

Projekt Stuttgart 21

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

Planänderungsverfahren Widerlagerzufahrt EÜ Denkendorfer Tal

PFA 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Erläuterungsbericht zur Planänderung Ergänzung der Erläuterungsberichte Teil III

Vorhabenträger:

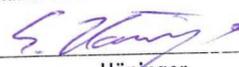
DB Netz AG,
vertreten durch
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Bearbeitung:

Planfestgestellt gem. § 18 AEG
i.V.m. § 76 Abs. 3 VwVfG
am 08.11.2019
591pä/013-2018#029
Eisenbahn-Bundesamt,
Außenstelle Karlsruhe

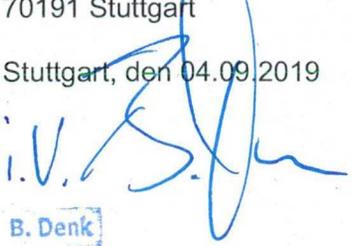


Im Auftrag


Höninger

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Stuttgart, den 04.09.2019


B. Denk

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	1	
2	Beschreibung der gewählten Lösung	1	
2.1	Widerlager Ost	1	
2.2	Widerlager West	1	
2.3	Bauablauf	3	
3	Darstellung der Betroffenheiten (Auswirkung der vorgesehenen Änderungen)		3
3.1	Grunderwerb / Flächeninanspruchnahme	3	
3.2	Schall/Erschütterung	3	
3.3	Staub / Luftschadstoffe	4	
3.4	Mensch / Tiere / Pflanzen / Luft / Boden (Umwelterklärung)	4	
3.5	Landschaft / Erholung (landschaftspflegerischer Begleitplan)	5	
3.6	Leitungen	5	
3.7	Wasser	5	

1 Allgemeines

Im Zuge der Neubaustrecke (NBS) Stuttgart – Ulm wird die Landesstraße L 1204 sowie ein straßenbegleitender Radweg im Denkendorfer Tal durch die bereits realisierte Eisenbahnüberführung (EÜ) Denkendorfer Tal überquert.

Das Bauwerk und die Wirtschaftswegen befinden sich im PFA 1.4 von Bahn-km 20,6+85,574 bis 20,8+68,406. Das Bauwerk verläuft in west-östlicher Richtung in paralleler Lage südlich der Bundesautobahn BAB A8. Die Brücke wurde als siebenfeldriges Durchlaufträgerbauwerk mit Stützweiten von 20,0 – 27,0 – 27,0 – 27,0 – 27,0 – 27,0 m realisiert. Die Gesamtstützweite ergibt sich somit zu 175,0 m. Die größte Höhe über dem Talgrund ergibt sich zu 12,50 m.

Um die Erreichbarkeit der Widerlager Ost und West sicherzustellen und deren Inspektion sowie den nur von der Innenseite der Widerlager möglichen Lagerwechsel zu ermöglichen, ist die Anordnung jeweils einer Zufahrtsstraße erforderlich.

2 Beschreibung der gewählten Lösung

2.1 Widerlager Ost

Die Zufahrtsstraße (BW-Nr. 4.2108) wird unmittelbar an den in West-Ost-Richtung am Widerlager vorbeiführenden Seitenweg (BW-Nr. 4.3123) angebunden. Der Straßenaufbau ist mit Frostschuttschicht 0/45, Schottertragschicht 0/32 und Deckschicht mit Rasenansaat vorgesehen.

Der bestehende asphaltierte Wirtschaftsweg zwischen ca. km 20,83 und km 20,875 wird zurückgebaut und unmittelbar südlich der ursprünglichen Lage in westlicher Verlängerung des Seitenwegs (BW-Nr. 4.3123) analog zum Bestand als asphaltierter Weg neu errichtet. Aufgrund der Steigungsverhältnisse ist eine Ausführung als Grasweg in diesem Bereich nicht möglich.

Zur Abfangung der Höhenunterschiede werden eine ca. 13m lange und maximal ca. 1,5m hohe Stützwand (BW-Nr. 4.2109) sowie eine ca. 7m lange und maximal ca. 0,8m hohe Gabionenwand (BW-Nr. 4.2110) erforderlich.

Die Entwässerung wurde an die geänderten Randbedingungen angepasst.

