



Auslog  
14.2 Bl 1  
10.0.01

# Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.6 a

## Zuführung Ober- und Untertürkheim

Bau-km 1.1 +55 (km 0. 8+55) bis km 7.2 +20: Stuttgart Hbf – Obertürkheim (-Esslingen)  
Bau-km 0.0+00 bis km 2.6+45: Abzweig Wangen – Untertürkheim (Waiblingen/Remsbahn)

### Anlage 14.1: Verkehrsführung während der Bauzeit Erläuterungsbericht



**DB**Projekte Süd GmbH  
Deutsche Bahn Gruppe  
Wolframstraße 20  
70191 Stuttgart

im Auftrag der



# Projekt Stuttgart 21

- Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart
- Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg  
Bereich Stuttgart – Wendlingen mit Flughafenbindung

## Planfeststellungsunterlagen

PFA 1.6 a Zuführung Ober-/Untertürkheim

### Anlage 14.1

## Verkehrsführung während der Bauzeit

## Erläuterungsbericht

Vorhabensträger:

**DB Netz AG**  
Vertreten durch  
**DBProjekte Süd GmbH**  
Wolframstraße 20  
70191 Stuttgart

Bearbeitung:

**ARGE**  
**BUNG/DE-Consult/**  
**FICHTNER Bauconsulting**  
c/o BUNG GmbH  
Kronenstraße 36  
70174 Stuttgart

Stuttgart, 12.07.2002

# INHALTSVERZEICHNIS ANLAGE 14.1

<b>1</b>	<b><u>VERKEHRSFÜHRUNG WÄHREND DER BAUZEIT</u></b> .....	<b>1</b>
<b>1.1</b>	<b><u>Bauabschnitt Stuttgart Hbf – Obertürkheim</u></b> .....	<b>1</b>
1.1.1	<u>Anfahrstollen Rettungszufahrt Stuttgart Hbf Süd</u> .....	1
1.1.2	<u>Zwischenangriff Ulmer Straße</u> .....	1
1.1.3	<u>Hafenbahnstraße von km 6.1+30 – 6.4.10 (Achse 60)</u> .....	2
1.1.4	<u>Geh- und Radweg von km 6.1+25 bis km 6.8+75 (Achse 60)</u> .....	2
<b>1.2</b>	<b><u>Bauabschnitt Abzweig Wangen – Untertürkheim (- Waiblingen/Remsbahn)</u></b> .....	<b>3</b>
1.2.1	<u>Benzstraße km 1.0+40 bis km 1.1+80 (Achse 713)</u> .....	3
1.2.2	<u>Anfahrbaugrube Untertürkheim / Rettungszufahrt Benzstraße</u> .....	3
<b>1.3</b>	<b><u>Zuführung Bad Cannstatt und Wartungsbahnhof Untertürkheim</u></b> .....	<b>4</b>
1.3.1	<u>Allgemein</u> .....	4
1.3.2	<u>Stadtbahntrasse km 0.7+50 bis km 1.0+90 (Achse 214)</u> .....	4
1.3.3	<u>S-Bahn-Gleis Bad Cannstatt Untertürkheim (Strecke 4701) km 0.1+10 (Achse 214) = km 0.3+63 bis km 0.8+15 (Achse 215)</u> .....	4

# 1 Verkehrsführung während der Bauzeit

## 1.1 Bauabschnitt Stuttgart Hbf – Obertürkheim

### 1.1.1 Anfahrstollen Rettungszufahrt Stuttgart Hbf Süd

**Hinweis:** Der Anfahrstollen Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd gehört zum Planfeststellungsabschnitt 1.2. Er wird hier nur nachrichtlich und der Vollständigkeit halber erwähnt.

Die für die Herstellung der Tunnel in bergmännischer Bauweise benötigten Massen werden über die im PFA 1.1 planfestzustellenden Baulogistikwege antransportiert.

Für den Wagenburgtunnel liegen die Verkehrszahlen derzeit bei ca. 28.000 Kfz/Tag mit einem LKW-Anteil von ca. 4 %.

Um eine zusätzliche Verkehrsbelastung der öffentlichen Straßen für den Angriffspunkt Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd zu vermeiden, ist für den Abtransport der Massen von der Baustelleneinrichtungsfläche des Angriffspunktes ein Förderanlagensystem geplant. Hierzu wird eine Förderanlage in Hochlage über die Willy-Brandt-Straße und anschließend zur LKW-Beladungsstelle in der Nähe des derzeitigen Omnibus-Bahnhofes geführt. Von hier aus erfolgt der Weitertransport über die übergeordnete Baulogistikstraße, welche über den Karoline –Kaulla -Weg bis zur Logistik- Fläche C2 führt. Der An- und Abtransport von Baumaterialien auf die Baustelleneinrichtungsfläche der Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd erfolgt über die Willy-Brandt-Straße/ Gebhardt-Müller-Platz und der Zufahrt zum Wagenburgtunnel (Schillerstraße).

### 1.1.2 Zwischenangriff Ulmer Straße

Die Baustelleneinrichtungsfläche des Zwischenangriffs befindet sich an der Ulmer Straße. Die anfallenden Ausbruchmassen der Tunnelvortriebe werden von dort aus über das öffentliche Straßennetz abtransportiert.

