

Projekt Stuttgart 21

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

Planfeststellungsunterlagen

PFA 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Änderungsverfahren AS Esslingen

Anlage 13.1

Bauzustände und Bauleistungen

Erläuterungsbericht

Vorhabenträger:

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

Bearbeitung:

DB International
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart

Stuttgart, den 04.06.2016

i.v. 


19. JUNI 2016

Inhaltsverzeichnis Anlage 13.1

1	Bauzustände und Bauleistungen	1
1.1	Allgemeines	1
1.2	NBS - Trasse	1
1.3	NBS – Ingenieurbauwerke	2
1.3.1	Eisenbahnüberführung Wirtschaftsweg östlich des Flughafens	2
1.3.2	Eisenbahnüberführung K 1269 neu	2
1.3.3	Eisenbahnüberführung Auffahrt Anschlussstelle EÜ AS Esslingen über Wirtschaftsweg und Radweg	3 a
1.3.4	Eisenbahnüberführung EÜ L 1202	3 a
1.3.5	Trogbauwerk westlich des Tunnels Denkendorf	4 a
1.3.6	Tunnel Denkendorf	4
1.3.7	Stützbauwerk östlich des Tunnels Denkendorf	5
1.3.8	Eisenbahnüberführung Denkendorfer Tal	5
1.3.9	Eisenbahnüberführung Sulzbachtal	5
1.3.10	Eisenbahnüberführung Seehof	6 a
1.3.11	Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen	6 a
1.3.12	Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Auffahrt Plochingen - München	7 a
1.3.13	Eisenbahnüberführung B 313	8 a
1.3.14	Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe - Plochingen	8 a
1.3.15	Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Auffahrt Nürtingen - München	9 a
1.3.16	Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße, westlich der EÜ Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen	9 a
1.3.17	Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße, östlich der EÜ Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen	9-1 a
1.3.18	Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße, Abfahrt Karlsruhe – Plochingen, westlich der B 313	9-1 a
1.3.19	Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße, Abfahrt Karlsruhe - Plochingen, östlich der B 313	9-1 a
1.3.20	Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Esslingen über Einfahrt nach Karlsruhe und Ausfahrt von München	9-1 a
1.4	Straßen und Wege - Verkehrsanlagen	10 b
1.4.1	L 1204	10 b
1.4.2	Anschlussstelle Esslingen	10 b
1.4.3	Betriebsumfahrt Seehof	11 b
1.4.4	Anschlussstelle Wendlingen	11 b
1.5	Straßen und Wege - Ingenieurbauwerke	12 a
1.5.1	Straßenüberführung L 1204 über Wirtschaftsweg östlich des Flughafens	12 a
1.5.2	Straßenüberführung Seitenweg über Wirtschaftsweg östlich des Flughafens	12 a
1.5.3	Stützbauwerk Auffahrt Anschlussstelle Esslingen	12 a
1.5.4	Straßenüberführung SÜ L 1204 über Auffahrt Anschlussstelle AS Esslingen über Wirtschaftsweg und Radweg	13 a
1.5.5	Stütz- und Umbau Trogbauwerk L 1202 Abfahrt Anschlussstelle AS Esslingen	13 a
1.5.6	Straßenüberführung Wirtschaftsweg über den Sulzbach	13

Stuttgart 21 - PFA 1.4
Anlage 13.1: Erläuterungsbericht

1.5.7	Straßenüberführung Wirtschaftsweg Wangerhöfe	14
1.5.8	Straßenüberführung Wirtschaftsweg Köngen - Unterensingen	14
1.5.9	Straßenüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe – Plochingen über Auffahrt Plochingen – München	15 a
1.5.10	Straßenüberführung B 313	16 a
1.5.11	Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen, nördlich Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen	16 a
1.5.12	Trogbauwerk Anschlussstelle Wendlingen Auffahrt Plochingen – München, westlich der B 313	16 a
1.5.13	Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen, nördlich Abfahrt Karlsruhe – Plochingen, östlich der B 313	17 a
1.5.14	Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen, nördlich Auffahrt Plochingen – München, östlich der B 313	18 a
1.5.15	Stützbauwerk „Gabionen“ Anschlussstelle Wendlingen, westlich Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen	18 a
1.5.16	Straßenüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Auffahrt Nürtingen – Karlsruhe über Abfahrt Karlsruhe – Plochingen	18 a
1.5.17	Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen, nördlich Auffahrt Nürtingen – München	18 a
1.5.18	Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen, westlich Auffahrt Nürtingen – Karlsruhe östlich der B 313	19 b
1.5.19	SÜ L 1204 AS Esslingen über Einfahrt nach Karlsruhe und Ausfahrt von München	19 b
1.5.20	Stützbauwerk AS Esslingen Einfahrt nach Karlsruhe	19 b
1.5.21	Stützbauwerk AS Esslingen Ausfahrt von München	20
1.5.22	Verbreiterung SÜ BAB A8 AS Esslingen über Wirtschaftsweg	20

