

Projekt Stuttgart 21

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

PFA 1.3 Filderbereich mit Flughafenanbindung
Teilabschnitt 1.3a, Neubaustrecke mit Station NBS
einschließlich
L 1192/L 1204, Südumgehung Plieningen

Planänderungsverfahren

1. Planänderung nach § 76 VwVfG

Erläuterungen zur Planänderung

(Ergänzung des Erläuterungsberichts Teil III)

Vorhabenträger:

DB Netz AG
vertreten durch
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplensstraße 17
70191 Stuttgart


R. Berghorn
gez. i.V. Breidenstein

Bearbeitung:

Ingenieurgemeinschaft Stuttgart 21 - PFA 1.3

 OBERMEYER
PLANEN + BERATEN GmbH  müller + hereth  SPIEKERMANN
BERATENDE INGENIEURE

Hasenbergstraße 31
70178 Stuttgart

gez. i.V. G. Schneider

Planfestgestellt gem. § 18 Abs. 1 AEG
i.V.m. § 76 Abs. 3 VwVfG
am 22.06.2020,
Az. 591pä/012-2017#017
Eisenbahn-Bundesamt,
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Im Auftrag

Runge



Stuttgart, den ~~08.09.2017~~ 31.01.2018

Inhaltsverzeichnis

1 Vorhabenbeschreibung PFA 1.3a	4
2 Beschreibung der Planänderungen	4
2.1 Linienführung (Gleisplanung)	5
2.1.1 Trassierungsänderung Schutzweichen (BW-Nr. 3.1301)	5
2.1.2 Gradientenanhebung EÜ Tunnel AS Messe Nord (BW-Nr. 3.1101)	5
2.2 Bauwerksplanung	6
2.2.1 WÜ Hattenbach (BW-Nr. 3.3301)	6
2.2.2 EÜ Koppentalklinge (BW-Nr. 3.2103)	6
2.2.3 Trogbauwerk Ost Flughafentunnel (BW-Nr. 3.1209)	6
2.3 Straßen und Wege	7
2.3.1 Anpassung Seitenweg zwischen NBS und BAB A8 (BW-Nr. 3.3101)	7
2.3.2 Station NBS / Bahnhofsvorplätze	7
3 Anlagen Dritter als notwendige Folgemaßnahme	8
3.1 Leitungen Dritter	8
3.2 Straßen und Wege Dritter (Folgemaßnahmen)	9
3.3 Sonstige Anlagen Dritter	9
4 Südumgehung Plieningen (gemeinsames Planfeststellungsverfahren gemäß § 78 VwVfG)	9
5 Brand- und Katastrophenschutzkonzept	9
6 Ver- und Entsorgung, Technische Anlagen	9
6.1 Ver- und Entsorgung	9
6.1.1 Bahnentwässerung Änderung der Einleitstelle in den Hattenbach (BW-Nr. 3.1101)	9
6.1.2 Zusätzliche Entwässerungsleitung (BW-Nr. 3.1101)	10
6.1.3 Verlegung der Transportleitung (BW-Nr. 3.4105)	10
6.1.4 Lagekorrektur Entwässerung Schutzweichen (BW-Nr. 3.1101)	10
6.1.5 Lagekorrekturen Entwässerung Bereich Abzweig Flughafenkurve (BW-Nr. 3.1101)	10
6.1.6 Lagekorrektur Transportleitung RRB Koppentalklinge (BW-NR. 3.4113)	11
6.1.7 Änderung Bahnentwässerung Brückenbauwerk AS Messe (BW-Nr. 3.1101)	11
6.1.8 Änderung Transportleitung RRB NBS (BW-Nr. 3.4106)	11
6.1.9 Lagekorrektur Entwässerung Bereich Abzweig Flughafentunnel (BW-Nr. 3.1101)	12
6.1.10 Lagekorrektur Entwässerung an der BAB A8 (BW-Nr. 3.1101)	12
6.2 Technische Anlagen	12
6.2.1 Technikraum Notausgang Ost Flughafentunnel (BW-Nr. 3.2211)	12
7 Baudurchführung	13
7.1 Baulogistik	13
7.1.1 Bauzeitliche Befahrbarkeit der Notausgänge zur Verbindung der Tunnelröhren des Flughafentunnels	13

7.2 Verkehrsführung während der Bauzeit	13
8 Bauzeit	13
9 Grundeigentum	14
9.1 Grunderwerb	14
9.1.1 Entfall der fehlerhaften vorübergehenden Flächeninanspruchnahme L 1192	14
9.2 Beweissicherung	14
10 Auswirkungen der Planänderung	14
10.1 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)	14
10.2 Schall- und erschütterungstechnische Untersuchungen	15
10.3 Baugrund und Hydrologie	15
10.4 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	15
10.5 Elektrische und magnetische Felder	15
10.6 Klima und Lufthygiene	16
11 Wasserrechtliche Belange	16
12 Sondergutachten	16
13 Geänderte planfestgestellte Unterlagen:	17
14 Abkürzungsverzeichnis	18
15 Zusammenstellung der geänderten Unterlagen	20

1 Vorhabenbeschreibung PFA 1.3a

Der Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3a umfasst den autobahnparallelen Verlauf der Neubaustrecke (NBS) auf den Fildern bis zur Gemarkungsgrenze der Stadt Stuttgart. Im Westen schließt die NBS an den PFA 1.2 (Fildertunnel) und im Osten an den PFA 1.4 (Filderbereich bis Wendlingen) an.

Bestandteile des Planfeststellungsabschnitts 1.3a sind:

- Neubaustrecke Stuttgart Feuerbach – Ulm Hbf von NBS-km 10,0+30 bis 15,3+11
- Strecke Abzw. Stuttgart Heerstraße – Abzw. Stuttgart Plieningen (Flughafentunnel) von FT-km 0,0+00 bis 3,0+26 mit der Station NBS inkl. Abzweigbauwerk für die optionale Verbindung zwischen Flughafentunnel und Flughafenkurve (Option Wendlingen)
- Station NBS auf der Strecke Abzw. Stuttgart Heerstraße - Abzw. Stuttgart Plieningen (Flughafentunnel)
- Teilbereich der Strecke Abzw. Stuttgart Heerstraße – Stuttgart Flughafen/ Messe (Flughafenkurve) von FK-km 0,0+00 bis 0,7+13 (Abzweigbereich mit den beiden eingleisigen Tunnelröhren)
- Umbau der Anschlussstelle Plieningen der BAB A8
- „Südümgehung Plieningen“ Straßenbaumaßnahme des Landes (L 1192 / L 1204) gemäß § 78 VwVfG (gemeinsames Verfahren)

Am 14.07.2016 hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart) mit Az: 591ppw/018-2300#001 den Planfeststellungsbeschluss gemäß §§ 18 AEG, 78 VwVfG für das Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS einschließlich L 1192 / L 1204, Südümgehung Plieningen)“ erlassen.

