

## Projekt Stuttgart 21

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

## Planfeststellungsunterlagen

PFA 1.5 Zuführung Stg-Feuerbach/Stg-  
S-Bahn-Anbindung

### Änderungsverfahren

### Anlage 13.1

### Bauleistik

Vorhabensträger:

**DB Netz AG**

vertreten durch

DB ProjektBau GmbH

[Niederlassung Südwest Projektzentrum Stuttgart 1](#)

[Großprojekt Stuttgart 21](#)

[Mönchstraße 29 Rappelenstr. 21](#)

70191 Stuttgart

Bearbeitung:

**Planungsgemeinschaft [SIV Müller+Hereth](#)  
für Stuttgart 21 PFA 1.5**

STUTTGART, ~~09.06.06~~, 22.01.2010



## INHALTSVERZEICHNIS

Inhaltsverzeichnis.....	2
<b>13.1 Erläuterungsbericht .....</b>	<b>3</b>
13.1.1 Einleitung.....	3
13.1.2 Zentrale Baustellenlogistik .....	3
13.1.3 Logistikeinrichtungen der Einzelmaßnahmen im PFA 1.5 .....	4
13.1.3.1 Logistikanbindungen .....	5
13.1.3.2 Baustelleneinrichtungsflächen.....	11
13.1.3.3 Logistik Abtransportmassen .....	20
13.1.3.4 Logistik Antransport von Baumaterial.....	23
<b>13.2 Pläne Baulogistik .....</b>	<b>27</b>



## **13.1 ERLÄUTERUNGSBERICHT**

### **13.1.1 Einleitung**

Die vorliegende Anlage 13 „Baulogistik“ befaßt sich mit den Ver- und Entsorgungsvorgängen sowie den erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen der Baumaßnahme die aufgrund ihrer Auswirkungen auf Dritte planfeststellungsrelevant sind. Nutzungseinschränkungen und Belastungen im Umfeld, die über die Auswirkungen des endgültigen Bauwerks hinaus gehen, entstehen während der Bauzeit in hohem Maß durch Transport- und Umschlagvorgänge sowie durch die Inanspruchnahme temporärer Flächen.

Im folgenden wird in Abschnitt 13.1.2 zunächst die „Zentrale Baustellenlogistik“ mit den abschnittsübergreifenden Logistikeinrichtungen dargestellt.

Im Abschnitt 13.1.3 werden die abschnittsspezifischen Logistikeinrichtungen des PFA 1.5 erläutert. Die Pläne zur Baulogistik sind als Anlage 13.2 den Planfeststellungsunterlagen beigelegt.

### **13.1.2 Zentrale Baustellenlogistik**

Das Bahnprojekt Stuttgart 21 stellt, auch was seine Bauausführung betrifft, besondere Anforderungen an den Vorhabenträger. Sie betreffen den Gesamtumfang des Projekts, die Länge der Tunnelstrecken und die damit verbundene Menge des anfallenden Ausbruchs- und Baumaterials, seine Lage in der Stuttgarter Innenstadt mit ihren schwierigen Verkehrsverhältnissen sowie schließlich die Gesamtbauzeit von voraussichtlich 7 Jahren.

Um die baubedingten Beeinträchtigungen zu minimieren, hat der Vorhabenträger im Bereich der heutigen Bahnanlagen des Stuttgarter Hauptbahnhofs sowie des Nordbahnhofs eine Zentrale Baustellenlogistik geplant. Dadurch wird erreicht, dass Emissionen wie Schmutz und Lärm möglichst gering gehalten werden können und ein insgesamt ökologisch verträglicher Bauablauf gewährleistet wird. Nicht zuletzt verhindert die ausschließlich auf Bahngelände befindliche Zentrale Baustellenlogistik eine Überlastung des ohnehin stark befahrenen innerstädtischen Straßennetzes. Außerdem wird durch die Zentrale Baustellenlogistik ein möglichst reibungsloser terminlicher Ablauf des Baugeschehens erreicht.

