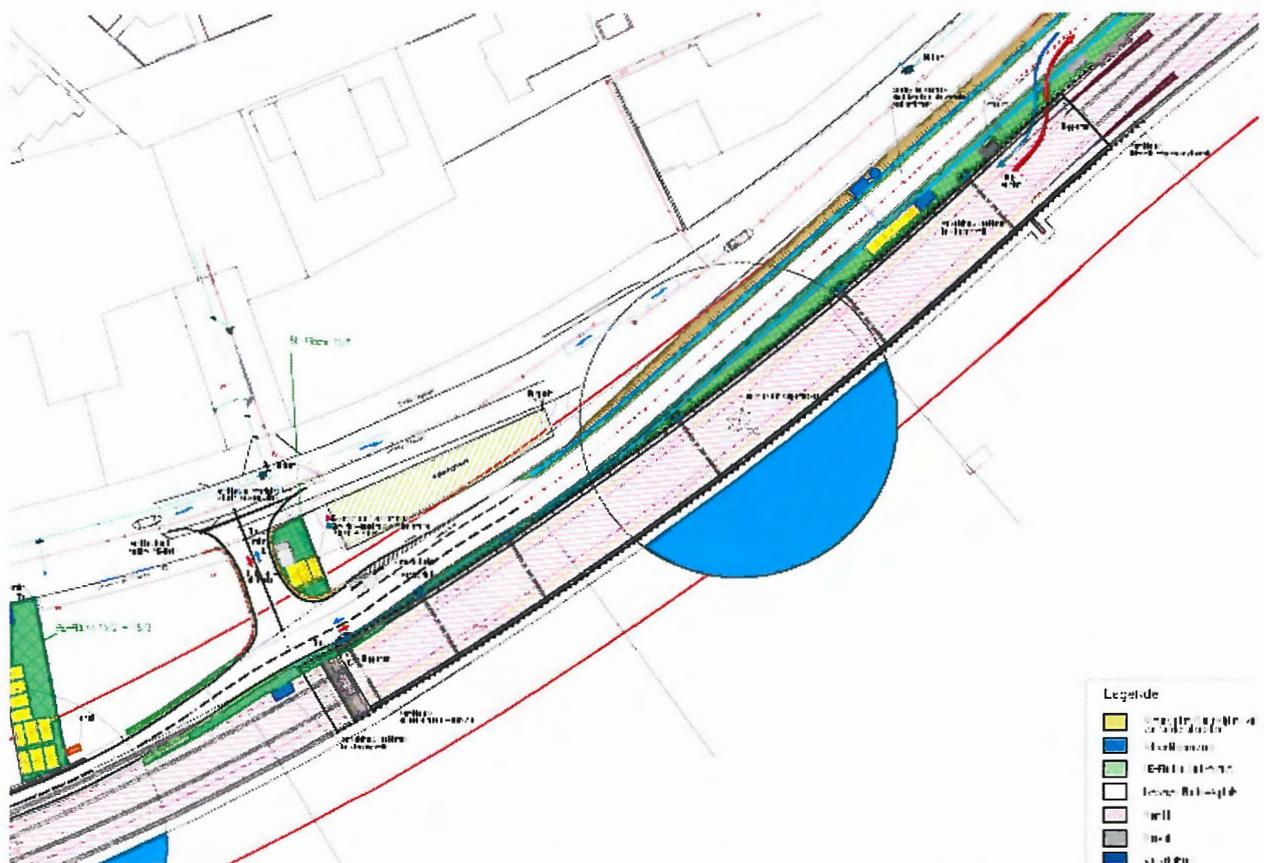


Abb. 1: Haltestelle Mitnachtstraße (Ausschnitt) mit Rodungsbereich – BE-Plan

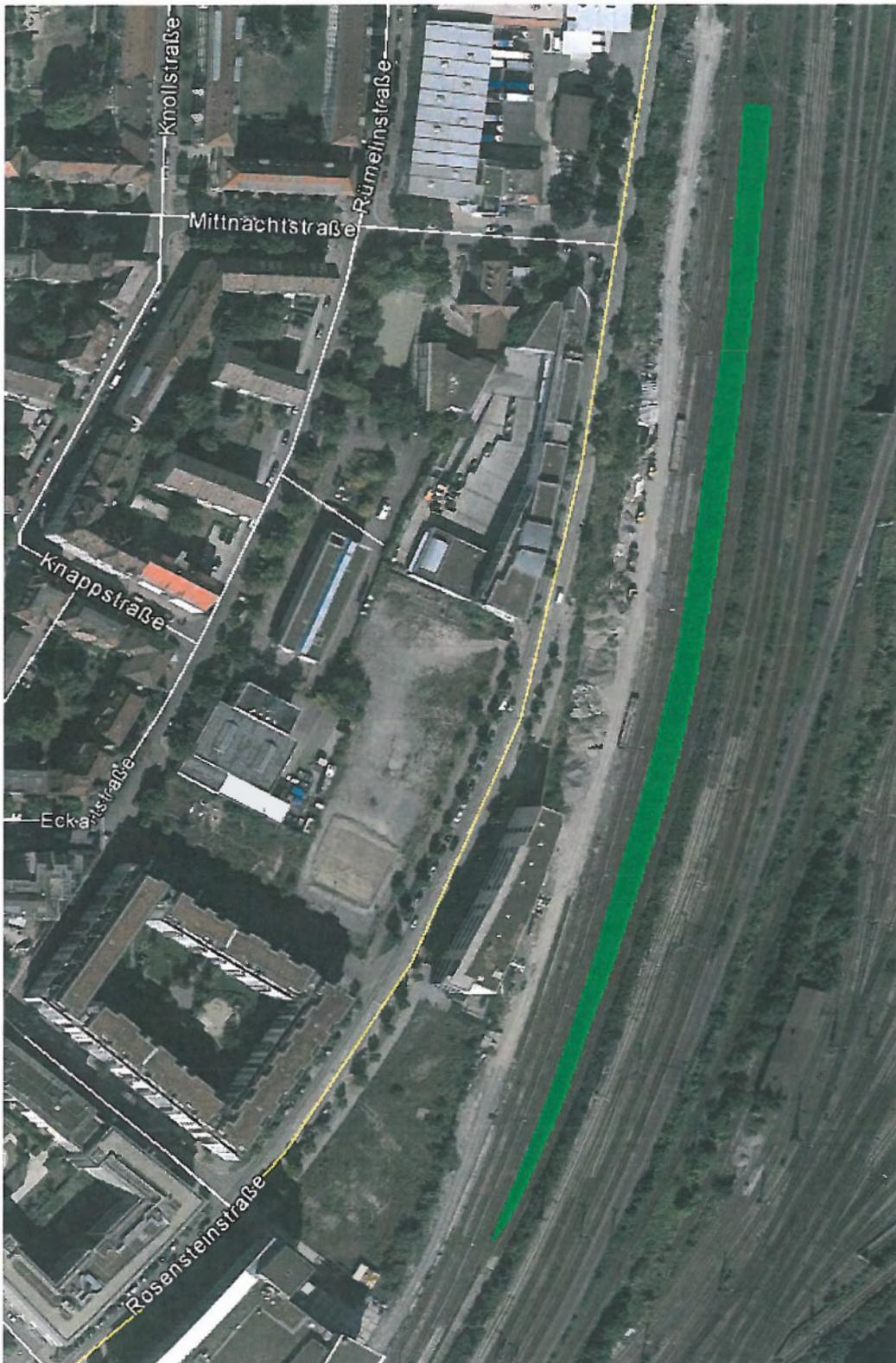
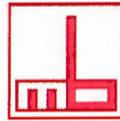


Abb. 2: Luftbildübersicht mit Lage der Rodungsfläche (grün)



### 3. Bewuchs

Gemäß Feststellung der Ökologischen Bauüberwachung handelt es sich beim vorhandenen Bewuchs der Bahnböschung um dichtes Gestrüpp mit einzelnen größeren Gehölzen (siehe Fotos 1-5).

Bäume, die auf Grund ihres Stammdurchmessers unter die Baumschutzverordnung der Stadt Stuttgart fallen, sind im Rodungsbereich nicht vorhanden.



Bild 1: Blick von Süden auf den Gehölzstreifen am Bahndamm



Bild 2: Böschung (Blickrichtung Norden)



Bild 3: Böschung (Blickrichtung Norden)

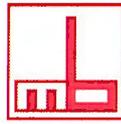


Bild 4: Böschung (Blickrichtung Norden)



Bild 5: Böschung (Blickrichtung Norden)



#### **4. Genehmigungen**

Die Rodungsarbeiten werden gemäß der genehmigten Planfeststellungsunterlagen vom 13.10.2006 durchgeführt. Grundlage für die Festlegung der Rodungsgrenzen ist der Landschaftspflegerische Begleitplan, Anlage 18.2.4, Blatt 8A von 10.