2 Beschreibung der Planänderungen

Zwischenzeitlich haben sich im Rahmen der Vertiefung der Entwurfsplanung Änderungen und Ergänzungen ergeben. Hierfür sind Änderungen gegenüber der festgestellten Planung PFA 1.3a erforderlich.

Im gegenständlichen Planänderungsverfahren – 1. Planänderung sind die folgenden geänderten Maßnahmen zusammengefasst.

Die Maßnahmen des Verfahrensteils „Südümgehung Plieningen“ sind von dieser Planänderung nicht betroffen.

2.1 Linienführung (Gleisplanung)

2.1.1 Trassierungsänderung Schutzweichen (BW-Nr. 3.1301)

Verschiebung der Schutzweichen gemäß Fahrdynamischer und Oberbautechnischer Prüfung:

Aufgrund eines Einwandes in der Fahrdynamischen und Oberbautechnischen Prüfung durch die DB Netz AG mussten die Schutzweichen am Abzweig Flughafenkurve (BW-Nr. 3.1301) aus bzw. an den Anfang der Übergangsbögen verschoben werden.

Daraus resultieren die Anpassungen im Erdbau des Bahnkörpers, der Streckenentwässerung, der Linienführung des Seitenweges südl. der NBS und des Bauwerks der Eisenbahnüberführung (EÜ) Koppentalklinge im Bereich NBS-km 10,9+60 bis 11,0+40.

2.1.2 Gradientenanhebung EÜ Tunnel AS Messe Nord (BW-Nr. 3.1101)

Entkoppelung des NBS-Bahnkörpers von dem vorhandenen Straßentunnel AS Messe Nord (überschüttetes Bauwerk) zur Konfliktvermeidung bzgl. Ril 804.1101:

Die Trasse der NBS überquert bei NBS-km 11,6+81 den bestehenden, 2006/2007 hergestellten Straßentunnel der Anschlussstelle Messe Nord der BAB A8 (BAB-km 196+003, ASB-Nr. 731-770). Vom nördlichen Tunnelende (Portal zum anschließenden Trog) bis 3,00m südlich der künftigen Gleisachse Stuttgart – Ulm ist das Bauwerk als Eisenbahnüberführung (EÜ) definiert. Da das bestehende Bauwerk abweichend von den Regelungen der Ril 804.1101 im Kreuzungsbereich mit der NBS keine rechtwinklig zu den Gleisachsen verlaufenden Abschlüsse aufweist, soll das Bauwerk überschüttet ausgebildet werden, so dass die Feste Fahrbahn (FF) in der Bauart der anschließenden Streckenabschnitte (FF auf Erdbau) über das bestehende Bauwerk überführt und somit auf rechtwinklige Bauwerksabschlüsse verzichtet werden kann.

Die erforderliche Bauhöhe der FF auf dem Erdbau gemäß Projektfestlegung beträgt 1,42m (zwischen Schienenoberkante und dem Planum unter der tiefen Schiene), damit unter der HGT (hydraulisch gebundene Tragschicht) mindestens 50 cm FSS (Frostschutzschicht) vorhanden sind. Da die Überschüttung für das rechte (südliche) NBS-Gleis Stuttgart – Ulm in der bisherigen Trassierung (gemäß PFU mit Beschluss vom 14.07.2016) ausreichend ist, wird lediglich die Gradienten des linken (nördlichen) NBS-Gleises Ulm – Stuttgart soweit angehoben, dass eine ausreichende Überschüttung erreicht wird. Die Lage beider NBS-Gleise bleibt unverändert gegenüber der bisherigen Trassierung.

Die Gradientenanhebung des linken (nördlichen) NBS-Gleises (BW-NR. 3.1101) beträgt an der EÜ Tunnel AS Messe Nord bis zu ca. 35cm. Der Anhebungsbereich erstreckt sich von ca. NBS-km 11,3+42 bis 12,0+44. Er beginnt somit nach der bei ca. NBS-km 11,2+02 bestehenden Straßenüberführung (SÜ) L 1192 (Heerstraße) und endet vor der bei ca. NBS-km 12,0+62 bestehenden SÜ AS Messe Nord. Das innerhalb des Anhebungsbereiches bestehende Parkhaus der Landesmesse Stuttgart bei ca. NBS-km 11,7+42 bis 11,9+04 weist mit über 9 Meter eine ausreichende lichte Höhe über den Gleisen der NBS auf.

Im Anhebungsbereich verläuft die NBS weitgehend im Einschnitt bzw. etwa auf Niveau des bestehenden Geländes, so dass infolge der Gradientenanhebung kein zusätzlicher Grundflächenbedarf erforderlich ist.

2.2 Bauwerksplanung

2.2.1 WÜ Hattenbach (BW-Nr. 3.3301)

Als bauliche Folge aus dem geänderten Verlauf der Bahnentwässerung siehe (Kap. 6.1.1) wird im Bereich der Wirtschaftswegüberführung (WÜ) über den Hattenbach (BW-Nr. 3.3301) in NBS-km 10,0+88 auf die Leitungsdurchführung aus der Streckenentwässerung durch die östliche Rahmenwand verzichtet. Die Einleitung der Streckenentwässerung in den Hattenbach erfolgt stattdessen im nordöstlich der WÜ anschließenden Böschungsbereich. Der Einleitungsbereich wird befestigt.

Die Anpassungen am Brückenbauwerk erfordern keinen zusätzlichen Grundflächenbedarf.

2.2.2 EÜ Koppentalklinge (BW-Nr. 3.2103)

Als bauliche Folge aus der Verschiebung der Schutzweichen (siehe Kap. 2.1.1) wird an der Eisenbahnüberführung (EÜ) über die Koppentalklinge (BW-Nr. 3.2103) in NBS-km 11,0+11 die Größe und Position der Deckenöffnung zwischen dem künftig südlich der NBS-Trasse verlaufenden Seitenweg und dem Anschlussbereich an das unter der benachbarten Bundesautobahn (BAB) A8 bestehende Rahmenbauwerk angepasst.

Erforderlich wird diese Anpassung durch die Trassierungsänderung der Schutzweichen am Abzweig Flughafenkurve und die damit verbundene Anpassung des Seitenweges südlich der NBS-Trasse.

Die Anpassungen am Brückenbauwerk erfordern keinen zusätzlichen Grundflächenbedarf.