Gegenstand der Zentralen Baustellenlogistik sind u. a. mehrere übergeordnete Baustraßen, die während der Zeit, in der die wesentlichen Massenströme anfallen, dem Transport von Materialien aller Art von den Baustellen zu Lagerplätzen und Verladeeinrichtungen bzw. in

der Gegenrichtung dienen. Die innerhalb der Zentralen Baustellenlogistik wichtigste übergeordnete Baustraße führt von der Teilfläche A 1 (ehemaliger Güterbahnhof Stuttgart) zum Nordbahnhof, wo die Umladung von Ausbruchs- und Baumaterialien zwischen Lkw und Bahn stattfindet. Die überwiegende Menge der Massengüter für die innerstädtischen Bereiche des Bahnprojekts Stuttgart 21 kann bis zum Nordbahnhof - bzw. von dort - per Bahn transportiert werden. Ein weitergehender Transport auf der Schiene, etwa bis in den Bereich der Teilfläche A1 ist aufgrund der vorhandenen bahnbetrieblichen Belastung der Zulaufstrecken zum Stuttgarter Hauptbahnhof nicht möglich.

Ebenfalls Bestandteil der Zentralen Baustellenlogistik sind übergeordnete, d. h. für das gesamte Bahnprojekt Stuttgart 21 notwendige Zwischenlagerplätze, Verladeeinrichtungen, Förderanlagen und sonstige für den Baubetrieb erforderlichen Baustellenanlagen/-einrichtungen.

Alle Anlagen dieser Zentralen Baustellenlogistik sind Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen des Planfeststellungsabschnitts 1.1 (Talquerung) und werden in dem dafür vorgesehenen Planfeststellungsverfahren genehmigt. Dabei werden alle einschlägigen Rechtsvorschriften beachtet.

Neben der Zentralen Baustellenlogistik sind in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten des Bahnprojekts Stuttgart 21 solche Baustelleneinrichtungsflächen und -anlagen dargestellt, die zur Durchführung der Baumaßnahmen in den jeweiligen Abschnitten erforderlich sind.

### **13.1.3 Logistikeinrichtungen der Einzelmaßnahmen im PFA 1.5**

Die Baustellenlogistik der Einzelbaumaßnahmen umfaßt folgende Aufgaben:

- Abtransport der Aushub- und Ausbruchmassen zu den Umschlageinrichtungen der zentralen Baustellenlogistik über die nichtöffentlichen Baustraßen
- Versorgung der Einzelbaumaßnahmen über die zentralen Logistikflächen
- Versorgung der Einzelbaumaßnahmen über sonstige Anlieferstellen

Die Logistikanbindung der Einzelbaumaßnahmen dient dazu, die Einzelbaumaßnahmen an das zentrale Baustraßennetz anzuschließen. Wo dies nicht möglich ist, ist eine Anbindung an das öffentliche Straßennetz zu schaffen.

### **13.1.3.1 Logistikanbindungen**

#### **Logistikanbindungen Fernbahn von/nach Stg-Feuerbach**

##### **Logistikanbindung Jägerstraße**

Die Baugrube Jägerstraße liegt im PFA 1.1 und wird in diesem Abschnitt planfestgestellt (siehe Anlage 13.2.6).

Für die Zeit des Tunnelvortriebs des Bad Cannstatter und des Feuerbacher Tunnels ist die Logistikanbindung der Baugrube Jägerstraße über die Zentrale Baulogistikstraße zur Zentralen Umschlagfläche C1 und zur Logistikfläche in A1 hergestellt, nachdem zur Zeit des Baugrubenaushubs und teilweise des Tunnelvortriebs die Baugrube über das öffentliche Straßennetz angedient wird.

##### **Logistikanbindung Zwischenangriff Prag**

Der Zwischenangriff Prag ist über eine Baulogistikstraße direkt an die Zentrale Umschlagfläche C2 angeschlossen (siehe Anlage 13.2.7). Diese Anbindung ist erforderlich, um die Massentransporte aus dem Tunnelvortrieb zweier Tunnel in jeweils zwei Richtungen (damit also 4 Vortriebe gleichzeitig) nicht über das öffentliche Straßennetz abfahren zu müssen.

##### **Logistikanbindung Bf Stg-Feuerbach**

Aufgrund der sehr beengten Verhältnisse im Bereich des Bahnhofs Stg- Feuerbach gestaltet sich die Logistikanbindung problematisch. Der Bahnhofsbereich ist an keine Baulogistikstraße angeschlossen, sodaß die Andienung der Baustelle und der BE-Flächen über das öffentliche Straßennetz erfolgen muß (siehe Anlage 13.2.8). Das Trogbauwerk zum Abtauchen der Fernbahngleise wird von beiden Seiten durch Gleise im Betrieb umschlossen. Daher wird auf den Anschluß des Trogs an den Feuerbacher Tunnel zurückgegriffen, der über den Zwischenangriff Prag an die Zentrale Umschlagfläche C2 angebunden ist. Nach Möglichkeit verlassen Massentransporte über diesen Weg den Baustellenbereich. Dies ist allerdings erst nach dem Durchschlag des bergmännischen Abschnitts möglich.