mit Hilfe von Fertigteilen hergestellt. Der Einsatz eines Traggerüsts bedarf der Einschränkung des Lichtraumprofils auf eine Höhe von 4,0 m.

Die Anbindung für den Baustellenverkehr an das öffentliche Straßennetz ist direkt an die L 1204 möglich, ca. 50 m westlich des Bauwerkes.

Die Baustelleneinrichtungsfläche für das Bauwerk liegt in der Fläche zwischen NBS-Trasse und dem Knotenpunkt der L 1204 mit der K 1269.

Eine Wasserhaltung ist voraussichtlich nicht erforderlich, da die Widerlager-Fundamente oberhalb des Bemessungswasserstandes zu liegen kommen.

Die Bauzeit beträgt ca. 6 Monate.

1.3.3 ~~Eisenbahnüberführung Auffahrt Anschlussstelle EÜ AS Esslingen über Wirtschaftsweg und Radweg~~

Die Arbeiten an der Eisenbahnüberführung ~~Auffahrt Anschlussstelle Esslingen und Radweg~~ werden vor der Umgestaltung der Landesstraße L 1204, ~~der Auffahrt zur Anschlussstelle Esslingen und des Seitenweges~~ ausgeführt, da dann noch ein "freies" Baufeld besteht. Diese zeitliche Vorgabe ist jedoch nicht zwingend. ~~Die Herstellung des Stützbauwerks Auffahrt Anschlussstelle Esslingen in Verbindung mit der beschriebenen Eisenbahnüberführung wird angestrebt.~~ Zur Herstellung des Überbaus ist ein Traggerüst erforderlich. Da infolge der Bauhöhe des Traggerüsts die lichte Höhe wesentlich eingeschränkt ist, wird der Wirtschaftsweg für die Dauer des Einsatzes des Traggerüsts für den Fahrzeugverkehr gesperrt (siehe Anlage 14.1). Der Rad- und Fußwegverkehr kann infolge der geringeren lichten Höhe von $\geq 2,50$ m beibehalten werden. Eine kleinräumige Führung um das Baufeld herum ist infolge der in unmittelbarer Nähe sich befindlichen bestehenden Brücke der BAB A8 nicht möglich.

Die Anbindung für den Baustellenverkehr an das öffentliche Straßennetz ist ~~über den anliegenden Wirtschaftsweg an eine neue Baustraße an die L 1202 möglich, sowohl nördlich als auch südlich des Bauwerkes.~~ Darüber hinaus wird auch die zu diesem Zeitpunkt im Bau sich befindliche L 1204 Verlegung nördl. Neuhausen als Baustraße mit benutzt (siehe auch Anlage 14.1).

Die Baustelleneinrichtungsfläche für das Bauwerk liegt innerhalb der Fläche der zukünftigen NBS-Trasse ~~BAB-Auffahrt von Esslingen Richtung Karlsruhe, ca. 50 m nördlich östlich des zu errichtenden Bauwerkes.~~

~~Eine Wasserhaltung ist voraussichtlich nicht erforderlich, da die Widerlager-Fundamente oberhalb des Bemessungswasserstandes zu liegen kommen.~~ Beim Bau kann eine bauzeitliche, offene Wasserhaltung erforderlich werden (vgl. Anlage 20.1).

Die Bauzeit beträgt nach derzeitigem Kenntnisstand ca. ~~40~~ 4 Monate.