2.2.3 Trogbauwerk Ost Flughafentunnel (BW-Nr. 3.1209)

Im Verlauf der vertieften Entwurfsplanung konnte durch eine optimierte Baugrubenplanung am Trogbauwerk eine Optimierung der Grundflächeninanspruchnahme sowie der bauzeitliche Beeinflussung des Straßenverkehrs erreicht werden.

Am Anschwenkbauwerk Grundwasserwanne / Trog Flughafentunnel Zulauf Ost (BW-Nr. 3.1209) für das 3. Gleis Ri. Wendlingen (Option Wendlingen) wird eine Reduzierung des baulichen Umgriffs an der benötigten Baugrube durch senkrechten Verbau erreicht und demzufolge ebenfalls eine Reduzierung der Grunderwerbsflächen. Im Bereich NBS-km 12,6+70 bis 12,8+00 (FT-km 2,6+25 bis 2,7+15) erfolgt die Herstellung der Baugrube mittels einer senkrechten Verbaumaßnahme bestehend aus einer Trägerbohlwand auf der Nordseite der Grundwasserwanne. Durch den rückverankerten Baugrubenverbau wird eine zusätzliche vorübergehende Flächeninanspruchnahme erforderlich, die nur unterirdisch wirksam wird.

Durch diese Verbaumaßnahme wird eine Vermeidung bzw. Minimierung der bauzeitlichen Beeinflussung des Straßenverkehrs auf der Landesstraße L 1192, welche unmittelbar nördlich entlang der Baugrube verläuft, erreicht.

2.3 Straßen und Wege

2.3.1 Anpassung Seitenweg zwischen NBS und BAB A8 (BW-Nr. 3.3101)

Begründet durch die Trassierungsänderung (Verschiebung) der Schutzweichen am Abzweig Flughafenkurve (siehe Kap. 2.1.1) und der damit verbundenen Änderung im Erdbau des Bahnkörpers wird im Bereich der Koppentalklinge bei NBS-km 10,9+20 bis 11,0+30 der Seitenweg geringfügig in seiner Lage korrigiert. Diese Lagekorrektur hat keine nennenswerten Auswirkungen auf den Seitenweg selbst. Lediglich der nach oben offene Rahmen der EÜ Koppentalklinge ist in der Folge anzupassen (siehe Kap. 2.2.2). Der Seitenweg (BW-Nr. 3.3101) zwischen der NBS-Trasse und der BAB A8 dient der straßenseitigen Erschließung der Bahnstrecke sowie der Autobahnanlage zu Unterhaltungszwecken.

Die Anpassungen am Seitenweg erfordern keinen zusätzlichen Grundflächenbedarf.

2.3.2 Station NBS / Bahnhofsvorplätze

Die Stationsplanung des unterirdischen Bahnhofs „Station NBS“ wird von den Planänderungen nicht berührt.

An den Außenanlagen der Station NBS ergeben sich nachfolgend beschriebene Änderungen bzw. Anpassungen:

2.3.2.1 Neubau einer Stützwand einschl. Treppenanlage nördlich, sowie Anpassung der südlichen Treppenanlage des Zugangs Ost (BW-NR. 3.3159)

Der Zugang Ost besitzt sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite Stationszugänge. Um die von Norden kommenden Fußgängerströme vom Straßenniveau zu dem nördlichen Eingangsbereich zu führen, wird zur Überbrückung der vorhandenen Höhendifferenz eine Treppenanlage inkl. einer Stützwand erforderlich. Die Treppenanlage südlich des Zugangs Ost wird in diesem Zuge angepasst.

Für die Herstellung der Stützwand inkl. Baugrube wird keine weitere Flächeninanspruchnahme benötigt. In diesem Bereich ist bereits durch das Planfeststellungsverfahren 1.3a eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme sowie eine dingliche Sicherung im Hinblick auf künftige Instandhaltungsmaßnahmen und evtl. damit verbundenen Abgrabungen vorgesehen.

Im Baugrubenbereich vorhandene Leitungen sind bauzeitlich zu berücksichtigen bzw. zu sichern (BW-Nr. .3.51240 / 3.5362 / 3. 54177 / 3.55129 / 3.5601).

2.3.2.2 Bauzeitliche Flächeninanspruchnahme für Stützwand am Wirtschaftshof Hotel Wyndham (BW-Nr. 3.3150)

Im Verlauf der vertieften Entwurfsplanung und der Detailierung der Stützwandplanung im Bereich Wirtschaftshof Hotel Wyndham wird eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme auf Grund der benötigten Baugrube erforderlich.

Im Zuge der Errichtung der Station NBS und der damit verbundenen Neugestaltung der Flughafenstraße zwischen dem künftigen zentralen Zugang und dem Entrauchungsbauwerk Mitte muss die bestehende Stützwand nördlich des Gehwegs entlang der Flughafenstraße zum größten Teil abgebrochen und angepasst an die neue Geometrie des Straßenverlaufs hergestellt werden (BW-Nr. 3.3150). Diese Stützwand dient zur Abfangung der Höhendifferenz zum tieferliegenden Wirtschaftshof des Hotels Wyndham.

Für die zur Herstellung der Stützwand erforderliche Baugrube ist es erforderlich, nördlich der Stützwand zusätzliche Flächenanteile des Wirtschaftshofs vorübergehend, während der Bauzeit in Anspruch zu nehmen.

Im Baugrubenbereich vorhandene Leitungen sind bauzeitlich zu berücksichtigen bzw. zu sichern (BW-Nr. 3.51210 / 3.5372 / 3.5565).

Nach Herstellung der Stützwand und Verfüllung der Baugrube wird der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt.

In diesem Bereich ist bereits durch das Planfeststellungsverfahren 1.3a eine dingliche Sicherung vorgesehen, sodass im Hinblick auf künftige Instandhaltungsmaßnahmen und evtl. damit verbundene Abgrabungen keine zusätzliche dingliche Sicherung notwendig ist.

3 Anlagen Dritter als notwendige Folgemaßnahme

3.1 Leitungen Dritter

Bei einigen Leitungen im Bereich der Stützwände an der Station NBS (BW-Nr. 3.3159 und 3.3150 siehe Kap. 2.3.2.1 und 2.3.2.2) und der Transportleitung RRB Koppental Klinge (BW-Nr. 3.4113 siehe Kap. 6.1.6) wurde der Umgriff der Sicherungsmaßnahmen bzw. Anpassungen in Folge der beschriebenen Planänderungen geringfügig nachgeführt.

Zusätzlich ist eine Trinkwasserleitung im Bereich Hotel Wyndham betroffen. Diese Leitung (BW-Nr. 3.5372 siehe Kap. 2.3.2.2) ist im Bereich der neu zu erstellenden Stützwand zu verlegen.