Vor diesem Zeitpunkt werden An- und Abtransporte über das öffentliche Straßennetz abgewickelt. Dabei wird in besonderem Maße die entlang der Bahnstrecke führende Siemensstraße sowie die Anbindung des Bahnhofsvorplatzes über die Kremser Straße von Bedeutung sein. Über die Kremser Straße kann die spätere Rettungszufahrt Feuerbach erreicht werden, deren Nutzung während der Bauzeit als Baustellenzufahrt vorgesehen ist.

### **Logistikanbindung Entrauchungsschacht Killesberg**

Das Entrauchungsbauwerk wird in einer Seitenfläche der Messe Killesberg erstellt. Die Ver- und Entsorgung erfolgt über öffentliche Straßen (Oskar-Schlemmer-Straße; siehe Anlage 13.2.10).

### **Logistikanbindungen Fernbahn von/nach Stg-Bad Cannstatt**

#### **Logistikanbindung Jägerstraße**

Die Logistikanbindung Jägerstraße wurde im Kapitel Fernbahn von/nach Stg-Feuerbach beschrieben.

### **Logistikanbindung Zwischenangriff Nordbahnhof**

Der Zwischenangriff Nordbahnhof liegt in unmittelbarer Nähe der zentralen Logistikfläche C, und dient zur Ver- und Entsorgung der Tunnelvortriebe Richtung Ehmannastraße und Richtung Stuttgart Hbf. Die Andienung des Zwischenangriffs kann daher direkt über die Logistikfläche C erfolgen, ohne dass öffentliche Straßen benutzt werden müssen (siehe Anlage 13.2.9).

### **Logistikanbindung Ehmannastraße/Abstellbahnhof**

Auf dem Gelände zwischen Ehmannastraße, der Parkkante des Rosensteinparks und dem Abstellbahnhof liegen die Logistikorte zur Ver- und Entsorgung folgender Betriebspunkte:

- Eingleisige Fernbahn-Tunnel bergm. Bauweise von/nach Stuttgart Hbf
- Zweigleisiger Fernbahn-Tunnel offene Bauweise von/nach Stuttgart Hbf
- Rosensteintunnel der Fernbahn
- Rosensteintunnel der S-Bahn
- Unterführung der S-Bahn unter dem Abstellbahnhof

Sämtliche Logistikorte müssen an die zentrale Baulogistikstraße angeschlossen werden.

Aufgrund ihrer Lage (siehe Anlage 13.2.2, Bl. 1) ist die Anbindung nur unter Benutzung öffentlicher Straßen und Wege möglich.

Die BE-Flächen 7-10 und 21 werden über den öffentlichen Zufahrtsweg zum Abstellbahnhof an die Ehmannastraße angeschlossen. Die BE-Flächen 6, 11, 11a, 12 und 20 befinden sich direkt an der Ehmannastraße.



Etwa 720 m südlich der Einmündung der Ehmmanstraße in die Rosensteinstraße ist eine Zufahrt auf die zentrale Baulogistikstraße geplant (siehe Anlage 13.2.1) .

Die Lage der Zufahrt von der Rosensteinstraße auf die Zentrale Baulogistikstraße wurde im Rahmen des 4. Änderungsverfahrens ca. 20 m nach Norden verschoben um eine bessere Bebaubarkeit des genutzten Grundstücks zu erreichen.

Um einen Rückstau in der Rosensteinstraße zu vermeiden, der durch den in die Zufahrt einbiegenden Schwerlastverkehr verursacht wird, wird in der Rosensteinstraße eine Linksabbiegespur eingerichtet.

Bis zu der Zufahrt verläuft die Logistikanbindung Ehmmanstraße / Abstellbahnhof auf einer Länge zwischen ca. 900 und ca. 1160 m über öffentliche Straßen und Wege (Ehmanstr. /Rosensteinstr.).