Eine Alternative für die Anbindung drängt sich nicht auf.

2.2 Widerlager West

Für die Zufahrt wird der Seitenweg zwischen BAB A8 und NBS (BW-Nr. 4.3117) um ca. 30m bis zum Widerlager verlängert und der bisher bei ca. Bahn-km 20,65 geplante Wendehammer ebenfalls bis hierhin verschoben (BW-Nr. 4.2106). Der Straßenaufbau ist mit Frostschuttschicht 0/45, Schottertragschicht 0/32 und Deckschicht mit Rasenansaat vorgesehen.

Die Böschung auf der nördlichen Seite wird mit einer ca. 10m langen und maximal ca. 2,3m hohen Stützwand (BW-Nr. 4.2107) abgefangen.

Stuttgart 21 - PFA 1.4
Planänderungsverfahren Widerlagerzufahrt EÜ Denkendorfer Tal
Ergänzung zum Erläuterungsbericht III

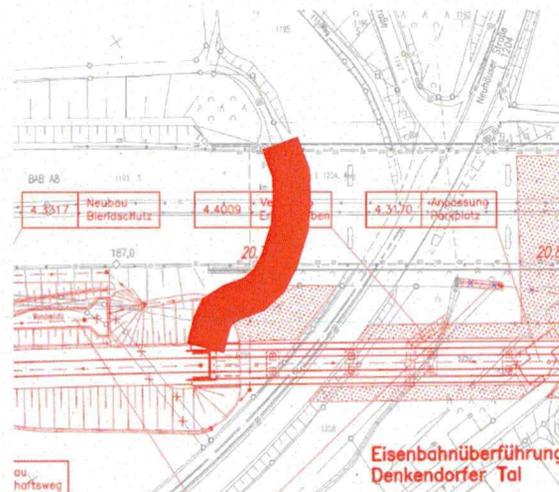
Die zusätzliche Versiegelung lässt sich durch die gewählte Variante auf ca. 80m² begrenzen.

Die Entwässerung wurde an die geänderten Randbedingungen angepasst.

Als Alternativen wurden folgende Varianten untersucht:

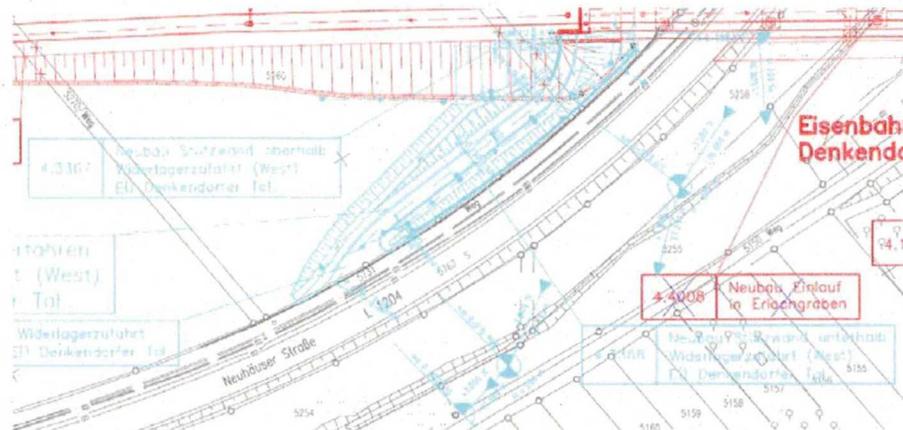
Anbindung von Norden:

Anbindung der Zufahrt über die bestehende Widerlagerzufahrt der Autobahnbrücke (Flurstücke 1193 / 1195 / 1196). Die Länge bis zur Anbindung an das bestehende Wegenetz beträgt ca. 70m. Aufgrund der größeren Flächenversiegelung und der größeren Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch die Eingriffe in die Böschung wird die Lösung nicht weiterverfolgt.



Anbindung von Süden über den Radweg (Flurstück 5731) parallel zur L 1204:

Aufgrund der Höhenunterschiede ist eine ca. 90m lange Zufahrt sowie eine kleinere Stützwand mit einer Länge von ca. 13m und einer Höhe von maximal ca. 1,5m sowie eine große Stützwand entlang des Radweges mit einer Länge von ca. 70m und einer Höhe von maximal ca. 6m erforderlich. Aufgrund der größeren Flächenversiegelung und der größeren Eingriffe in das Schutzgut Boden und das Landschaftsbild durch die große Stützwand wird die Lösung nicht weiterverfolgt.