Die geringfügigen Anpassungen, bzw. Änderungen von Leitungen Dritter sind im Bauwerksverzeichnis behandelt. Auf eine zeichnerische Darstellung wurde im gegenständlichen Planänderungsverfahren verzichtet. Demzufolge wurden die Planunterlagen der Anlage 8 nicht geändert.

Folgende Leitungen Dritter sind zu berücksichtigen:

- BW-Nr. 3.51240 / 3.5362 / 3.54177 / 3.55129 und 3.5601 im Bereich des Bahnhofsvorplatzes der Station NBS Zugang Ost (Stützwand nördlich des Zugangs siehe Kap. 2.3.2.1)
- BW-Nr. 3.51210 / 3.5372 und 3.5565 im Bereich der Stützwand am Wirtschaftshof Hotel Wyndham (siehe Kap. 2.3.2.2)
- BW-Nr. 3.5473 im Bereich der Transportleitung RRB Koppental Klinge (siehe Kap. 6.1.6)

3.2 Straßen und Wege Dritter (Folgebmaßnahmen)

Straßen und Wege Dritter sind von den vorliegenden Planänderungen nicht berührt.

3.3 Sonstige Anlagen Dritter

Sonstige Anlagen Dritter sind von den vorliegenden Planänderungen nicht berührt.

4 Südumgehung Plieningen (gemeinsames Planfeststellungsverfahren gemäß § 78 VwVfG)

Die Straßenbaumaßnahme „Südumgehung Plieningen“ des Regierungspräsidiums Stuttgart (Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg) ist von den vorliegenden Planänderungen des gegenständlichen Planänderungsverfahrens nicht betroffen.

5 Brand- und Katastrophenschutzkonzept

Das Brand- und Katastrophenschutzkonzept ist durch die geplanten Änderungen des gegenständlichen Planänderungsverfahrens nicht betroffen.

6 Ver- und Entsorgung, Technische Anlagen

6.1 Ver- und Entsorgung

Im Rahmen des gegenständlichen Planänderungsverfahrens werden einige Ver- und Entsorgungsanlagen geändert.

6.1.1 Bahnentwässerung Änderung der Einleitstelle in den Hattenbach (BW-Nr. 3.1101)

Die Einleitung der NBS-Entwässerung (BW-Nr. 3.1101) in den Hattenbach erfolgt nicht wie zuvor geplant mittels einer Leitungsdurchführung innerhalb der Wirtschaftswegüberführung (WÜ) Hattenbach (BW-Nr. 3.3301) sondern nordöstlich der Wegbrücke im Böschungsbereich. Die Einleitstelle ist zu befestigen (siehe auch Kap. 2.2.1).

Zwischen NBS-km 10,0+95 bis 10,1+80 wird die Längsneigung der Tiefenentwässerung gedreht und mittels einer Querung unter der Neubaustrecke zum Drosselschacht geführt. Die Rückhaltung der Streckenentwässerung in dem geänderten Leitungsabschnitt erfolgt in der Bahnentwässerungsleitung selbst. Das Wasser, das in den unveränderten Abschnitten anfällt, wird weiterhin im unterirdischen Regenrückhalteraum (BW-Nr. 3.4110) rückgehalten.

Die Einleitungsmenge in den Hattenbach bleibt somit unverändert gedrosselt bei 20 l/s. Diese Anpassung der Leitungsführung zur Einleitstelle in der Böschung des Hattenbachs erfordert einen zusätzlichen Grunderwerb.

6.1.2 Zusätzliche Entwässerungsleitung (BW-Nr. 3.1101)

Im Verlauf der vertieften Entwurfsplanung wurde eine zusätzliche Entwässerungsleitung zwischen dem nördlichem NBS-Gleis und dem Trogbauwerk Abzweig Flughafentunnel nördliche Röhre im Bereich NBS-km 10,6+90 bis 10,9+20 erforderlich um die Standsicherheit des Bahnkörpers unter der Festen Fahrbahn der Neubaustrecke sicher zu stellen. Diese Leitung wird bei NBS-km 10,6+90 in die NBS-Streckenentwässerung eingebunden. Aus Gründen der Konsistenz aller Unterlagen wurde diese Leitung in das PÄV 1 aufgenommen.

Die Anpassung erfordert keine zusätzliche Grundflächeninanspruchnahme.

6.1.3 Verlegung der Transportleitung (BW-Nr. 3.4105)

Im Verlauf der vertieften Entwurfsplanung wurde eine Verlegung der Transportleitung (BW-Nr. 3.4105) nördlich der NBS-Trasse im Bereich des NBS-km 10,6+42 bis 10,9+35 erforderlich, um innerhalb des Weges Trassenfreiheit für die zu verlegende Gashochdruckleitung (BW-Nr. 3.5202) zu erlangen. Die Transportleitung wird um wenige Meter aus der Wegfläche in den südlichen Wegrand des Rad- und Wirtschaftsweges verschoben. Aus Gründen der Konsistenz aller Unterlagen wurde diese Leitung in das PÄV 1 aufgenommen.

Die Anpassung erfordert keine zusätzliche Grundflächeninanspruchnahme.

6.1.4 Lagekorrektur Entwässerung Schutzweichen (BW-Nr. 3.1101)

Durch die notwendig gewordene Verschiebung der Schutzweichen am Abzweig Flughafenkurve (siehe Kap. 2.1.1) und den damit verbunden Änderungen des Bahnkörpers ergeben sich Lagekorrekturen der Bahnentwässerungsanlagen (Leitungen und Bahnseitengräben) im Bereich NBS-km 10,9+30 bis 11,0+40 (BW-Nr. 3.1101).

Die Anpassung erfordert keine zusätzliche Grundflächeninanspruchnahme.

6.1.5 Lagekorrekturen Entwässerung Bereich Abzweig Flughafenkurve (BW-Nr. 3.1101)

Im Verlauf der vertieften Entwurfsplanung sind vereinzelt Lagekorrekturen der Entwässerungsleitungen (BW-Nr. 3.1101) im Bereich NBS-km 11,0+40 bis 11,6+50 vorgenommen worden. Aus Gründen der Konsistenz aller Unterlagen wurden diese Leitungen in das PÄV 1 aufgenommen.

Die Anpassung erfordert keine zusätzliche Grundflächeninanspruchnahme.

6.1.6 Lagekorrektur Transportleitung RRB Koppentalklinge (BW-Nr. 3.4113)

Im Verlauf der vertieften Entwurfsplanung wurde eine Lagekorrektur der Transportleitung (BW-Nr. 3.4113) zur Ableitung des Niederschlagswassers aus der Bahnanlage nördlich der NBS-Trasse bis zum Regenrückhaltebecken Koppentalklinge im Bereich NBS-km 11,1+70 bis 11,3+30 erforderlich, um Trassenfreiheit für die zu verlegende Gashochdruckleitung DN 200 (BW-Nr. 3.5202) zu erlangen. Die Transportleitung wird um wenige Meter verschoben.