1.3.4 ~~Eisenbahnüberführung EÜ L 1202~~

Die Arbeiten an der Eisenbahnüberführung L 1202 können unabhängig von anderen Maßnahmen ausgeführt werden. ~~Die Herstellung des Trog- und Stützbauwerks Abfahrt Anschlussstelle Esslingen in Verbindung mit der beschriebenen Eisenbahnüberführung ist anzustreben. Im Bereich der Widerlagerwand des westlichen Widerlagers ist die Baugrube hinter der bestehenden Trogrwand durch einen Baugrubenverbau zu sichern. Die restlichen Begrenzungsflächen der Baugruben können abgeböschet werden.~~

Die Herstellung der Unterbauten (Gründung und Widerlager) erfolgt außerhalb der bestehenden Verkehrswege, verkehrliche Einschränkungen sind nicht erforderlich. ~~Die Überbauerstellung kann entweder durch den Einsatz~~

Stuttgart 21 - PFA 1.4

Anlage 13.1: Erläuterungsbericht

~~eines in der Bauhöhe sehr schlanken Traggerüsts erfolgen, oder der Überbau wird mit Hilfe von Fertigteilen hergestellt. Der Einsatz eines Traggerüsts bedarf der Einschränkung des Lichtraumprofils auf eine Höhe von 4,0 m. Der Überbau wird überhöht betoniert, so dass das Lichtraumprofil in der Bauzeit nicht eingeschränkt ist. Zum Ein- und Ausbau des Gerüsts und der WIB-Träger sind teilweise Sperrungen der L 1202 erforderlich.~~

Die Anbindung für den Baustellenverkehr an das öffentliche Straßennetz ist über ~~den straßenparallelen Wirtschaftsweg an die L 1202 möglich, wobei hier ein Ausbau des Weges als Baustraße vorgesehen ist. Die Anbindung an die L 1202 erfolgt in Höhe der Zufahrt zum bestehenden öffentlichen Parkplatz.~~

Die Baustelleneinrichtungsfläche für das Bauwerk liegt unmittelbar westlich und östlich am zu errichtenden Bauwerk.

Der Bemessungswasserstand liegt ~~unterhalb~~ ca. 0,5 m oberhalb der des bestehenden ~~Trogbauwerks~~ ~~Fahrbahnoberkante~~ ~~es sind jedoch Sickerwasserzutritte nicht auszuschließen~~, so dass eine bauzeitliche, offene Wasserhaltung erforderlich werden kann (vgl. Anlage 20.1).

Die Bauzeit beträgt ~~nach~~ ~~derzeitigem~~ ~~Kenntnisstand~~ ca. 8 5 Monate.

1.3.5 Trogbauwerk westlich des Tunnels Denkendorf

Die Arbeiten zur Herstellung des Stützwand- und Trogbauwerks westlich des Tunnels Denkendorf werden vor der Herstellung des Tunnels Denkendorf erfolgen

Die Herstellung der Stützwand der westlichen Zulaufstrecke zum Tunnel Denkendorf kann ohne den Einsatz eines Baugrubenverbaus erfolgen. Zur Herstellung der südlichen Trogwand ist ein Baugrubenverbau zur Sicherung des Verkehrs auf der BAB erforderlich. Auf der Nordseite kann die Baugrube abgöschert werden.

Im Bereich des Trogbauwerks wird eine bauzeitliche Grundwasserabsenkung von bis zu 1,5 m, bezogen auf die Mittelwasserverhältnisse, erforderlich.

Die Leitung der Streckenentwässerung wird südlich der NBS erdseitig der Stützwand bzw. Trogwand in den Arbeitsraum eingebaut.

Die Bauzeit beträgt ca. 8 Monate.

1.3.6 Tunnel Denkendorf

Die Herstellung des Tunnels Denkendorf erfolgt in zwei Bauphasen, um den sechsspurigen Verkehr auf der BAB A8 aufrecht zu erhalten.

Nach Verlegung aller sechs Fahrspuren der BAB A8 auf die Fahrbahn der Richtung Karlsruhe - München wird die Baugrube und das Tunnelbauwerk bis km 19,1+00,000 errichtet. Dabei wird die bestehende Wirtschaftswegüberführung über die BAB A8 westlich der Tank- und Rastanlage Denkendorf im Bereich der Richtungsfahrbahn München – Karlsruhe unterfahren. Eine Gefährdung der Gründung der bestehenden Wirtschaftswegüberführung wird durch geeignete Baugrubensicherungsmaßnahmen verhindert. Im Bereich des ersten Herstellungsabschnittes des Tunnels wird eine bauzeitliche Grundwasserabsenkung von bis zu 3 m, bezogen auf die Mittelwasserverhältnisse, erforderlich.

