

Projekt Stuttgart 21

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

Planänderungsverfahren AS Esslingen Kappenverbreiterung

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:

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Stuttgart, den 17.02.2020

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	1
2	Beschreibung der gewählten Lösung	1
2.1	BW 4.1603 (EÜ über Wirtschaftsweg)	2
2.2	BW 4.1604 (EÜ über L1202)	2
2.3	BW 4.1613 (EÜ über Einfahrt nach Karlsruhe und Ausfahrt aus München)	2
2.4	Bauablauf	2
3	Darstellung der Betroffenheiten (Auswirkung der vorgesehenen Änderungen)	2
3.1	Grunderwerb / Flächeninanspruchnahme	2
3.2	Schall/Erschütterung	3
3.3	Staub / Luftschadstoffe	3
3.4	Mensch / Tiere / Pflanzen / Luft / Boden (Umwelterklärung)	3
3.5	Landschaft / Erholung (landschaftspflegerischer Begleitplan)	3
3.6	Leitungen	3
3.7	Wasser	3
4	Hinweise zu den Änderungseinträgen	4

1 Allgemeines

Im Zuge der Neubaustrecke (NBS) Stuttgart – Ulm werden mehrere kreuzende Straßen und Wege durch neu zu errichtenden Eisenbahnüberführungen überquert. Im Bereich der AS Esslingen handelt es sich hierbei um nachfolgend aufgeführte Bauwerke:

BW 4.1603 (EÜ über Wirtschaftsweg): Im Zuge der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm muss ein Wirtschaftsweg überquert werden. Die Eisenbahnüberführung verläuft in westöstlicher Richtung in paralleler Lage nördlich der Autobahn BAB 8. Der Kreuzungspunkt der beiden Trassierungsachsen ist bei km 18,2+901 (NBS) geplant.

BW 4.1604 (EÜ über L1202): Im Zuge der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm muss die Landesstraße L 1202 überquert werden. Die Eisenbahnüberführung verläuft in westöstlicher Richtung in paralleler Lage nördlich der Bundesautobahn BAB 8. Der Kreuzungspunkt der beiden Trassierungsachsen ist bei km 18,4+13,220 (NBS) und 0+551,893 (L 1202) geplant.

BW 4.1613 (EÜ über Einfahrt nach Karlsruhe und Ausfahrt von München): Im Zuge der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm muss die Einfahrt nach Karlsruhe und Ausfahrt von München der BAB 8 überquert werden. Die Eisenbahnüberführung verläuft in westöstlicher Richtung in paralleler Lage nördlich der Autobahn BAB 8. Der Kreuzungspunkt der NBS-Achse mit der Trassierungsachse der Einfahrt ist bei km 17,9+47,213 (NBS) und km 0+294,082 (Einfahrt AS Esslingen), bzw. km 17,9+84,992 (NBS) und km 0+456,489 (Ausfahrt AS Esslingen) geplant.

2 Beschreibung der gewählten Lösung

Gemäß Kapitel 1.2.3 „Abkommensschutz“ des Erläuterungsberichtes Teil III der Planfeststellungsunterlagen sind aus Gründen der Verkehrssicherheit Einrichtungen vorzusehen, die verhindern, dass von der Autobahn abkommende Fahrzeuge oder Ladungen in den Streckenbereich der NBS gelangen. Gleichzeitig dient die Abkommensschutzeinrichtung auch als Blendschutz, der verhindern soll, dass Autofahrer auf der BAB 8 von auf der NBS fahrenden Zügen geblendet bzw. durch das Licht entgegenkommender Züge irritiert werden.

Auf den Bauwerken Nr. 4.1603 (EÜ über Wirtschaftsweg), Nr. 4.1604 (EÜ über L1202) und Nr. 4.1613 (EÜ über Einfahrt nach Karlsruhe und Ausfahrt aus München) ist aus diesem Grund auf der südlichen Bauwerksseite eine Blendschutzwand aus Aluminium vorgesehen. Die Verankerung erfolgte bei den bisher ausgeführten Bauwerken über vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen Lärmschutzwandanker der Firma Dipl.-Ing. Winfried SCHNABEL GmbH in der mit 35 cm Breite ausgeführten Kappe. Dies war auch bei o. g. Bauwerken so vorgesehen. Die Firma Schnabel hat zum Mai 2019 Produktion und Vertrieb eingestellt, so dass für die Verankerung eine neue Lösung gefunden werden musste.

