



Planungsrechtliche  
Zulassungsentscheidung  
erteilt am 01.02.2016  
59170-591 pä/009-2014#020

Eisenbahn-Bundesamt,  
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Im Auftrag

Dr. Johst



---

# Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.5

**Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt**

Bau-km -4.0 -90.3 bis -0.4 -42.0 und -4.8 -64.4 bis -0.4 -42.0

---

**Anlage 13: Bauleistungen**

Ergänzung

Stand 27.05.2014

---

**DB** Projekt Stuttgart-Ulm GmbH  
Räpplenstraße 17  
70191 Stuttgart

im Auftrag der



---

*ba*



### **BE-Fläche Bf Stg-Bad Cannstatt, BE 3**

Als Baustelleneinrichtungsfläche ist der vom künftigen Gleis 1 und der nördlich davon gelegenen Böschungsoberkante zur Eisenbahnstraße eingeschlossene Zwickel mit einer Grundfläche von ca. 2000 m<sup>2</sup> vorgesehen (siehe Anlage 13.2.5).

### **BE-Flächen Eisenbahnbrücke über den Neckar, BE 4a – h**

Baustelleneinrichtungsflächen sind beiderseits des Neckars, auf der Trennmole und im Bereich der Neckartal- und Schönstraße geplant. Im Zuge des Planänderungsverfahrens „Planfortschreibung AP EÜ Neckar“ müssen die Baustelleneinrichtungsflächen entsprechend den technischen Anforderungen für die Herstellung des Bauwerks angepasst werden. Änderungen der Baustelleneinrichtungsflächen sind aufgrund geringfügiger Verschiebungen der Achsen 500, 600 und 800, dem Entfall der Achse 700, einem Flächentausch mit der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) sowie den Anforderungen an die Baulogistik für die Herstellung der EÜ Neckar erforderlich. (siehe Anlage 13.2.4, Bl. 2B bzw. Anlage 7.6.2.1, Bl. 1B).

Die zusätzliche BE-Fläche 4g am östlichen Widerlager ist erforderlich, damit die Fußgängerverbindung an der Schönstraße, wie mit dem Amt für öffentliche Ordnung der LHS vorabgestimmt, während der Bauzeit aufrechterhalten werden kann. Die entsprechende Stellungnahme ist im Teil C des Planänderungsantrages beigefügt. Zudem ist die zusätzliche BE-Fläche zur logistischen Andienung des Baufelds für das Widerlager notwendig.

Die zusätzliche BE-Fläche 4h am Vorlandpfeiler Achse 800 ist erforderlich, um die logistische Andienung für die Herstellung der Gründung und der Unterbauten bewerkstelligen zu können. Ein Verkehrskonzept für die temporäre Inanspruchnahme der Flächen auf der Schönstraße und die damit verbundene Einschränkung der Fahrspuren wurde mit dem Amt für öffentliche Ordnung der LHS vorabgestimmt. Die entsprechende Stellungnahme ist im Teil C des Planänderungsantrages beigefügt.

In einer Stellungnahme der LHS, welche im Teil C des Planänderungsantrages enthalten ist, wird die Vorhabenträgerin um eine Aufrechterhaltung der Toilettenanlage am Neckarostufer während der Bauzeit gebeten. Um dieser Forderung nachzukommen, muss ein Teil der BE-Fläche 4a entfallen. Als Ersatz für die entfallene Teilfläche wird mit diesem Planänderungsantrag die zusätzliche BE-Ersatzfläche E beantragt. Die BE-Ersatzfläche dient als Lagerfläche und wird darüber hinaus für den Rückbau des Holzsteges inkl. Unterbauten benötigt. Die Zustimmungen der beiden Flurstück-Eigentümer zur Nutzung als BE-Fläche liegen vor und sind im Teil C des Planänderungsantrages beigefügt.

Der bestehende Holzsteg steht in räumlichem Konflikt zu den zu erstellenden Gründungskörpern der Ufer- und Flusspfeiler der Neckarbrücke. Der Abriss des Holzsteges inklusive Rückbau der Wider- und Auflager stellt somit eine Voraussetzung dar, um mit den Verbau-, Aushub- und Gründungsarbeiten

beginnen zu können. Aus diesem Grund muss der Abriss des Holzstegs zu Beginn der Baumaßnahme erfolgen und die dafür benötigte BE-Ersatzfläche bereits ab diesem Zeitpunkt zur Verfügung stehen.

Innerhalb der BE-Fläche 4a werden 5 Bäume als Habitat für den Rosenkäfer erhalten und gemäß Anlage 18 geschützt.

Der vorhandene Fußgänger- und Radweg am östlichen Neckarufer wird mit 3,00 m Nutzbreite und 2,50 m lichter Nutzhöhe während der Bauzeit innerhalb der BE-Fläche aufrecht erhalten.