Die Streckenentwässerung der westlichen Zulaufstrecke muss an der Südseite des Tunnels entlang geführt werden. Aufgrund der sehr beengten Platzverhältnisse am Ende des 1. Herstellabschnittes kann die Entwässerungsleitung in der 1. Bauphase nicht bis zum Ende des Tunnellabschnittes geführt werden. Sie endet ca. 20 m westlich des Abschnittendes. Vor der Verkehrsumlegung muss die Baugrube an der Nordseite des Tunnels bis zur Grenze des 1. Herstellungsabschnittes verfüllt werden, um die bauzeitliche Verlegung der Fahrbahnen zu ermöglichen. Auf der Südseite kann die Verfüllung der Baugrube zu einem späteren Zeitpunkt nach der Verkehrsumlegung erfolgen.

Nach der Verkehrsumlegung der sechs Fahrspuren auf die Fahrbahn der Richtung München - Karlsruhe unter Inanspruchnahme von Flächen der Tank- und Rastanlage Denkendorf kann die Herstellung der Baugrube und des Tunnels in Richtung Osten weitergeführt werden.

Die Rückverlegung des Verkehrs der BAB A8 auf die entsprechenden Richtungsfahrbahnen erfolgt nach Herstellung des gesamten Tunnelbauwerks.

**1.3.17 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße,
östlich der EÜ Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen**

Die Herstellung der Stützwandkonstruktion kann nach Fertigstellung der Eisenbahnüberführung Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen, der Eisenbahn- und Straßenüberführung Auffahrt Plochingen – München sowie des Trogbauwerks der Auffahrt Plochingen - München erfolgen.

Während der Herstellung der Stützwandkonstruktion muss die bestehende Rampe der Abfahrt Karlsruhe – Plochingen aus Platzgründen gesperrt werden. Die Abfahrt Richtung Plochingen erfolgt provisorisch direkt von der Hauptfahrbahn der BAB 8 östlich der B 313 auf einer Behelfsfahrbahn.

Die Anbindung des Baustellenverkehrs sind unter Kapitel 1.3.11 beschrieben. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind zwischen der Abfahrt Ka-Nü und der Auffahrt Plo-Mü im Bereich der geplanten Trasse der NBS vorgesehen.

Der Bau erfolgt innerhalb der ca. dreijährigen Gesamtbauzeit an der AS Wendlingen.

**1.3.18 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße,
Abfahrt Karlsruhe – Plochingen, westlich der B 313**

Die Herstellung der Stützwandkonstruktion kann nach Herstellung der Unterbauten der Eisenbahnüberführung Auffahrt Plochingen – München sowie der Fertigstellung der Eisenbahnüberführung B 313 erfolgen.

Die Baustelleneinrichtungsfläche ist am südlichen Rand der geplanten NBS-Trasse vorgesehen. Die Anbindung der BE-Fläche erfolgt über die bauzeitlich gesperrte Auffahrt Plochingen – München.

Der Bau erfolgt innerhalb der ca. dreijährigen Gesamtbauzeit an der AS Wendlingen.

**1.3.19 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße,
Abfahrt Karlsruhe - Plochingen, östlich der B 313**

Die Herstellung der Stützwandkonstruktion kann nach Herstellung der Unterbauten der Eisenbahnüberführung Auffahrt Karlsruhe – Plochingen sowie der Fertigstellung der Eisenbahnüberführung B 313 erfolgen.

Die Baustelleneinrichtungsfläche ist am südlichen Rand der geplanten NBS-Trasse vorgesehen. Die Anbindung der BE-Fläche erfolgt über die Abfahrt Karlsruhe - Plochingen.

Der Bau erfolgt innerhalb der ca. dreijährigen Gesamtbauzeit an der AS Wendlingen.

1.3.20 EÜ AS Esslingen über Einfahrt nach Karlsruhe und Ausfahrt von München

Die Arbeiten an der Eisenbahnüberführung werden vor der Umgestaltung der L 1204 und den Ein- und Ausfahrten der BAB A8 ausgeführt, da dann noch ein "freies" Baufeld besteht. Diese zeitliche Vorgabe ist jedoch nicht zwingend. Die gleichzeitige Herstellung der Stützbauwerke in der Ein- und Ausfahrt der Anschlussstelle Esslingen in Verbindung mit der beschriebenen Eisenbahnüberführung wird angestrebt.