Die Bestandsleitung DN 200 (BW-Nr. 3.5473) ist in diesem Bereich zu verlegen.

Die Änderung der Leitungsführung erfordert im Bereich der Unterquerung der L 1192 eine geringfügige Anpassung der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme sowie der dinglichen Sicherung.

6.1.7 Änderung Bahnentwässerung Brückenbauwerk AS Messe (BW-Nr. 3.1101)

Im Verlauf der vertieften Entwurfsplanung wurde eine Änderung der Bahnentwässerung (BW-Nr. 3.1101) im Bereich NBS-km 12,0+20 bis 12,2+00 erforderlich, um das Brückenbauwerk AS Messe zu umfahren und die vorhandenen Sammelkanäle DN 1400 (BW-Nr. 3.5448 / 3.5461) und DN 1200 (BW-Nr. 3.5405) zu queren.

Die Änderung der Leitungsführung erfordert eine zusätzliche vorübergehende Flächeninanspruchnahme sowie dinglichen Sicherung.

6.1.8 Änderung Transportleitung RRB NBS (BW-Nr. 3.4106)

Im Verlauf der vertieften Entwurfsplanung wurde eine Änderung der Transportleitung (BW-Nr. 3.4106) im Bereich NBS-km 11,8+50 bis 13,1+75 mit Anschluss an das Regenrückhaltebecken NBS wegen der Änderung der Bahnentwässerung im Bereich der AS Messe, der Umplanung der Tröge Ost des Flughafentunnels (BW-Nr. 3.1209) sowie zum Erlangen der Trassenfreiheit für die zu verlegende Gashochdruckleitung DN 200 (BW-Nr. 3.5404) erforderlich. Im Bereich von NBS-km 11,8+50 bis 12,4+50 entfällt die Transportleitung südlich der NBS-Trasse wegen der Umplanung der Bahnentwässerung im Bereich AS Messe (siehe Kap. 6.1.7). Die Transportleitung beginnt damit erst an der Querung bei NBS-km 12,4+50. Bei NBS-km 12,6+50 unterquert die Transportleitung nicht mehr die Landesstraße L 1192 in den nördlich der L 1192 parallel verlaufenden Wirtschaftsweg, sondern verläuft südlich der L 1192 bis zum NBS-km 13,1+60. Hier unterquert die Transportleitung die L 1192 und wird in der östlichen Böschung des Regenrückhaltebeckens NBS bei NBS-km 13,1+75 in die Beckenanlage eingeleitet.

Die Änderung der Leitungsführung erfordert die Anpassung der Grundflächeninanspruchnahme.

6.1.9 Lagekorrektur Entwässerung Bereich Abzweig Flughafentunnel (BW-Nr. 3.1101)

Im Verlauf der vertieften Entwurfsplanung sind vereinzelte Lagekorrekturen der Entwässerungsleitungen (BW-Nr. 3.1101) im Bereich NBS-km 12,4+50 bis 12,8+50 vorgenommen worden. Vorrangig durch die Änderungen am Notausgang Ost und Trogbauwerk Ost des Flughafentunnels wurden die Anpassungen der Entwässerungsleitungen erforderlich. Aus Gründen der Konsistenz aller Unterlagen wurden diese Leitungen in das PÄV 1 aufgenommen.

Die Anpassung erfordert keine zusätzliche Grundflächeninanspruchnahme.

6.1.10 Lagekorrektur Entwässerung an der BAB A8 (BW-Nr. 3.1101)

Im Verlauf der vertieften Entwurfsplanung wurde eine Lagekorrektur der Bahnentwässerungsleitung (BW-Nr. 3.1101) an der BAB A8 in der AS Plieningen im Bereich NBS-km 13,9+40 bis 14,2+00 ist zur Optimierung des Leitungsverlaufes am bestehenden Abrolldamm (BW-Nr. 3.3313) sowie des Neubaus der Schallschutzwand BAB A8 (BW-Nr. 3.4407) erforderlich. Aus Gründen der Konsistenz aller Unterlagen wurde diese Leitung in das PÄV 1 aufgenommen.

Die Anpassung erfordert keine zusätzliche Grundflächeninanspruchnahme.

6.2 Technische Anlagen

6.2.1 Technikraum Notausgang Ost Flughafentunnel (BW-Nr. 3.2211)

Der ursprünglich geplante Technikraum (BW-Nr. 3.2211) östlich des Verbindungsgangs vom Notausgang Ost Flughafentunnel bei ca. FT-km 2,6+55 entfällt aufgrund der Anpassungen des Verbindungsgangs bezüglich der Baulogistik zur bauzeitlichen Befahrbarkeit des Notausgangs mit Verbindung zwischen der beiden Tunnelröhren des Flughafentunnels (siehe Kap. 7.1.1). Durch die Anpassung hinsichtlich der Baulogistik wurde der Verbindungsgang aufgeweitet, damit dieser für die Durchfahrt von LKWs und Baufahrzeugen geeignet ist. Aufgrund dieser bauzeitlichen Aufweitung ergeben sich für den Endzustand Resträume, die den ursprünglich östlich des Verbindungsgangs geplanten Technikraum aufnehmen können.

7 Baudurchführung

7.1 Baulogistik

7.1.1 Bauzeitliche Befahrbarkeit der Notausgänge zur Verbindung der Tunnelröhren des Flughafentunnels

Auf Grund der vorgesehenen Baulogistik werden die beiden Verbindungsgänge der Notausgänge West und Ost als Folgemaßnahme (siehe Kap. 6.2.1) für den Baustellenverkehr aufgeweitet

Notausgang West Flughafentunnel bei ca. FT-km 0,5+82 (BW-NR. 3.2202)

Der Notausgang West (BW-Nr. 3.2202) ist für eine bauzeitliche Befahrbarkeit für LKWs und Baustellenfahrzeuge auszubilden, welche nach der Fertigstellung der BTO-Arbeiten wieder rückgebaut werden muss. Nach dem Rückbau der bauzeitlichen Rampen für die Befahrbarkeit für Baustellenfahrzeuge muss der Notausgang für die endgültige Nutzung als Notausgang umgebaut werden.

Notausgang Ost Flughafentunnel bei ca. FT-km 2,6+55 (BW-Nr. 3.2211)

Der Notausgang Ost (BW-Nr. 3.2211) ist für eine bauzeitliche Befahrbarkeit für LKWs und Baustellenfahrzeuge auszubilden, welche nach der Fertigstellung der BTO-Arbeiten wieder rückgebaut werden muss. Nach dem Rückbau der bauzeitlichen Rampen für die Befahrbarkeit für Baustellenfahrzeuge muss der Notausgang für die endgültige Nutzung als Notausgang inkl. Technikraum umgebaut werden.