### **Logistikanbindung Portal Rosenstein**

Im Bereich der Portale der Rosensteintunnel für die Fern- und die S-Bahn liegen die Logistikorte zur Ver- und Entsorgung folgender Betriebspunkte:

- Verbau und Aushub des Voreinschnitts für die Tunnel unter dem Rosensteinpark
- Herstellung der Innenschalen für die Tunnel unter dem Rosensteinpark
- Herstellung der Tunnel in offener Bauweise
- Herstellung des Brückenwiderlagers für die Eisenbahnbrücke Neckar.

Der Verbindungsweg zwischen Schloß Rosenstein und der Zufahrt zum Parkhaus der Wilhelma verläuft in unmittelbarer Nähe des Baufeldes. Die Zufahrt zum Parkhaus ist ausgelastet, sodaß eine zusätzliche Belastung durch Massentransporte aus den Baumaßnahmen nicht mehr mitaufgenommen werden kann.

Die Erschließung der oben angeführten Betriebspunkte erfolgt deshalb über eine neu zu erstellende „Baustraße Neckar“ zwischen Tunnelportal und B14 / Cannstatter Straße. Die Baustraße hat eine Regelbreite von 3,5 m. Für den Begegnungsfall sind Ausweichbuchten vorgesehen. Die Zu- und Ausfahrt erfolgt über die Rampe der B10 zur B14 stadteinwärts. Bei der Einfahrt in die Baustraße wird das Betriebsgleis der SSB gequert. Hier existiert bereits jetzt eine signalisierte Querung für den Individualverkehr. D.h. es sind keine zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen erforderlich (siehe Anlage 13.2.4, Bl. 1)

Am Tunnelportal beginnend verläuft die Baustraße mit einem Längsgefälle von ca. 6% im Gelände und liegt etwa ab der Querung der jetzigen Bahnbrücke höhengleich neben der Trasse der U14. In diesem Bereich müssen die Fahrleitungsmasten der Stadtbahn verlegt werden. Kurz nach der Unterfahrung der Fußgängerbrücke wird die Stadtbahn gequert. Hier

ist eine Signalisierung erforderlich. Nach dieser Querung wird die Baustraße bis kurz vor der Einmündung in die B14 zweispurig ausgebildet. In diesem Bereich existiert bereits eine Zufahrt für Fahrzeuge der SSB. Da die jetzige Zufahrt für größere Fahrzeuge nicht befahrbar ist, muß die Straße vor der Einmündung in Richtung der Springbrunnenanlage („Berger Sprudler“) verschwenkt werden.

#### **Logistikanbindung Eisenbahnbrücke Neckar**

Beiderseits des Neckars und auf der Trennmole sind BE-Flächen geplant (siehe Anlage 13.2.4 Bl. 2). Die vorgesehenen Flächen stehen unter Verwaltung des Garten- und Friedhofsamtes der Landeshauptstadt Stuttgart. Die in diesem Bereich vorhandene Wegeführung wird vom Tiefbauamt der Landeshauptstadt Stuttgart verwaltet. Auf der Seite des Rosensteinparks ist für die Baustelleneinrichtung eine Modellierung des Geländes zwischen Neckar und Neckartalstraße erforderlich.

Die Zufahrt zu den Baustelleneinrichtungsflächen erfolgt über die Neckartalstraße und über die Schönstraße.

Die Zufahrt zum Widerlager am Portal Rosensteintunnel erfolgt über die Baustraße Neckar.

#### **Logistikanbindung Bf Stg-Bad Cannstatt**

Der An- und Abtransport von Baumaterialien und –geräten erfolgt wegen der schweren Zugänglichkeit der in Dammlage befindlichen Baustelle über die Schiene. Additiv hierzu ist allenfalls ein An- und Abtransport mittels Autokran von der König-Karl-Straße aus denkbar, was jedoch aufgrund des zu Hauptverkehrszeiten relativ hohen Verkehrsaufkommens problematisch ist (siehe Anlage 13.2.5).

#### **Logistikanbindung Entrauchungsbauwerk Heilbronner Straße**

Das Entrauchungsbauwerk Heilbronner Straße wird innerhalb einer städtischen Grünfläche, die zwischen der Heilbronner und der Mönchhaldenstraße liegt, hergestellt.

Die Ver- und Entsorgung muß über öffentliche Straßen erfolgen, d.h. über die Heilbronner Straße (siehe Anlage 13.2.11).