Weiterhin wird der vorhandene Uferweg am westlichen Neckarufer während der Bauzeit mit 2,50 m Nutzbreite und 2,50 m lichter Nutzhöhe innerhalb der beantragten BE-Fläche aufrecht erhalten.

Die temporäre neckarseitige Wegeführung wird mit diesem Planänderungsantrag (als zusätzliche BE-Fläche) beantragt, um die Wegebeziehung von den baubetrieblichen Aktivitäten auf dem Baufeld und der BE-Fläche zu entflechten (Weg trennt das Baufeld nicht mehr von BE-Fläche und muss nicht mehr von Baumaschinen gekreuzt werden) und um die Wegebeziehung zu jedem Zeitpunkt (z.B. während der Errichtung der Fertigungseinheit für das Takt-Schiebe-Verfahren auf der BE-Fläche zwischen den Achsen 300 und 400) uneingeschränkt aufrecht erhalten zu können.

Die temporäre neckarseitige Wegeführung erfolgt auf einem Steg oder Damm und wird barrierefrei ausgeführt. Bei beiden Ausführungsvarianten sind keine negativen Auswirkungen hinsichtlich den Schutzgütern gem. UVPG zu erwarten.

Bei einer Ausführung als Damm wird die für die Herstellung der Bohrpfahlgründung in Achse 400 erforderliche Schotteranschüttung auf die Uferböschung (Schaffung eines Bohrplanums, siehe Anlage 7.6.2.6) verbreitert. Durch Verwendung von grobkörnigem Material und Befestigung der Uferanschüttung wird ein Materialeintrag von Feinstanteilen in den Neckar verhindert. Der Nachweis der Abflussneutralität wird im Rahmen der Ausführungsplanung erbracht.

Bei einer Ausführung als Steg werden hinsichtlich der Eingriffstiefen in das Grundwasser an die Gründungskörper der Stegaufständigung die gleichen Anforderungen wie an die Gründungselemente der Pfeilergründungen der Neckarbrücke gestellt, so dass sich daraus keine größeren Eingriffstiefen ergeben. Bei Ausführung als Schwimmsteg wird die Konstruktion so ausgebildet, dass eine Nutzung auch bei schwankenden Neckarwasserständen gegeben ist.

In der Uferböschung südlich des Baufelds Achse 400 wird der Baum Nr. 265 als Habitat für den Juchtenkäfer erhalten und gemäß den Vorgaben im Baumschutzgutachten in Anlage 18 geschützt.

Für die Flächen unterhalb der Brücke wurde in der Anlage 13.2.4, Bl. 2B lediglich die Darstellung entsprechend der Planfeststellung angepasst. Die Genehmigung der Flächen ist schon mit dem ursprünglichen Planfeststellungsverfahren ergangen.

Die BE-Flächen werden voraussichtlich zur Aufstellung von Bürocontainern oder -baracken, Tagesunterkünften, Magazincontainern sowie als Lagerfläche für Baumaterialien genutzt. Die Gesamtfläche der einzelnen Teilflächen beträgt ca. 4350 m<sup>2</sup>

#### **BE-Fläche Neckarseite Rosensteintunnel, BE 5**

Die BE-Fläche liegt unterhalb des Schloßes Rosenstein und wird voraussichtlich zur Aufstellung von Bürocontainern oder -baracken, Tagesunterkünften, Magazincontainern sowie als Lagerfläche für Baumaterialien genutzt (siehe Anlage 13.2.4, Bl. 1).

Nach Absprache mit der OFD wird auf eine Terrassierung des geneigten Geländes verzichtet. Ebene Arbeitsflächen sind durch Bühnen, Gerüste o.ä. herzustellen.

Die Fläche wird sowohl für die Herstellung der Tunnel unter dem Rosensteintunnel als auch zum Bau der Eisenbahnbrücke über den Neckar genutzt.

Die Grundfläche beträgt ca. 2400 m<sup>2</sup>.

#### **BE-Fläche für Fernbahn- und S-Bahn im Bereich der Ehmmanstraße, BE 6 und BE 7**

Diese BE-Flächen sind vorrangig für Einrichtungen im Zusammenhang mit der Herstellung der bergmännischen Fern- und S-Bahn-Tunnel unter dem Rosensteintunnel vorgesehen (siehe Anlage 13.2.2, Bl. 1).

Dies sind insbesondere:

- Kompressoren
- Trafostation
- Absetzbecken für Bergwasser



Ehmannstraße zur Zufahrt auf die Baulogstraße an der Rosensteinstraße gefahren. Im Anschluß daran erfolgt der Transport auf der Zentralen Baulogstraße zur zentralen Umschlagfläche C2.

Im betrachteten Bereich fallen ca. 150.000 m<sup>3</sup> Aushub und ca. 158.000 m<sup>3</sup> Ausbruchmaterial an. Die Aushubmassen fallen über einen Zeitraum von ca. 5 Jahren in den einzelnen Bauabschnitten an. Die maximale Abfuhrleistung pro Tag beträgt ca. 2.000 m<sup>3</sup>.