Die Anbindung für den Baustellenverkehr an das öffentliche Straßennetz ist über eine neue Baustraße an die L 1202 möglich. Darüber hinaus wird auch die zu diesem Zeitpunkt im Bau sich befindliche L 1204 Verlegung nördl. Neuhausen als Baustraße mit benutzt (siehe auch Anlage 14.1).

Die Baustelleneinrichtungsfläche für das Bauwerk liegt innerhalb der Fläche der zukünftigen NBS-Trasse östlich des zu errichtenden Bauwerks.

Bei der Herstellung des Bauwerks kann eine bauzeitliche, offene Wasserhaltung erforderlich werden (vgl. Anlage 20.1).

Die Bauzeit beträgt nach derzeitigem Kenntnisstand ca. 6 Monate.

**1.3.18 ~~Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße,
Abfahrt Karlsruhe – Plochingen, westlich der B 313~~**

~~Die Herstellung der Stützwandkonstruktion kann nach Herstellung der Unterbauten der Eisenbahnüberführung Auffahrt Plochingen – München sowie der Fertigstellung der Eisenbahnüberführung B 313 erfolgen.~~

~~Die Baustelleneinrichtungsfläche ist am südlichen Rand der geplanten NBS-Trasse vorgesehen. Die Anbindung der BE-Fläche erfolgt über die Auffahrt Plochingen – München.~~

~~Der Bau erfolgt innerhalb der ca. zweieinhalbjährigen Gesamtbauzeit an der AS Wendlingen.~~

**1.3.19 ~~Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße,
Abfahrt Karlsruhe – Plochingen, östlich der B 313~~**

~~Die Herstellung der Stützwandkonstruktion kann nach Herstellung der Unterbauten der Eisenbahnüberführung Auffahrt Karlsruhe – Plochingen sowie der Fertigstellung der Eisenbahnüberführung B 313 erfolgen.~~

~~Die Baustelleneinrichtungsfläche ist am südlichen Rand der geplanten NBS-Trasse vorgesehen. Die Anbindung der BE-Fläche erfolgt über die Abfahrt Karlsruhe – Plochingen.~~

~~Der Bau erfolgt innerhalb der ca. zweieinhalbjährigen Gesamtbauzeit an der AS Wendlingen.~~

1.4 Straßen und Wege - Verkehrsanlagen

1.4.1 L 1204

Die Verlegung der L 1204 muss vor Beginn des Streckenbaus im Bereich von km 14,6 bis km 17,0 erfolgen, damit ein ungehinderter Verkehrsfluss für den Straßenverkehr bestehen bleibt. Dazu ist es ebenfalls notwendig, die Straßenüberführung über den Wirtschaftsweg östlich des Flughafens bei km 15,7+70 vorab zu erstellen. Als Zuwegung kann die zukünftige Straßen-trasse genutzt werden sowie eine Baustraße, die neben der L 1204 auf gan-zer Länge der Verlegung, auf der Nordseite erstellt wird.

Die Bauzeit beträgt ca. 12 Monate.

1.4.2 Anschlussstelle Esslingen

Der Straßenbau der Anschlussstelle Esslingen hat Abhängigkeiten zu den Bauwerken. Die Straßen- und Eisenbahnüberführungen über die zukünftige Ein- und Ausfahrt der BAB A8 Auffahrt nach Karlsruhe, den Wirtschaftsweg und die L 1202 sollten vor dem Straßenbau erfolgen, da die Bauwerkserstel-lung dann ungehindert erfolgen kann. Die Eisenbahnüberführung über die L 1202 ist ebenfalls vor der Abfahrt aus Richtung München zu erstellen, damit Behinderungen auf der neuen Abfahrt ausgeschlossen werden können.

Die neuen Ein- und Ausfahrten der BAB A8 können ~~Auffahrt nach Karlsruhe~~ ~~kann~~ straßenbautechnisch ohne Abhängigkeiten erstellt werden, ~~ebenso der dazugehörige Straßenast der neuen L-1204~~. Eine Zuwegung der Bauflächen über die L 1202 ist jederzeit gegeben.

Die Bauzeit beträgt ca. ~~nach~~ ~~derzeitigem~~ ~~Kenntnisstand~~ 14 Monate.