Die Verkehrsanbindung des Zwischenangriffes erfolgt zunächst über die Ulmer Straße, von dort aus wird über die Talstraße auf die Bundesstraße B 10 aufgefahren. Für den Weitertransport steht dann die B10 selbst, die B 14 und die über die L 1192 und L 1202 erreichbare BAB A8 zur Verfügung.

Für die Ulmer Straße belaufen sich die Verkehrszahlen derzeit bei ca. 15.829 KFZ/Tag mit einem LKW – Anteil von ca. 5 %. Von der Baustelleneinrichtungsfläche Zwischenangriff Ulmer Straße werden am Tag max. 572 LKW –Fahrten und bei Nacht ca. 18 Lkw- Fahrten erforderlich.

### 1.1.3 Hafenbahnstraße von km 6.1+30 – 6.4.10 (Achse 60)

(vgl. Anlage 14.2, Blatt 1)

Zur Herstellung der Tunnel in offener Bauweise und zur Herstellung der Pressgrube (Einpressverfahren) sowie zur Andienung des bergmännischen Tunnels während der Bauzeit wird die Sperrung der Hafenbahnstraße im Bereich zwischen der Zufahrt zum Kombibahnhof und der Ostseite der vorhandenen Eisenbahnüberführung über die Hafenbahnstraße erforderlich (vgl. Anlage 13.3, Blatt 3). Die Dauer der Sperrzeit des vorg. Teilstückes der Hafenbahnstraße beträgt ca. 5 1/2 Jahre. Die Zufahrt zu den nordöstlich der vorhandenen Eisenbahnstrecke liegenden Industriebetriebe bleibt erhalten.

Das während der Bauzeit zu sperrende Teilstück der Hafenbahnstraße wird überwiegend durch Individualverkehr genutzt. Der aus östlicher Richtung umzuleitende Anteil des Individualverkehrs wird während der Sperrzeit in Richtung Norden über die Augsburgener Straße, Mettinger Straße bis zum Anschluss an den Bruckwiesenweg umgeleitet. Ab der Einmündung der Mettinger Straße in den Bruckwiesenweg erfolgt die Weiterleitung im nördlichen Bereich über den Carl-Benz-Platz mit Anschluss an die Inselstraße in Richtung Westen sowie Anschluss an die Benz-/Augsburger Straße in nördlicher Richtung. In südlicher Richtung wird der Verkehr über den Bruckwiesenweg bis zum Anschluss an die Otto-Konz-Brücken bzw. weiter in Richtung Süden über die Hafenbahnstraße zur Querverbindung, Otto-Hirsch-Brücken, weitergeleitet.

Der in südlicher Richtung umzuleitende Individualverkehr wird durch die Augsburgener Straße, Imweg oder Hafenbahnstraße über die Otto-Hirsch-Brücken bis zum Anschluss an die Uferstraße (Bundesstraße 10) umgeleitet.

Der Abtransport der Aushubmassen und die Zulieferung von Material wird vom Materialumschlagplatz bzw. der Baugrube Hafenbahnstraße (siehe Anlage 13.1, Kapitel 3.1) per Eisenbahn, per Schiffstransport oder über das öffentliche Straßennetz realisiert.

Der LKW-Transport (tagsüber) erfolgt über die Hafenbahnstraße zur Otto-Konz-Brücke und zur Bundesstraße B 10. Von der B 10 aus kann der Weitertransport über die B 14 oder die BAB A8 erfolgen. Die Verkehrszahlen auf den Otto-Konz-Brücken belaufen sich auf 10.367 LKW/Tag mit einem LKW – Anteil von ca. 14 %.

Es werden von der Hafenbahnstraße aus ca. 359 LKW –Fahrten tagsüber erforderlich. Da der Materialtransport nachts vom Materialumschlagplatz Trockenbecken über Förderbänder zur Zugbeladung am Kombibahnhof erfolgt, sind zur Materialanlieferung nachts ca. 30 LKW –Fahrten notwendig.

### 1.1.4 Geh- und Radweg von km 6.1+25 bis km 6.8+75 (Achse 60)

(vgl. Anlage 14.2 Blatt 1)

Zur Herstellung der Baugrube und der Pressgrube, der wasserdichten Spundwand für den Tunnel in offener Bauweise und dem Neubau der Abwas-

serleitung BW-Nr. 6.5413 wird eine Sperrung und Umleitung des Geh- und Radweges erforderlich.

Die Umleitung erfolgt über die vorhandene Geh- und Radwegüberführung über den Uhlbach in km 6.7+50 (Achse 60) in die Hafenbahnstraße von dort aus in nördlicher Richtung über die Bruckwiesenwegbrücke bis zum Anschluss an den vorhandenen Geh- und Radweg.

Zur Herstellung der Tunnel-, Trog- und Stützbauwerke östlich des Bahndammes wird eine bauzeitliche Gleisverlegung notwendig.