Für die Durchführung der Rodungsmaßnahme außerhalb der vegetationsfreien Zeit ist eine Ausnahmegenehmigung erforderlich. Diese wird von der DB Projekt-Stuttgart-Ulm GmbH (DB PSU) beim Eisenbahnbundesamt (EBA) eingeholt.

Eine verkehrsrechtliche Anordnung ist nicht erforderlich, da sich der zu rodende Bereich komplett auf Bahngelände befindet..

#### **5. Termin für die Rodungsmaßnahme**

Gemäß Nebenbestimmung 5.5 des Planfeststellungsbeschlusses PFA 1.5 vom 13.10.2006 ist eine Rodung in der vegetationsfreien Zeit von Oktober bis Februar durchzuführen.

Im vorliegenden Fall ist dies jedoch nicht möglich. Bauablaufbedingt ist es erforderlich, die Maßnahme direkt nach der Baufeldübergabe im Zeitraum von März bis September durchzuführen.

Ein genauer Termin wird erst nach Vorliegen der Ausnahmegenehmigung festgelegt.

Hinweis:

Eine Liste aller an der Rodungsmaßnahme Beteiligten von DB PSU, Auftragnehmer, Nachunternehmer, Bauüberwachung und Ökologischer Bauüberwachung wird erst bei Bekanntgabe dieses Termins an die relevanten Behörden (EBA, RPS und LHS-AfU) verteilt.

#### **6. Dauer der Rodungsmaßnahme**

Die Durchführung der Maßnahme dauert 1 Tag.



## **7. Maßnahmen zum Schutz der Gleisanlagen**

Schutzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Der von den Arbeiten betroffene Bereich liegt innerhalb des Baufeldes der Haltestelle Mittnachtstraße. Für die Gleisanlagen und die angrenzende Baustraße entstehen keine Gefährdungen.

## **8. Durchführung der Rodungsmaßnahme**

Aus Lärmschutzgründen finden die Arbeiten tagsüber statt. Das Buschwerk wird mit für die Fläche geeigneten, kleineren Geräten (Motorsäge und Freischneider) gefällt. Anschließend entfernt ein Bagger die Wurzelstöcke. Der Bagger befindet sich dabei auf dem Baufeld am Fuß der Böschung, bzw. auf der Böschung (Planum des ehemaligen verlaufenden Gleises).

Der entstehende Grünschnitt und die Wurzelstöcke werden in von der ausführenden Firma bereitgestellte Container verbracht, mittels Lkw abtransportiert und verwertet.

## **9. Ökologische Begleitung der Rodungsmaßnahme**

Im Auftrag des Bauherrn wurde Anfang Mai 2014 eine Begehung der Rodungsfläche durch die ökologische Bauüberwachung durchgeführt. Hierbei wurde ein brütendes Amselpaar entdeckt. Zur Zeit werden regelmäßige wöchentliche Kontrollen durch die Öko-BÜ durchgeführt, um das Brutende der Amseln feststellen.

Nach Vorliegen der Ausnahmegenehmigung wird direkt vor Rodungsbeginn eine abschließende Kontrolle der Fläche durch die ökologische Bauüberwachung durchgeführt, um Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG zu verhindern.

Wenn bei dieser Kontrolle Vögel oder andere Tiere angetroffen werden, wird die Rodungsmaßnahme in diesem Bereich ausgesetzt. Da es sich um einen linear zu den Gleisen verlaufenden Gehölzstreifen handelt,



wird von der ökologischen Bauüberwachung seitlich des betroffenen Bereiches ein ausreichend breiter Schutzbereich festgelegt und mit deutlichen Markierungen abgesperrt. Dadurch ist z. B. Vögeln eine ungefährdete Fortsetzung der Brut und Aufzucht der Jungen möglich. Der restliche Teil der Böschung wird gerodet.

Nachfolgend werden nicht gerodete Teilbereiche abhängig von der Tierart mehrfach durch die ökologische Bauüberwachung kontrolliert, bis eine Freigabe auch dieser Flächen zur Rodung möglich ist.

Die ökologische Bauüberwachung wird den Auftragnehmer und dessen Nachunternehmer vor Beginn der Rodungsmaßnahme in die Örtlichkeit einweisen.

Die Unterweisung beinhaltet die Erläuterung der Rodungsgrenzen, eventueller der Markierungen, der Schutzeinrichtungen und der Funktion der ökologischen Begleitung.

Danach gibt die ökologische Bauüberwachung die Fläche zur Rodung frei und wird während der kompletten Maßnahme als Ansprechpartner vor Ort sein.