2.3 Bauablauf

Eine Zu- und Abfahrt zur Baustelle und zur Baustelleneinrichtungsfläche erfolgt über die vorhandenen Wirtschaftswege Flurstück 5731 (Achse 10) bzw. 5023 / 4935 (Achse 80) jeweils bis zur Landesstraße L 1204.

Als Baustelleneinrichtungsfläche sind Teile der in den Planfeststellungsunterlagen vom 30.04.2008 dargestellten Fläche vorgesehen.

3 Darstellung der Betroffenheiten (Auswirkung der vorgesehenen Änderungen)

3.1 Grunderwerb / Flächeninanspruchnahme

Für den Bau der Widerlagerzufahrten EÜ Denkendorfer Tal sind im Vergleich zur ursprünglichen Planung geänderte Inanspruchnahmen von Grundstücken (Erwerbsflächen, vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit, dingliche Belastung) erforderlich. Diese liegen überwiegend unter der EÜ und der Einschlussfläche zwischen der NBS und der BAB A8 und sind in den Anlagen 9.1 und 9.2 dargestellt bzw. ausgewiesen.

3.2 Schall/Erschütterung

Die Prüfung durch einen externen Gutachter hat hinsichtlich der Schallsituation keine Bedenken ergeben, und die Stellungnahme liegt dem Antrag bei.

Es wird davon ausgegangen, dass es zu keiner negativen Veränderung der betriebsbedingten Lärmimmissionen gegenüber der planfestgestellten Variante kommt.

In Bezug auf baubedingte Schallimmissionen wird ebenfalls davon ausgegangen, dass es zu keinen relevanten Betroffenheiten kommt.

3.3 Staub / Luftschadstoffe

Die Prüfung durch einen externen Gutachter hat hinsichtlich der Staubeentwicklung und Luftschadstoffe keine Bedenken ergeben, da sich die Auswirkungen in Bezug auf den Staubschutz im Bereich der Schutzgüter im Vergleich zur Planung gemäß bisheriger Planfeststellung nicht wesentlich verändern. Das Ergebnis wurde der DB PSU mit Schreiben vom 30.11.2018 mitgeteilt und liegt dem Antrag bei.

3.4 Mensch / Tiere / Pflanzen / Luft / Boden (Umwelterklärung)

Durch die Anlage der Widerlagerzufahrten für die EÜ Denkendorfer Tal sind im Vergleich zur Planung gemäß bisheriger Planfeststellung keine zusätzlichen erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, Tiere, Pflanzen, Luft und Boden zu erwarten.

Eine Verletzung der Verbote des § 44 BNatSchG im Hinblick auf Europäische Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie kann unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden (Formblatt gem. Anhang II-5).

Da es durch die vorgelegte Planung innerhalb des bestehenden Baufeldes zu einer Änderungen des Eingriffs in das Schutzgut Boden kommt, wurde für die Ermittlung der Eingriffs-Ausgleichsbilanz eine Deltabetrachtung zwischen dem geplanten, planfestgestellten Zustand und dem im Rahmen der Planänderung geplanten Zustand angestellt.

Im Rahmen der Planänderung werden am Widerlager West und Ost der EÜ Denkendorfer Tal die Zuwegungen verändert. Dadurch werden die bisherigen Zuwegungen teils verkleinert, teils vergrößert. Beim Widerlager Ost wird ein bestehender Wirtschaftsweg nicht mehr benötigt und zurückgebaut.

Im Vergleich zur Planänderung ergeben sich auf einer Fläche von insgesamt 740 m² Anpassungen der Bodensituation. Insgesamt sind durch die Änderung der Zufahrten zu den Widerlagern zusätzlich 2.430 Ökopunkte auszugleichen.

Dem zusätzlichen Ausgleichsbedarf, der sich durch die Anpassung der Bodensituation durch die Planänderung ergibt, steht eine Entlastung gegenüber. Durch die Änderung der Zufahrten wird ein bestehender Wirtschaftswegabschnitt nicht mehr benötigt und kann zurückgebaut werden. Hier handelt es sich um eine Entsiegelungsmaßnahme.