Beide Maßnahmen haben keinen Einfluss auf die Grundflächeninanspruchnahme.

7.2 Verkehrsführung während der Bauzeit

Die Verkehrsführung während der Bauzeit ist von den vorliegenden Planänderungen nicht berührt.

8 Bauzeit

Die Umplanung (bauzeitliche Befahrbarkeit) der Notausgänge West und Ost des Flughafentunnels (siehe Kap. 7.1.1) führt zu mehr Flexibilität bezüglich der Baulogistik. Durch das Erreichen einer höheren Flexibilität in den Abläufen der Baulogistik kann eine Verkürzung der Gesamtbauzeit erreicht werden.

9 Grundeigentum

9.1 Grunderwerb

Der Grunderwerb muss durch die vorliegenden Planänderungen geringfügig angepasst werden.

Die detaillierte Darstellung der Änderungen des Grunderwerbs ist in der Anlage 9 in Form von Austauschunterlagen erfolgt.

9.1.1 Entfall der fehlerhaften vorübergehenden Flächeninanspruchnahme L 1192

Die irrtümlicherweise dargestellte vorübergehende Flächeninanspruchnahme in der Planfeststellung PFA 1.3a im Fahrbahnbereich der Landesstraße L 1192 im Bereich NBS-km 12,5+50 bis 13,5+30 wird ersatzlos entfernt. Mit dem Entfall dieser irrtümlichen Flächeninanspruchnahme aus PFA 1.3a wird dieser Missstand wieder korrigiert.

9.2 Beweissicherung

Der Verlauf der Beweissicherungsgrenze ist von den geplanten Änderungen nicht betroffen.

10 Auswirkungen der Planänderung

10.1 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Gegenüber der planfestgestellten Unterlage sind einige Änderungen der technischen Planung sowie der Bauleistik vorgesehen. Durch diese Änderungen ergeben sich in Bezug auf die betrachtenden Schutzgüter nach §2 (1) UVPG keine zusätzlichen erheblichen Umweltauswirkungen. Somit ist die Umweltverträglichkeit des Bauvorhabens auch unter Berücksichtigung der Planänderungen im PÄV 1 gegeben.

Der UVS-Bericht der Anlage 15.1 erhält Austauschseiten, um die Konsistenz der angegebenen Flächengrößen mit der Anlage 18.1 (LBP) zu wahren. Die Plananlagen der Anlage 15.2 wurden nicht überarbeitet, da die Änderung der technischen Planung im gegebenen Zusammenhang lediglich einen nachrichtlichen Charakter aufweist.

10.2 Schall- und erschütterungstechnische Untersuchungen

Durch die geplanten Änderungen ergeben sich keine signifikanten Veränderungen und somit keine zusätzlichen Betroffenheiten.

Das betrifft insbesondere auch die Gradientenanhebung des linken, nördlichen NBS-Gleises im Bereich der EÜ Tunnel AS Messe Nord (siehe Kap. 2.1.2). Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind in der Umgebung dieses Abschnitts sehr deutlich eingehalten. Die relativ geringe Änderung der Gradienten in dem verhältnismäßig großen Abstand hat keinen nennenswerten Einfluss auf die Beurteilungspegel, so dass sich daraus keine zusätzlichen Betroffenheiten ergeben.

10.3 Baugrund und Hydrologie

Durch die geplanten Änderungen ergeben sich keine signifikanten Veränderungen und somit keine zusätzlichen Betroffenheiten.

10.4 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Durch die geplanten Änderungen im gegenständlichen Planänderungsverfahren sind Änderungen im LBP gegenüber den planfestgestellten Unterlagen 1.3a erforderlich.

Die detaillierte Darstellung der Änderungen im LBP ist in der Anlage 18.1 in Form von Austauschseiten sowie in der Anlage 18.2 durch Austauschunterlagen erfolgt.

Die betroffenen Blätter des Planwerkes der Anlagen 18.2.2 und 18.2.3 wurden ersetzt. Die zugehörigen Legenden verbleiben auf dem Stand der planfestgestellten Unterlage. Die Blauetragssignaturen zur Änderung der Planfeststellungsunterlagen entsprechen in den aktuellen Austauschblättern entsprechend den Signaturen der Fortschreibung aus der 1. Planänderung. Die Darstellung der Änderungen in den Anlagen 18.2.1.1 und 18.2.1.2 wurde nicht vorgenommen, da sich durch das gegenständliche Planänderungsverfahren keine Änderungen an der ursprünglichen Bestandssituation ergeben haben.

Die Anlage 18.1, Anhang 1 sowie die entsprechenden Beilagen wurden nicht überarbeitet, da die geplanten Änderungen im gegenständlichen Planänderungsverfahren keine Erweiterung der Bestandserhebung zur Folge hatte.

Die Anlage 18.1, Anhang 2 bzw. 3 wurden nicht überarbeitet, da sich durch die geplanten Änderungen im gegenständlichen Planänderungsverfahren keine Flächenbeanspruchung bzw. neue Betroffenheit faunistischer Funktionsräume oder Einzelarten ergab.

Die Anlage 18.1, Anhang 4 wurde ebenfalls nicht überarbeitet.

10.5 Elektrische und magnetische Felder

Elektrische und magnetische Felder sind von den vorliegenden Planänderungen nicht berührt.

10.6 Klima und Lufthygiene

Durch die geplanten Änderungen ergeben sich keine signifikante Veränderungen und somit keine zusätzlichen Betroffenheiten.

11 Wasserrechtliche Belange

Die wasserrechtlichen Tatbestände wie Änderung der Einleitmengen sind von den vorliegenden Planänderungen nicht berührt.

Die Lageänderung der Einleitstelle am Hattenbach wurde bereits unter Kap. 6.1.1 beschrieben.

12 Sondergutachten

Sondergutachten (Aerodynamik / Mikro-Druckwelle) sind von den vorliegenden Planänderungen nicht berührt.

13 Geänderte planfestgestellte Unterlagen:

Im gegenständlichen Planänderungsverfahren (1. Planänderung) sind alle geplanten Änderungen mittels Austauschunterlagen für die planfestgestellten Unterlagen PFA 1.3, Teilabschnitt 1.3a umgesetzt worden, sodass die geänderten Unterlagen in den planfestgestellten Originalunterlagen direkt ausgetauscht werden können. D. h. in den Textteilen wurden einzelne, betroffene Seiten überarbeitet und die entsprechenden Seitenzahlen mit dem Index a versehen (z. B. Seite 115a) sowie blau eingefärbt. War der zur Verfügung stehende Platz auf dieser Seite nicht ausreichend für alle notwendigen Ergänzungen wurden in der Folge zusätzliche Seiten eingefügt und fortlaufend nummeriert (z. B. Seite 115a-1). Die Planunterlagen wurden entsprechen überarbeitet und mit dem nächsthöheren Index versehen, sowie im Änderungsvermerk mit „Fortschreibung aus 1. Planänderung“ beschriftet.