1.4.3 Betriebsumfahrt Seehof

Die Betriebsumfahrt Seehof wird mittels Parallelrampen, gemäß den Vorgaben des Landesamtes für Straßenwesen, wieder hergestellt. Der Bau kann unabhängig vom Bau der EÜ Seehof erfolgen. Eine Zuwegung über den Egertenweg ist jederzeit gegeben. Da der Erdtransport des Streckenbaus der NBS (km 21,9 bis 24,2) über die Betriebsumfahrt erfolgt, wird die bestehende Standspur auf einer Länge von 150 m durch eine 3,50 m breite Ausfahrspur ersetzt. Für den Auf-fahrtsbereich auf die BAB A8 wird eine Verflechtungsspur gebaut, die als Beschleunigungsspur für die Betriebsumfahrt Seehof und als Verzögerungsspur der AS Wendlingen genutzt werden kann (Länge ca. 400m).

Die Bauzeit beträgt ca. 4 Monate.

1.4.4 Anschlussstelle Wendlingen

Im Zuge der weiteren Detaillierung der Planung wurde die Bauphasenplanung der AS Wendlingen in einem iterativen Abstimmungsprozess zwischen den Beteiligten (u. a. Straßenbulasträger, Verkehrsbehörde, Polizei) fortge-

1.5 Straßen und Wege - Ingenieurbauwerke

1.5.1 Straßenüberführung L 1204 über Wirtschaftsweg östlich des Flughafens

Die Arbeiten an der Straßenüberführung müssen vor der Baumaßnahme zur Herstellung der Eisenbahnüberführung über den Wirtschaftsweg östlich des Flughafens, sowie vor der Umverlegung der Landesstraße L 1204 in ihre endgültige Lage, ausgeführt werden. Für die Dauer der Herstellung des Bauwerks muss der Wirtschaftsweg gesperrt werden. Eine örtliche Umleitung über den östlich gelegenen Wirtschaftsweg parallel zur K 1269 neu ist gegeben. Die Entfernung der Wirtschaftswege beträgt ca. 1,5 km.

Die Baugrube zur Herstellung der Straßenüberführung kann abgeböscht werden. Bei Vorliegen der Mittelwasser-Verhältnisse wird eine Grundwasserabsenkung von ca. 2 m erforderlich.

Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen sind unter Kapitel 1.3.1 beschrieben.

Die Bauzeit beträgt ca. 10 Monate.

1.5.2 Straßenüberführung Seitenweg über Wirtschaftsweg östlich des Flughafens

Die Arbeiten an der Straßenüberführung können erst nach Beendigung der Baumaßnahmen zur Herstellung der Straßenüberführung L 1204 über den Wirtschaftsweg östlich des Flughafens, sowie vor der Umlegung der Landesstraße L 1204 in ihre endgültige Lage, ausgeführt werden. Für die Dauer der Herstellung des Bauwerks muss der Wirtschaftsweg gesperrt werden. Eine örtliche Umleitung über den östlich gelegenen Wirtschaftsweg parallel zur K 1269 neu ist gegeben. Die Entfernung der Wirtschaftswege beträgt ca. 1,5 km.

Nach Abbruch der bestehenden Kappenkonstruktion und Verringerung des Bauwerks auf die geplante Breite kann die Abdichtung aufgebracht werden. Der Überbau wird durch die Kappenkonstruktion vervollständigt.

Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen sind unter Kapitel 1.3.1 beschrieben.

Die Bauzeit beträgt ca. 10 Monate.

1.5.3 Stützbauwerk Auffahrt Anschlussstelle Esslingen

Bauwerk entfällt

~~Die südliche Stützwand der Auffahrt muss vor der Umverlegung der Auffahrt zur Anschlussstelle Esslingen ausgeführt werden. Die nördliche Stützwand steht in einem bauablauftechnischen Zusammenhang mit der Herstellung des Erdbauwerks westlich der Eisenbahnüberführung Auffahrt Anschlussstelle Esslingen und Radweg. Die Stützwand muss vor dem Erdbauwerk erstellt werden. Es besteht jedoch keine zwingende Abhängigkeit der Herstellung der Eisenbahnüberführung Auffahrt Anschlussstelle Esslingen und Radweg und der nördlichen Stützwand.~~

~~Während der Herstellung der südlichen Stützwand ist ein Baugrubenverbau zur Sicherung der BAB erforderlich. Von einer Beeinträchtigung des Verkehrs~~