## Logistikanbindungen S-Bahn

### Logistikanbindung S-Bahn im Bereich Bf Stuttgart Hbf (tief) (bis Stat -0.7 -0.765)

Die Herstellung des Teilabschnittes zwischen Wolframstraße (km -0.7-65) und Portal Bestandstunnel (km -0.4-97) wird in zwei getrennten Bauphasen hergestellt.

Die **erste Bauphase** besteht aus der Herstellung der Vorabmaßnahme ("Deckelbauweise") als Grundlage für die Gleisverlegungen des PFA 1.1 im Gleisvorfeld.

Da das Baufeld einen Bereich der Versandstraße überdeckt, kann diese nicht als Durchgangsverbindung genutzt werden. Die Anbindung des Baufeldes erfolgt somit nur über die Empfangsstraße. Die Andienung des Baufeldes für die Vorabmaßnahme kann von südlicher als auch von nördlicher Richtung noch von der Versandstraße erfolgen.

Die **zweite Bauphase** besteht aus der Herstellung des eigentlichen Tunnelquerschnittes auch im Schutzes des Deckels.

Für die Anbindung der S-Bahn-Baustelle am Bf Stuttgart Hbf (tief) steht in der **zweiten Bauphase** die Zentrale Baulogistikstraße nicht mehr zur Verfügung, da diese für den abschließenden Bau der S-Bahn gegen Ende der Gesamtbauzeit selbst außer Betrieb genommen wird. Die Anbindung erfolgt über die Empfang- und Versandstraße in die Wolframstraße zwischen den Brückenbauwerken. Diese Anbindung wird auch heute schon für die Logistikanbindung der Bauarbeiten der Landeshauptstadt Stuttgart am A1-Gelände genutzt.

### Logistikanbindung S-Bahn im Bereich Wolframstraße (ca. Stat -0.8)

Die Logistikanbindung der S-Bahn im Bereich Wolframstraße erfolgt über das öffentliche Straßennetz, da die Zentrale Baulogistikstraße zum Zeitpunkt dieses Bauabschnitts nicht mehr zur Verfügung steht.

### Logistikanbindung S-Bahn entlang der Rosensteinstraße

Die Baumaßnahmen für die S-Bahn liegen direkt an der Zentralen Baulogistikstraße. Die Anbindung der Logistikorte und der BE-Flächen (BE 15) erfolgt daher ohne Benutzung öffentlicher Straßen (siehe Anlage 13.2.1 )

### Logistikanbindung S-Bahn-Anbindung Stg Nord

Die S-Bahn-Anbindung Stg Nord wird in mehreren Bauphasen hergestellt (siehe Bauablauf, Kapitel 14.1.2.3.5).

Nach der Stilllegung der Gäubahn wird der Bahndamm zwischen dem Gäubahnviadukt und der Ehmmanstraße bereichsweise abgetragen und verbreitert. Das Baufeld liegt zwischen der Fernbahn und der S-Bahn, deren Betrieb durch den Bauablauf nicht unterbrochen werden darf („Inselbaustelle“).

Zur Erschließung der Baustelle wird eine Baustraße hergestellt, die über eine Baurampe (maximale Steigung ca. 15 %) auf das Gäubahnviadukt hinaufführt und über die, dann stillgelegte Gäubahntrasse bis zum Logistikareal C2 verläuft (siehe Anlage 13.2.3 ) In der nächsten Bauphase wird die Gäubahn im eingleisigen Bereich auf zwei Gleise verbreitert. In dieser Bauphase liegt das Baufeld zwischen den beiden in Betrieb befindlichen S-Bahngleisen, so daß die Baustelle nur in den nächtlichen Sperrpausen der S-Bahn angedient werden.

Nachdem der S-Bahn-Betrieb in beiden Richtungen auf das Gleisprovisorium zwischen der Brücke über die Ehmmanstraße und der Brücke über die Nordbahnhofstraße umgelegt wurde, wird die neue S-Bahn-Trasse in der endgültigen Lage hergestellt.

Das Baufeld liegt in dieser Phase direkt an der zentralen Baulogistikstraße, über welche die komplette Baustellenversorgung realisiert wird.

#### **Logistikanbindung Ehmmanstraße/Abstellbahnhof**

Die Logistikanbindung für die Baumaßnahmen der S-Bahn im Bereich Ehmmanstraße/Abstellbahnhof sind im Kapitel Logistikanbindungen Fernbahn Stg-Bad Cannstatt beschrieben.