#### **Abtransport Zwischenangriff Nordbahnhof**

Am Zwischenangriff Nordbahnhof fallen die Ausbruchmassen aus den bergmännischen Tunnelvortrieben zur Ehmannstraße und zum Bf Stuttgart Hbf an, sowie die Massen aus den Teufarbeiten für den Zwischenangriffsschacht selbst.

Aufgrund der räumlichen Nähe der Logistikfläche C können die Ausbruchmassen mit Radladern direkt zu den dortigen Verladeeinrichtungen verbracht werden.

Die Ausbruchmassen von ca. 363300 m<sup>3</sup> fallen über einen Zeitraum von ca. 2,5 Jahren an.

#### **Abtransport Rettungsschacht Rosensteinpark**

Aus dem Rettungsschacht und den Rettungsstollen fallen ca. 700 4.200 m<sup>3</sup> Aushub- und Ausbruchmaterial an, 3.200 m<sup>3</sup> werden davon abgefahren.

Die Abfuhr erfolgt über die Ehmannstraße zur zentralen Baulogstraße.

#### **Abtransport Portal Rosensteintunnel**

Im Bereich des Portals der Rosensteintunnel für die Fernbahn und für die S-Bahn sind die Aushubmassen für den gemeinsamen Voreinschnitt abzufahren.

Die Massen werden über die Baustraße Neckar, die B14 und die Cannstatter Straße zur Baulogstraße C und über diese zur Logistikfläche C transportiert.

Im betrachteten Bereich fallen ca. 15.400 m<sup>3</sup> Aushub an. Die Aushubmassen fallen über einen Zeitraum von ca. 3 Monaten an.

Die maximale Abfuhrleistung pro Tag beträgt ca. 800 m<sup>3</sup>.

#### **Abtransport Eisenbahnbrücke über den Neckar**

Der Aushub für die Widerlager und für die Gründung der Brückenpfeiler hat ein Volumen von ca. 27.000 m<sup>3</sup>.

Die Massen für das Widerlager auf der Seite des Rosensteinparks werden über die Baustraße Neckar abgefahren, die Massen für das Widerlager auf der Seite Bad Cannstatt über die ~~Schönstraße~~ [Schöne Straße](#).

Die Erdmassen aus den Gründungsarbeiten für die Stützen werden über die [Neckartalstraße \(B10\)](#) und die [Schönstraße](#) abtransportiert.

Die Aushubmassen fallen über einen Zeitraum von ca. ~~2,5~~ [4](#) Jahren an ([gestaffelter Baubeginn in den verschiedenen Widerlager- und Pfeilerachsen](#)).





zwischengelagert werden und müssen daher von außerhalb angefahren werden. Die Anlieferung erfolgt über die Baustraße Neckar.

#### **Antransport Eisenbahnbrücke über den Neckar**

Der Antransport des Betons und der Stahlteile für die Eisenbahnbrücke über den Neckar erfolgt je nach Einbauort über die Baustraße Neckar, die Neckartalstraße (B10), ~~oder~~ die ~~Schönstraße~~ ~~Schöne Straße~~ oder die Bundeswasserstraße Neckar.

Die Anlieferung von Stückgut, wie Baustahl und Schalmaterial, sowie das Hinterfüllmaterial für die Widerlager wird über öffentliche Straßen und über die Baustraße Neckar abgewickelt.

#### **Antransport Bereich Bf Stg-Feuerbach**

Der Antransport von Beton und Betonstahl für die Erstellung der Bauwerke im Bereich Bf Stg-Feuerbach erfolgt im wesentlichen über den Zwischenangriff Prag und den zu diesem Zeitpunkt provisorisch fertiggestellten Feuerbacher Tunnel. Die Antransporte des Baumaterials für die Herstellung des Trogbauwerks, der Rettungszufahrt Feuerbach und der Personenunterführung müssen über das öffentliche Straßennetz erfolgen.

#### **Antransport Zwischenangriff Prag**

Über den Zwischenangriff Prag und die Baulogistikstraße werden große Teile der für den Innenausbau des Feuerbacher Tunnels benötigten Massen antransportiert. Die Andienung erfolgt von der Zentralen Umschlagfläche C2 über die Baulogistikstraße zum Zwischenangriff Prag.

#### **Antransport Baugrube Jägerstraße**

Der Antransport der an der Baugrube Jägerstraße benötigten Massen (Beton, Betonstahl, Schalmaterial) erfolgt über die Baulogistikstraße von der zentralen Logistikfläche A1 aus. Nach dem Rückbau der Baulogistikstraße muß die Baugrube über das öffentliche Straßennetz angedient werden.

#### **Antransport Entrauchungsbauwerk Killesberg**

Der Antransport von Spritzbeton, Transportbeton, sowie Stahl und Schalmaterial erfolgt über die Oskar-Schlemmer-Straße.