Im Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlage sind alle geänderten Unterlagen des gegenständlichen Planänderungsverfahrens eingearbeitet.

Alle Eintragungen des gegenständlichen Planänderungsverfahrens sind in den Unterlagen in blauer Farbe dargestellt.

Hinweis:

In einigen Unterlagen sind aus Gründen der Übersichtlichkeit die fachlichen Inhalte dieser Unterlagen in **BLAU** „dunkelblau“ dargestellt. Die anderen Änderungen der Planänderung die nicht konkret mit dem fachlichen Inhalt der Unterlage zu tun haben, sind in **CYAN** „hellblau“ dargestellt.

Betroffene Unterlagen mit cyanfarbigen Eintragungen sind:

Bauwerkspläne Anlage 7.2.2 Blatt 1A und 7.2.5 Blatt 1B

Grunderwerbspläne Anlage 9.2.1 Blatt 1B, 3C, 4C, 5B und 10C

Bauleistungspläne Anlage 13.2.6 Blatt 1C und 2C

14 Abkürzungsverzeichnis

A

Abzw.	Abzweig
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
AS	Anschlussstelle (Bundesautobahn)
ASB-Nr.	Bauwerksnummer/Bauwerksbezeichnung im Straßenverkehr
Az:	Aktenzeichen

B

BAB A8	Bundesautobahn A8
Bl.	Blatt
BW-Nr.	Bauwerksnummer aus dem Bauwerksverzeichnis
BTO	Bahntechnik Oberbau
bzw.	beziehungsweise
B 312	Bundesstraße 312

C

ca.	zirka
cm	Zentimeter

D

DB	Deutsche Bahn (DB Netz AG)
DN	Nenndurchmesser in Millimeter (z.B. DN 200)

E

EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EÜ	Eisenbahnüberführung
Evtl.	eventuell

F

FF	Feste Fahrbahn
FK	Flughafenkurve (Strecke Abzw. Stuttgart Heerstraße – Flughafen/ Messe)
FT	Flughafentunnel (Strecke Abzw. Stuttgart Heerstraße – Abzw. Plieningen)
FSS	Frostschuttschicht

G

GSM-P	Global System für Mobile Kommunikation (Global System Radio - Primary)
GSM-R	Global System für Mobile Kommunikation (Global System Radio - Railway)

H

HGT	Hydraulisch gebundene Tragschicht
-----	-----------------------------------

I

inkl.	inklusive
-------	-----------

J

K

Kap.	Kapitel
km	Kilometer

<u>L</u>	
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LKW	Lastkraftwagen
L 1192	Landesstraße 1192
L 1204	Landesstraße 1204
l/s	Liter pro Sekunde
<u>M</u>	
m	Meter
m ²	Quadratmeter
<u>N</u>	
NBS	Neubaustrecke Stuttgart Feuerbach – Ulm Hbf
<u>O</u>	
ÖP	Ökopunkte
<u>P</u>	
PÄV	Planänderungsverfahren
PÄV1	Planänderungsverfahren 1. Planänderung
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PFU	Planfeststellungsunterlage
P 40	Parkplatzfläche 40 im Messe-/Flughafenbereich
<u>Q</u>	
<u>R</u>	
rd.	Rund
Ril	Richtlinie
RP	Regierungspräsidium
RRB	Regenrückhaltebecken
<u>S</u>	
SÜ	Straßenüberführung
<u>T</u>	
<u>U</u>	
UVPG	Gesetz für Umweltverträglichkeitsprüfungen
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
<u>V</u>	
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
<u>W</u>	
WÜ	Wirtschaftswegüberführung
<u>X</u>	
<u>Y</u>	
<u>Z</u>	
z.B.	zum Beispiel

15 Zusammenstellung der geänderten Unterlagen

Anlage 0: Gesamtinhaltsverzeichnis

- Deckblatt
- Anlagenverzeichnis (Anlage 1 bis 23) Seite IIa bis XXVIIa

Anlage 1: Erläuterungsbericht

- Anlage 1 Erläuterungsbericht Teil III geändert
 - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV 1
 - Änderungen auf Seite Ia bis VIIa
 - Änderungen auf Seite 23a
 - neue Seite 23a-1
 - Änderungen auf Seite 165a
 - Änderungen auf Seite 183a
 - neue Seite 183a-1
 - Änderungen auf Seite 184a
 - Änderungen auf Seite 186a
 - Änderungen auf Seite 187a

Anlage 2: Übersichtspläne

- Keine Änderungen

Anlage 3: Bauwerksverzeichnis

- Anlage 3 Bauwerksverzeichnis geändert
 - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV 1
 - Erläuterungen – Seite 1a - Inhaltsverzeichnis
 - Erläuterungen – Seite 2a ,2a-1, 3a – Tabelle Bauwerksnummern
 - Erläuterungen – Seite 5a – Hinweis PÄV1
 - Erläuterungen – Seite 6a – Unterschriftenregelung mit PÄV1
- Bauwerksnummern:
 - 3.1101 Seite 1a
 - 3.1209 Seite 6a
 - 3.1301 Seite 7a
 - 3.2103 Seite 19a
 - 3.2202 Seite 22a
 - 3.2211 Seite 25a
 - 3.3101 Seite 38a
 - 3.3150 Seite 50a
 - 3.3159 Seite 53a
 - 3.3301 Seite 57a
 - 3.4105 Seite 66a
 - 3.4106 Seite 66a
 - 3.4113 Seite 68a
 - 3.4120 Seite 69a
 - 3.51210 Seite 94a
 - 3.51240 Seite 99a
 - 3.5372 Seite 115a und 115a-1
 - 3.5473 Seite 130a

- 3.54177 Seite 147a
- 3.54206 Seite 150a – Tippfehler in Beschlussfassung
- 3.5565 Seite 162a
- 3.55129 Seite 171a
- G 3 Seite 178a
- G 4 Seite 178a
- G 6 Seite 179a
- G 8 Seite 179a