#### **Logistikanbindung Rettungsschacht am Rosensteinpark**

Der geplante Rettungsschacht liegt direkt an der Ehmmanstraße (BE 20). Die Ver- und Entsorgung der Baustelle erfolgt über die Ehmmanstraße (siehe Anlage 13.2.2, Blatt 2B)

#### **Logistikanbindung Portal Rosenstein**

Die Logistikanbindung für die Baumaßnahmen der S-Bahn im Bereich des Portals Rosenstein sind im Kapitel Logistikanbindungen Fernbahn Stg-Bad Cannstatt beschrieben.

#### **Logistikanbindung Eisenbahnbrücke Neckar**

Die Logistikanbindung für die Baumaßnahmen der S-Bahn im Bereich der Eisenbahnbrücke Neckar sind im Kapitel Logistikanbindungen Fernbahn Stg-Bad Cannstatt beschrieben.

### **Logistikanbindung Bf Stg-Bad Cannstatt**

Die Logistikanbindung für die Baumaßnahmen der S-Bahn im Bereich des Bahnhofs Stg-Bad Cannstatt sind im Kapitel Logistikanbindungen Fernbahn Stg- Bad Cannstatt beschrieben.

### **13.1.3.2 Baustelleneinrichtungsflächen**

Die Baustelleneinrichtungsflächen dienen der örtlichen Versorgung der Teilbaustellen. Die Lage dieser Flächen ist aus den Plänen in Anlage 13.2 zu ersehen.

Nicht besonders ausgewiesene BE-Flächen stehen im Bereich des Baufeldes von Bauwerken die bereits fertiggestellt, oder wo mit der Herstellung des Bauwerkes noch nicht begonnen wurde, zur Verfügung.

### **BE-Fläche am Bf Stg-Feuerbach, BE 1**

Im Bereich des Bf Stg-Feuerbach sind nach den aktuellen Planungen drei BE- Flächen vorgesehen (siehe Anlage 13.2.8):

- Südlich EG zwischen S-Bahn und Stadtbahn (Fläche I)
- Östlich der Bahn zwischen Bahnlinie und Siemensstraße (Fläche II)
- Nördlich EG zwischen Wiener Platz und Bahnlinie (Fläche IV)

#### Fläche I: zweigeteilte Fläche: ca. 2000 m<sup>2</sup>, Bahnfläche

Zu- / Abfahrt: Stuttgarter Straße, Kremser Straße (-> Stadtbahnkreuzung)

Art der Nutzung: Betonier-BE für Trogbauwerk und für Innenausbau des Tunnels, Umschlag und Lagerung von Baumaterial, Abstellflächen für Baugerät, zentrale BE für Bauleitung, Personal und Kleinmaterial,

Auf der BE-Fläche ist eine dezentrale Wasseraufbereitungsanlage mit einem vorgeschaltetem Absetzbecken untergebracht. Die Entwässerung der Baugrube in das Absetzbecken erfolgt mittels „fliegender Pumpe“ über variabel von der auszuführenden Baufirma zu erstellende Pumpensümpfe, an den jeweiligen temporären Tiefpunkten der Baugrube. Die Einleitung vom Absetzbecken in die Wasseraufbereitung erfolgt im Freispiegelgefälle. Dort In der Wasseraufbereitungsanlage wird das aus der

Bauwasserhaltung am Tunneleinschnitt Feuerbach anfallende Wasser (Grund- und Niederschlagswasser) so aufbereitet, daß es in die städtische Mischwasserkanalisation abgeleitet werden kann. Am Rand der BE- Fläche verlaufen in dieser Zeit Rohrleitungen zur Zuführung von den Baugruben und zur Ableitung in einen naheliegenden Mischwasserkanal der Stadt Stuttgart. Die Zuführungsleitung verläuft oberirdisch (bei Durchfahrten aufgeständert), die Ableitung als unterirdischer Freigefällekanal.

Weitere Ausführungen zum Grundwassermanagement sind in dem Gutachten: „Geologische, hydrologische, geotechnische und wasserwirtschaftliche Stellungnahme, Teil 3: Wasserwirtschaft, Ordner 3.2, Anhang 2“ zu finden.

Der treppenfreie Ausgang zu Bahnsteig 1 wird über die Bauzeitaufrecht erhalten.