~~auf der BAB A8 ist durch den Bau der Stützwandkonstruktion nicht auszugehen. Eine Wasserhaltung ist voraussichtlich nicht erforderlich, da die Gründung der Wand oberhalb des Bemessungswasserstandes zu liegen kommen. Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen sind unter Kapitel 0 beschrieben. Die Bauzeit beträgt ca. 10 Monate.~~

1.5.4 **Straßenüberführung SÜ L 1204 über Auffahrt Anschlussstelle AS Esslingen über Wirtschaftsweg und Radweg**

~~Der Bau der Straßenüberführung erfolgt vor der Umgestaltung der Landesstraße L 1204, der Auffahrt zur Anschlussstelle Esslingen und des Seitenweges. Für die Dauer der Herstellung des östlichen Widerlagers muss der Radweg geringfügig umverlegt werden.~~

~~Die Baugrube des östlichen Widerlagers muss auf der dem Radweg zugewandten Seite durch einen Verbau gesichert werden.~~

~~Während der Überbauerstellung muss entweder das Lichtraumprofil eingeschränkt werden oder es wird der Radweg östlich des Widerlagers vorbeigeführt, ist ein Traggerüst erforderlich. Da infolge der Bauhöhe des Traggerüsts die lichte Höhe wesentlich eingeschränkt ist, wird der Wirtschaftsweg für die Dauer des Einsatzes des Traggerüsts für den Fahrzeugverkehr gesperrt (siehe Anlage 14.1). Der Rad- und Fußwegverkehr kann infolge der geringeren lichten Höhe von $\geq 2,50$ m beibehalten werden. Eine kleinräumige Führung um das Baufeld herum ist infolge der in unmittelbarer Nähe sich in Bau befindlichen EÜ nicht möglich.~~

~~Eine Wasserhaltung ist voraussichtlich nicht erforderlich, da die Widerlagerfundamente oberhalb des Bemessungswasserstandes zu liegen kommen. Bei der Herstellung kann eine bauzeitliche, offene Wasserhaltung erforderlich werden (vgl. Anlage 20.1).~~

~~Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen sind unter Kapitel 1.3.3 beschrieben. Die Bauzeit beträgt nach derzeitigem Kenntnisstand ca. 8 4 Monate.~~

1.5.5 **Stütz- und Umbau Trogbauwerk L 1202 Abfahrt Anschlussstelle AS Esslingen**

~~Das Trogbauwerk wird zusammen mit dem Knoten L 1202/1204 umgebaut. In dieser Zeit wird die L 1202 voll gesperrt. (siehe Anlage 14.1) Die südliche Stützwand der Auffahrt muss vor der Umlegung der Abfahrt zur Anschlussstelle Esslingen ausgeführt werden. Die nördliche Stützwand muss vor dem Erdbauwerk östlich der Eisenbahnüberführung L 1202 erstellt werden.~~

~~Während der Herstellung der südlichen Stütz- und Trogwand ist ein Baugrubenverbau zur Sicherung der BAB erforderlich. Von einer Beeinträchtigung des Verkehrs auf der BAB 8 ist durch den Bau der Stütz- und Trogkonstruktion nicht auszugehen.~~

~~Der Bemessungswasserstand liegt unterhalb auf Höhe des bestehenden Trogbauwerks, es sind jedoch Sickerwasserzutritte nicht auszuschließen, so dass eine Wasserhaltung erforderlich werden kann (vgl. Anlage 20.1).~~

~~Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen sind unter Kapitel 1.3.4 beschrieben. Die Bauzeit beträgt nach derzeitigem Kenntnisstand ca. 40 3 Monate.~~

1.5.6 **Straßenüberführung Wirtschaftsweg über den Sulzbach**

~~Die Straßenüberführung des Wirtschaftsweges muss vor dem Baubeginn der Stützenachse 40 der Eisenbahnüberführung Sulzbachtal hergestellt werden, da diese in die bestehende Wirtschaftswegbrücke zu liegen kommt.~~

Die Anbindung des Baustellenverkehrs erfolgt über die Abfahrt Karlsruhe - Plochingen. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind die gleichen wie bei der SÜ Auffahrt Nürtingen – Karlsruhe.
Die Bauzeit beträgt ca. 6 Monate.