Anlage 4: Lagepläne

- Anlage 4.1 Lagepläne NBS mit Flughafentunnel und Flughafenkurve
 - Anlage 4.1 – Blatt 1 B geändert
 - Anlage 4.1 – Blatt 2 C geändert
 - Anlage 4.1 – Blatt 3 C geändert
 - Anlage 4.1 – Blatt 4 C geändert
 - Anlage 4.1 – Blatt 5 B geändert
 - Anlage 4.1 – Blatt 6 B geändert
 - Anlage 4.1 – Blatt 10 C geändert

Anlage 5: Höhenpläne

- Keine Änderungen

Anlage 6: Querschnitte

- Anlage 6.1 Querschnitte Gleisplanung NBS
 - Anlage 6.1 – Blatt 2 A geändert
 - Anlage 6.1 – Blatt 3 A geändert
 - Anlage 6.1 – Blatt 4 A geändert
 - Anlage 6.1 – Blatt 5 A geändert
 - Anlage 6.1 – Blatt 6 A geändert
 - Anlage 6.1 – Blatt 7 A geändert
 - Anlage 6.1 – Blatt 8 B geändert
 - Anlage 6.1 – Blatt 9 B geändert

Anlage 7: Bauwerkspläne

- Anlage 7.1 Bauwerkspläne NBS
 - Anlage 7.1 – Blatt 1 A geändert
 - Anlage 7.1 – Blatt 3 A geändert
- Anlage 7.2 Bauwerkspläne Flughafentunnel
 - Anlage 7.2.2 – Blatt 1 A geändert
 - Anlage 7.2.5 – Blatt 1 B geändert
 - Anlage 7.2.6 – Blatt 1 B geändert
 - Anlage 7.2.7 – Blatt 1 A geändert
 - Anlage 7.2.7 – Blatt 2 B geändert
 - Anlage 7.4 – Blatt 1 A geändert

Anlage 8: Leitungspläne

- Keine Überarbeitung der Plananlagen

Anlage 9: Grunderwerb

- Anlage 9.1 Grunderwerbsverzeichnis geändert

- Erläuterungen – Deckblatt und Seite IIa bis VIa
- Gemarkung Echterdingen – 0600 – Seite 21a
- Gemarkung Plieningen – 1004 – Seite 29a
- Gemarkung Plieningen – 1093 – Seite 41a
- Gemarkung Plieningen – 1099 – Seite 42a
- Gemarkung Plieningen – 1102 – Seite 42a
- Gemarkung Plieningen – 1174 – Seite 50a
- Gemarkung Plieningen – 1185 – Seite 51a
- Gemarkung Plieningen – 1188 – Seite 51a
- Gemarkung Plieningen – 1194 – Seite 52a
- Gemarkung Plieningen – 1252 – Seite 59a
- Gemarkung Plieningen – 1254 – Seite 59a
- Gemarkung Plieningen – 1258 – Seite 60a
- Gemarkung Plieningen – 1308 – Seite 66a
- Gemarkung Plieningen – 1311 – Seite 66a
- Gemarkung Plieningen – 1312 – Seite 66a
- Gemarkung Plieningen – 1315 – Seite 67a
- Anlage 9.2 Lagepläne Grunderwerb
 - Anlage 9.2.1 – Blatt 1 B geändert
 - Anlage 9.2.1 – Blatt 3 C geändert
 - Anlage 9.2.1 – Blatt 4 C geändert
 - Anlage 9.2.1 – Blatt 5 B geändert
 - Anlage 9.2.1 – Blatt 10 C geändert

Anlage 10: Brand- und Katastrophenschutzkonzept

- Keine Änderungen

Anlage 11: Grundwasserumläufigkeit und Sicherheitsdrainage

- Keine Änderungen

Anlage 12: Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofes während der Bauzeit

- Keine Änderungen

Anlage 13: Bauzustände und Bauleistungen

- Anlage 13.1 Erläuterungsbericht Bauleistungen geändert
 - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV 1
 - Änderungen auf Seite Ia
 - Änderungen auf Seite 7a
 - Änderungen auf Seite 12a
- Anlage 13.2.6 Übersichtspläne Baustraßen
 - Anlage 13.2.6 – Blatt 1 C geändert
 - Anlage 13.2.6 – Blatt 2 C geändert
- Anlage 13.2.8 Tunnelbauwerke
 - Anlage 13.2.8 – Blatt 1 (neuer Plan)
 - Anlage 13.2.8 – Blatt 2 (neuer Plan)

Anlage 14: Verkehrsführung während der Bauzeit

- Keine Änderungen

Anlage 15: Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

- Anlage 15.1 Erläuterungsbericht geändert:
 - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV 1
 - Inhaltsverzeichnis – auf Seiten IIIa, VIIa, VIIIa

- Änderungen auf Seite 185a
- neue Seite 185a-1
- Änderungen auf Seite 186a

Anlage 16: Schalltechnische Untersuchungen

- Keine Änderungen

Anlage 17: Erschütterungstechnische Untersuchung

- Keine Änderungen

Anlage 18: Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

- Anlage 18.1 Erläuterungsbericht geändert:
 - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV 1
 - Inhaltsverzeichnis –auf Seiten Ia - VIIIa
 - Änderungen auf Seite 17a
 - Änderungen auf Seite 173a
 - Änderungen auf Seite 175a
 - Änderungen auf Seite 177a
 - neue Seite 177a-1
 - Änderungen auf Seite 186a
 - Änderungen auf Seiten 219a – 220a
 - Änderungen auf Seite 225a
 - Änderungen auf Seite 228a
 - Änderungen auf Seiten 284a - 285a
 - Änderungen auf Seiten 287a - 299a
- Anlage 18.1 Beilage 1 – Bilanz Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden geändert:
 - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV 1
 - Inhaltsverzeichnis –auf Seiten 2a - 5a
 - neue Seite 5a-1
 - neue Tabellen auf neuen Seiten 421a -433a
- Anlage 18.2.2 Anlagen zum LBP - Übersichtslageplan
 - Anlage 18.2.2 – Blatt 1 C geändert
 - Anlage 18.2.2 – Blatt 2 C geändert
- Anlage 18.2.3 Landschaftspflegerische Maßnahmen - Lageplan
 - Anlage 18.2.3 – Blatt 2 B geändert
 - Anlage 18.2.3 – Blatt 3 B geändert
 - Anlage 18.2.3 – Blatt 4 B geändert
 - Anlage 18.2.3 – Blatt 5 C geändert

Anlage 19: Ingenieurgeologie, Erd- und Ingenieurbauwerke

- Keine Änderungen

Anlage 20: Hydrogeologie und Wasserwirtschaft

- Keine Änderungen

Anlage 21: Verwertung und Ablagerung von Erdmassen

- Keine Änderungen

Anlage 22: Elektromagnetische und magnetische Felder

- Keine Änderungen

Anlage 23: Klima und Lufthygiene

- Keine Änderungen