Mit den aktuell zugelassenen Lärmschutzwandankern konnten die statischen Nachweise in einer 35 cm breiten Kappe nicht geführt werden. Der Lösungsansatz mit Verbreiterung der Kappe in Richtung Bauwerksmitte wurde nicht weiterverfolgt, da hier der Hebelarm für die Lastabtragung deutlich ungünstiger wird und durch die Befestigung auf der Kappenoberseite eine Unterschreitung der erforderlichen Rettungswegmindestbreite nicht ausgeschlossen werden konnte.

Zur Realisierung der Blendschutzwand ist damit eine Verbreiterung der Kappen in Richtung Bauwerksaußenseite und damit eine Verbreiterung der Gesamtbreite der Bauwerke erforderlich.

2.1 BW 4.1603 (EÜ über Wirtschaftsweg)

Die Überbaubreite erhöht sich von 12,65 m auf 12,85 m.

2.2 BW 4.1604 (EÜ über L1202)

Die Überbaubreite erhöht sich von 12,65 m auf 12,85 m.

2.3 BW 4.1613 (EÜ über Einfahrt nach Karlsruhe und Ausfahrt aus München)

Die Überbaubreite erhöht sich von 12,70 m auf 12,90 m.

2.4 Bauablauf

Der ursprünglich geplante Bauablauf ändert sich durch die geänderten Bauwerksbreiten nicht.

3 Darstellung der Betroffenheiten (Auswirkung der vorgesehenen Änderungen)

3.1 Grunderwerb / Flächeninanspruchnahme

Eine Anpassung des Grunderwerbspläne erfolgt nicht, da der Umfang der Änderungen unterhalb der Zeichengenauigkeit liegt.

BW 4.1603: Im Bereich der Widerlager ergibt sich keine Änderung, da die größere Breite bereits durch die bisherige Erwerbsfläche abgedeckt ist. Im Bereich des Überbaus vergrößert sich die Fläche der dinglichen Belastung des Flurstücks um ca. 0,6 m² (3m*0,2m). Im Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 9.1) ergibt sich durch die Änderung des Bauwerks Nr. 4.1603 infolge von Rundung keine Änderung des eingetragenen Wertes der dinglichen Belastung des betroffenen Flurstücks Nr. 07639. Die Fläche der dinglichen Belastung beträgt unverändert 528 m², sodass keine Änderung des festgestellten Plans vorliegt.

BW 4.1604: Im Bereich der Widerlager ergibt sich keine Änderung, da die größere Breite bereits durch die bisherige Erwerbsfläche abgedeckt ist. Im Be-

reich des Überbaus vergrößert sich die Fläche der dinglichen Belastung um ca. 3 m² (15m*0,2m).

BW 4.1613: Im Bereich der Widerlager sowie des Überbaus ergibt sich keine Änderung, da die größere Breite bereits durch die bisherige Erwerbsfläche (Flurstück Nr. 07670, Eigentümerin DB Netz AG) abgedeckt ist.

Infolge der minimalen Auswirkungen und da die Erweiterung im Bereich der kreuzungsrechtlichen Duldungsfläche liegt, kann die Berücksichtigung über die Schlussvermessung erfolgen.

3.2 Schall/Erschütterung

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 Auswirkungen in Bezug auf den Staubschutz im Bereich der Schutzgüter verändern sich im Vergleich zur Planung gemäß bisheriger Planfeststellung nicht wesentlich.

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

Durch die Verbreiterung des Überbaus der drei Eisenbahnüberführungen, die oberhalb von bereits versiegeltem Boden erfolgt, sind im Vergleich zur Planung gemäß bisheriger Planfeststellung keine zusätzlichen erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, Tiere, Pflanzen, Luft und Boden zu erwarten.

3.5 Landschaft / Erholung (landschaftspflegerischer Begleitplan)

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

3.6 Leitungen

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

3.7 Wasser

Durch die Verbreiterung der Überbauten der Eisenbahnüberführungen ergibt sich kein zusätzlicher Eingriff ins Grundwasser.