Die Umleitung während der bauzeitlichen Gleisverlegung erfolgt dann über die vorhandene Geh- und Radwegüberführung über den Uhlbach (km 6.7+50; Achse 60) zur Hafenbahnstraße und über die Bruckwiesenwegbrücke wieder auf die vorhandene Streckenführung.

## 1.2 Bauabschnitt Abzweig Wangen – Untertürkheim (- Waiblingen/Remsbahn)

### 1.2.1 Benzstraße km 1.0+40 bis km 1.1+80 (Achse 713)

Während der Bauzeit der Rettungszufahrt Untertürkheim muss die Benzstraße zur Erstellung der Rettungszufahrt selbst und als Baustelleneinrichtungsfläche halbseitig gesperrt werden. Die Zu- und Abfahrten für den Tunnelbau werden über die Rettungszufahrt abgewickelt. Dazu werden vor allem die Einfahrten in die Benzstraße bei Bedarf lichtsignaltechnisch geregelt. Die Anpassungen an der Benzstraße im Zuge des Ausbaus der Zu- und Abfahrt der Rettungszufahrt zur Benzstraße sowie die Anpassungsmaßnahmen an der Ausstattung der Benzstraße erfolgen im Benehmen mit der LH Stuttgart.

Im Ereignisfall wird die Benzstraße gesperrt und als Rettungsplatz genutzt (vgl. Anlage 10.2.2, Blatt 9).

### 1.2.2 Anfahrbaugrube Untertürkheim / Rettungszufahrt Benzstraße

Die Andienung der Baustelle erfolgt per LKW. Der An- und Abtransport wird über die offene Baugrube, die zuvor erstellte Rettungszufahrt Untertürkheim, und anschließend über das öffentliche Straßennetz abgewickelt. Von der Benzstraße aus können die Massentransporte über die B 14 oder die B 10 erfolgen.

Die Verkehrszahlen auf der Benzstraße belaufen sich auf ca. 12.918 KFZ/Tag mit einem LKW-Anteil von ca. 7 %.

Von der Anfahrbaugrube Rettungszufahrt Benzstraße werden tagsüber ca. 263 LKW-Fahrten und nachts ca. 95 LKW-Fahrten notwendig.

## 1.3 Zuführung Bad Cannstatt und Wartungsbahnhof Untertürkheim

### 1.3.1 Allgemein

Im Zuge der Baumaßnahme kann es durch Baustellenverkehr zu Verkehrsbehinderungen kommen.

Kurzzeitige Sperrungen (z. B. durch Einheben von Brückenteilen EÜ Alte Untertürkheimer Straße (km 0.8+90 Achse 215) oder durch Leitungsverlegungen in der Augsburgener Straße) erfolgen in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde.

Die Maßnahmen im zentralen Bereich des Wartungsbahnhofs Untertürkheim (km 1.2+22 bis km 2.8+70 (Achse 214) bzw. km 1.5+05 bis km 3.0+18 (Achse 215)) sind Gegenstand des Planfeststellungsabschnittes 1.6 b und sind in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen zum PFA 1.6 a nur nachrichtlich dargestellt.

### 1.3.2 Stadtbahntrasse km 0.7+50 bis km 1.0+90 (Achse 214)

Der Baubereich Überwerfungsbauwerk über die Güterumgehungsbahn und Stützwand kann nur teilweise von DB-eigenem Gelände aus erschlossen werden. Die Lage des Überwerfungsbauwerkes und der Rampe zum Wartungsbahnhof parallel zur SSB-Gleisstrasse erfordern bauzeitliche Eingriffe in die Gleisanlagen der SSB. Es wird eine zeitweise (ca. 6 Monate) Eingleisigkeit für die SSB erforderlich.

Die straßenseitige Erschließung der Baustelle zur Herstellung des Überwerfungsbauwerkes über die Güterumgehungsbahn und der anschließenden Stützwände muss von der Augsburgener Straße aus erfolgen. Dabei müssen die SSB-Gleise überfahren werden. Hierzu wird in Abstimmung mit der SSB und der Stadt Stuttgart die ehemalige Zufahrt im Bereich der Eisenbahnbrücke der Interregio-Kurve über die SSB und die Augsburgener Straße (ca. SSB-km 1.4) ausgebaut.

### 1.3.3 S-Bahn-Gleis Bad Cannstatt Untertürkheim (Strecke 4701) km 0.1+10 (Achse 214) = km 0.3+63 bis km 0.8+15 (Achse 215)

Zur Herstellung der Baufreiheit für das Rahmenbauwerk im Bereich der Motorenwerke wird das bestehende S-Bahn-Gleis Bad Cannstatt – Untertürkheim (Strecke 4701) außer Betrieb genommen. Die S-Bahn verkehrt bauzeitlich westlich der Motorenwerke vorbei auf den Gleisen des Güterbahnhofs Bad Cannstatt und geht im Bereich der S-Bahn-Station Gottlieb-Daimler-Stadion wieder in den Bestand über. Diese Fahrtmöglichkeit wird im Zuge des veranstellungsgerechten Ausbaus der S-Bahn-Station Gottlieb-Daimler-Stadion fertiggestellt. Sie ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.