Der Rückbau des Wirtschaftsweges erfolgt in einem Umfang von ca. 130 m² (entspricht 2.080 Ökopunkten).

Insgesamt ergibt sich durch die Planänderung somit ein Defizit von 350 Ökopunkten.

Demgegenüber steht ein Ökopunkteüberschuss des PÄV AS-Wendlingen (Az. 591pä/011-2016#013, Datum: 27.10.2017) von 567 ÖP.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass das neue geringfügige Kompensationsdefizit aus dem PÄV EÜ Denkendorfer Tal mit dem Überschuss aus dem PÄV AS-Wendlingen (567 ÖP) verrechnet werden kann.

Aus naturschutzfachlicher Sicht wird so eine vollständige Kompensation der Eingriffe erreicht.

Die Eingriffs-Ausgleich-Bilanzierung ist damit abgearbeitet.

3.5 Landschaft / Erholung (landschaftspflegerischer Begleitplan)

Das Landschaftsbild und der Erholungswert werden durch die Planung aufgrund der Vorbelastung nicht erheblich beeinträchtigt. Daher ist kein Kompensationsbedarf für das Schutzgut Landschaftsbild gegeben.

3.6 Leitungen

Im Vergleich zur Planung gemäß bisheriger Planfeststellung sind durch die Widerlagerzufahrten keine zusätzlichen Leitungen betroffen.

3.7 Wasser

Die Widerlagerzufahrt West mit den zugehörigen Bauwerken befindet sich in Zone II, die Widerlagerzufahrt Ost mit den zugehörigen Bauwerken befindet sich in Zone III des Wasserschutzgebietes der TGA Denkendorf und bedürfen daher Befreiungen von der Wasserschutzgebietsverordnung.

Alle im Rahmen des Planänderungsantrages geplanten Bauwerke liegen oberhalb des HGW 100 im si1/he2, so dass sich kein Eingriff ins Grundwasser ergeben wird. Bei der Planung bzw. Ausführung werden die erforderlichen Maßnahmen zum Gewässer- und Bodenschutz gemäß RiStWAG berücksichtigt. Es ist daher davon auszugehen, dass qualitative Auswirkungen auf die genutzten Grundwasservorkommen und die Schaffung von neuen wasserrechtlichen Tatbeständen grundsätzlich nicht zu besorgen sind.

Für den Bau der Widerlagerzufahrt West, die als Grasweg analog zum planfestgestellten Seitenweg BW-Nr. 4.3117 errichtet werden soll, wird hiermit folgende Befreiungen gemäß § 10 Abs. (1) der Verordnung des Landratsamtes Esslingen als Untere Wasserbehörde zum Schutz des Grundwassers im Einzugsgebiet der Quelfassungen „Klostersee“, „Erlachsee“ und „Hagenwiesenquelle“ der Gemeinde Denkendorf von den Tatbeständen gemäß

- § 5 Punkt 11: Anlegen und Erweitern von Dränungen und Vorflutgräben (Zone II)
für die Böschungsentwässerung oberhalb der Stützwand am westlichen Widerlager, die als 20 m lange Erweiterung des Grabens in der noch zu erstellenden Geländeanschüttung mit Vorflut in den Schacht bei ca. km 20.66 ausgeführt wird.
- § 6 Punkt 10: Verwertung von Bodenaushub in der Zone II

Stuttgart 21 - PFA 1.4
Planänderungsverfahren Widerlagerzufahrt EÜ Denkendorfer Tal
Ergänzung zum Erläuterungsbericht III

für die Geländeanschüttung und Bauwerkshinterfüllungen der Bauwerke des PÄ-Antrages unter Beachtung der Materialanforderungen im PF-Beschluss vom 30.04.2008 (Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.4)

- § 7 Punkt 3, Ziffer 3, Errichten und Erweitern von sonstigen baulichen Anlagen (Zone II)
für die Zufahrt zum Widerlager Ost und die Stützbauwerke/Gräben
- § 8 Punkt 2: Bohrungen in der Zone II (vorsorglich beantragt, falls Austauschbohrungen für die Spundwandeinbringung am westlichen Widerlager notwendig werden, was bisher als wenig wahrscheinlich eingeschätzt, aber nicht vollständig ausgeschlossen werden kann)

beantragt.