4 Hinweise zu den Änderungseinträgen

Alle Änderungseinträge der gegenständlichen Planänderung sind in **BLAU** eingearbeitet.

Alle Änderungseinträge, welche eine redaktionelle Korrektur einer bereits beschiedenen Planänderung zum Gegenstand haben, sind in **MAGENTA** eingearbeitet.

Projekt Stuttgart 21

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

Planfeststellungsunterlagen

PFA 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

AS Esslingen Kappenverbreiterung

Anlage 3

Bauwerksverzeichnis

Vorhabenträger:

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

Bearbeitung:

DB International
Jägerstr. 40
70174 Stuttgart

Stuttgart, den 17.02.2020

Inhaltsverzeichnis Anlage 3

Erläuterungen	1
Bauwerksverzeichnis	3
1.1 Bahnanlagen und Tunnelbauwerke/Tröge NBS	4
1.2 Eisenbahnüberführungen und Talbrücken NBS	6
1.3 Sonstige Einzelbauwerke NBS	10 b
1.4 Straßen und Wege	11
1.5 Einzelbauwerke Straßen und Wege	30
1.6 Entwässerungsanlagen, Gewässer	42 b
1.7 Sonstige Anlagen	52
1.8 Leitungen Dritter	54 a
1.9 Landschaftspflegerische Ausgleichs-, Ersatz-, und Gestaltungsmaßnahmen	70 a

Erläuterungen

Alle Bauwerke, die im Rahmen des Vorhabens neu gebaut, geändert oder abgebrochen werden, sind im Bauwerksverzeichnis mit ihren wesentlichen Konstruktionsmerkmalen und Hauptabmessungen zusammengestellt.

Werden vorhandene Feld- und Flureinrichtungen durch den Bau der Neubaustrecke berührt, so werden diese ersetzt oder den neuen Verhältnissen angepasst, auch wenn sie im Bauwerksverzeichnis nicht im Einzelnen benannt sind. Für Anlagen, die während der Bauzeit betroffen sind, werden - im Benehmen mit dem Eigentümer - geeignete Maßnahmen vorgesehen; nach Bauende wird der heutige Zustand wiederhergestellt.

Die Bauwerksnummern aus der Spalte 1 des Bauwerksverzeichnisses sind in den Planunterlagen wiederzufinden. Bei den Landschaftspflegerischen Maßnahmen wurden die Bezeichnungen der Maßnahmen aus den Landschaftspflegerischen Begleitplänen (z.B A1, G1 etc.) als Bauwerksnummern verwendet, um Mehrfachbezeichnungen zu vermeiden.

Die Anlagen, in denen die Bauwerke mit den jeweiligen Nummernbereichen dargestellt sind, wurden in der nachstehenden Gliederung des Bauwerksverzeichnisses zusammengefasst:

Nummernbereich	Bauwerk	Plan-anlage
4.1101 – 4.1104	Bahnanlagen und Tunnelbauwerke/Tröge NBS	Anl. 4
4.1601 – 4.1613	Eisenbahnüberführungen und Talbrücken NBS	Anl. 4
4.2101 – 4.2104	Sonstige Einzelbauwerke NBS	Anl. 4
4.3101 – 4.3175	Straßen und Wege	Anl. 4
4.3301 – 4.3361	Einzelbauwerke Straßen und Wege	Anl. 4
4.4001 – 4.4040	Entwässerungsanlagen, Gewässer	Anl. 4
4.4301 – 4.4312	Sonstige Anlagen	Anl. 4
4.5101 – 4.5112	Elektrizität/Steuerkabel	Anl. 8.1
4.5201 – 4.5207	Gasleitung	Anl. 8.1
4.5301 – 4.5309	Wasserleitung	Anl. 8.1
4.5401 – 4.5464	Abwasser	Anl. 8.1
4.5501 – 4.5515	Fernmeldeleitung	Anl. 8.1
A1 – A23	Landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen	Anl. 18
E1 - E2	Landschaftspflegerische Ersatzmaßnahmen	Anl. 18
G1 – G10	Landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen	Anl. 18

Die Kilometerangaben in Spalte 2 beziehen sich - soweit nicht anders vermerkt - auf die Baukilometrierung der Streckenachse der NBS Stuttgart - Ulm.