**1.5.18 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen,
westlich Auffahrt Nürtingen – Karlsruhe östlich der B 313**

Die Herstellung der Stützwandkonstruktion kann erst erfolgen, wenn die Auffahrt Nürtingen – München bauzeitlich verlegt ist. In der dritten fünften Bauphase muss die Auffahrt Nürtingen – München über die nach Norden verschobene Behelfsfahrbahn geleitet werden. Dadurch kann die Fahrbahn im Bereich der Stützwand gleichzeitig mit dieser hergestellt werden.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs erfolgt über die Behelfsauffahrt Nürtingen – München. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind die gleichen wie bei der SÜ Auffahrt Nürtingen – Karlsruhe.
Die Bauzeit beträgt ca. 6 Monate.

1.5.19 SÜ L 1204 AS Esslingen über Einfahrt nach Karlsruhe und Ausfahrt von München

Der Bau der Straßenüberführung soll vor der Umgestaltung der Landesstraße L 1204 und den Ein- und Ausfahrten der BAB A8 erfolgen, da dann noch ein "freies" Baufeld besteht. Diese zeitliche Vorgabe ist jedoch nicht zwingend.
Die Anbindung für den Baustellenverkehr an das öffentliche Straßennetz ist über eine neue Baustraße an die L 1202 möglich.
Bei der Herstellung des Bauwerks kann eine bauzeitliche, offene Wasserhaltung erforderlich werden (vgl. Anlage 20.1).
Die Baustelleneinrichtungsfläche für das Bauwerk liegt innerhalb der Fläche der zukünftigen L 1204-Trasse westlich des zu errichtenden Bauwerks.
Die Bauzeit beträgt nach derzeitigem Kenntnisstand ca. 4 Monate.

1.5.20 Stützbauwerk AS Esslingen Einfahrt nach Karlsruhe

Die Stützwand der Einfahrt muss vor der Umverlegung der Einfahrt der Anschlussstelle Esslingen ausgeführt werden.
Während der Herstellung der Stützwand ist ein Baugrubenverbau zur Sicherung der BAB erforderlich. In dieser Zeit ist auf der BAB A8 eine Verkehrsführung 3n+3 analog Regelplan D I/5 nach den Richtlinien für die Sicherheit von Arbeitsstellen (RSA) einzurichten.
Eine Wasserhaltung ist voraussichtlich nicht erforderlich, da die Gründung der Wand oberhalb des Bemessungswasserstandes zu liegen kommt.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen sind unter Kapitel 1.5.19 beschrieben.
Die Bauzeit beträgt nach derzeitigem Kenntnisstand ca. 4 Monate.

1.5.21 Stützbauwerk AS Esslingen Ausfahrt von München

Die Stützwand der Ausfahrt muss vor der Umverlegung der Ausfahrt der Anschlussstelle Esslingen ausgeführt werden.

Während der Herstellung der Stützwand ist ein Baugrubenverbau zur Sicherung der BAB erforderlich. In dieser Zeit ist auf der BAB A8 eine Verkehrsführung 3n+3 analog Regelplan D I/5 nach den Richtlinien für die Sicherheit von Arbeitsstellen (RSA) einzurichten.

Eine Wasserhaltung ist voraussichtlich nicht erforderlich, da die Gründung der Wand oberhalb des Bemessungswasserstandes zu liegen kommt.

Die Anbindung für den Baustellenverkehr an das öffentliche Straßennetz ist über eine neue Baustraße an die L 1202 möglich.

Die Baustelleneinrichtungsfläche für das Bauwerk liegt innerhalb der Fläche der zukünftigen NBS-Trasse östlich des zu errichtenden Bauwerks.

Die Bauzeit beträgt nach derzeitigem Kenntnisstand ca. 4 Monate.

1.5.22 Verbreiterung SÜ BAB A8 AS Esslingen über Wirtschaftsweg

Der Umbau der Straßenüberführung kann unabhängig vor Herstellung der Ausfahrt der BAB A8 aus Richtung München erfolgen.

Während der Herstellung ist ein Baugrubenverbau zur Sicherung der BAB erforderlich. In dieser Zeit ist auf der BAB A8 eine Verkehrsführung 3n+3 analog Regelplan D I/5 nach den Richtlinien für die Sicherheit von Arbeitsstellen (RSA) einzurichten.

Eine Wasserhaltung ist voraussichtlich nicht erforderlich, da die Widerlager-Fundamente oberhalb des Bemessungswasserstandes zu liegen kommen.

Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen sind unter Kapitel 1.5.21 beschrieben.

Die Bauzeit beträgt nach derzeitigem Kenntnisstand ca. 3 Monate.