Andienung: keine Massenabtransporte, geringe Zahl von Fahrbewegungen

In diesem Bereich liegt im Endzustand die Rettungszufahrt Feuerbach, die in der Verlängerung der Kremser Straße im Ereignisfall als Einfahrt für Rettungsfahrzeuge in den Feuerbacher Tunnel dient. Bereits während der Bauzeit ist geplant, diese Zufahrt als Baustellenzufahrt zu nutzen. Es werden auf dieser Baustellenzufahrt jedoch keine Massentransporte durchgeführt, lediglich Baugeräte und Baustellenversorgung ist hier geplant.

Fläche II: Fläche: ca. 400 m<sup>2</sup> , städtische Fläche

Zu- / Abfahrt: Siemensstraße (Zufahrt nur direkt von der Siemensstraße aus möglich)

Art der Nutzung: BE für den Ausbau nordöstliches Umfahrgleis und Brücke Borsigstraße, Standort eines Kranes, Entladefläche für Baustoffe

Andienung: keine Massenabtransporte, geringe Zahl von Fahrbewegungen

Fläche III: - entfällt -

Fläche IV: Fläche: ca. 360 m<sup>2</sup> , städtische Fläche

Zu- / Abfahrt: Wiener Platz (Zufahrt direkt von der B295 auf separaten Abbiegespuren aus möglich)

Art der Nutzung: Lade- und Lagerfläche für Baugerät und –material. Tagesunterkünfte, Bürocontainer für Bauleitung, Magazincontainer. Standort eines Kranes

Andienung: Massenabtransporte aus Erstellung der Personenunterführung mit geringer Zahl von Fahrbewegungen

**BE-Fläche am Zwischenangriff Pragtunnel, BE 2**

Am östlichen Portal des bestehenden Pragtunnels ist für das Auffahren des Feuerbacher Tunnels ein Zwischenangriffspunkt vorgesehen, der später zur Rettungsausfahrt ausgebaut wird. Das Portal dieses Fensterstollens liegt südwestlich des heutigen Portals des Pragtunnels.

Im Portalbereich des Zwischenangriffstollens ist eine Baustelleneinrichtungsfläche mit einer Größe von 2500 m<sup>2</sup> vorgesehen (siehe

Anlage 13.2.7). Auf dieser BE werden die Einrichtungen zur Versorgung des Zwischenangriffsstollens untergebracht. Maßgebende Einrichtungsbestandteile dienen dem Tunnelvortrieb, der Spritzbeton-Herstellung und der Tunnel- bewetterung wie z.B.

- Kompressoren
- Trafostation
- Absetzbecken für Bergwasser
- Magazine
- Werkstatt
- Lagerflächen
- Spritzbetonsilo
- Baustellen-Tankanlage
- Bewetterungsanlage

**BE-Fläche Bf Stg-Bad Cannstatt, BE 3**

Als Baustelleneinrichtungsfläche ist der vom künftigen Gleis 1 und der nördlich davon gelegenen Böschungsoberkante zur Eisenbahnstraße eingeschlossene Zwickel mit einer Grundfläche von ca. 2000 m<sup>2</sup> vorgesehen (siehe Anlage 13.2.5).

**BE-Flächen Eisenbahnbrücke über den Neckar, BE 4a - f**

Baustelleneinrichtungsflächen sind beiderseits des Neckars und auf der Trennmole geplant (siehe Anlage 13.2.4, Bl. 2).

Die BE-Flächen werden voraussichtlich zur Aufstellung von Bürocontainern oder -baracken, Tagesunterkünften, Magazincontainern sowie als Lagerfläche für Baumaterialien genutzt. Die Gesamtfläche der einzelnen Teilflächen beträgt ca. 4350 m<sup>2</sup>

**BE-Fläche Neckarseite Rosensteintunnel, BE 5**

Die BE-Fläche liegt unterhalb des Schloßes Rosenstein und wird voraussichtlich zur Aufstellung von Bürocontainern oder -baracken, Tagesunterkünften, Magazincontainern sowie als Lagerfläche für Baumaterialien genutzt (siehe Anlage 13.2.4, Bl. 1).

Nach Absprache mit der OFD wird auf eine Terrassierung des geeigneten Geländes verzichtet. Ebene Arbeitsflächen sind durch Bühnen, Gerüste o.ä. herzustellen.

Die Fläche wird sowohl für die Herstellung der Tunnel unter dem Rosensteinpark als auch zum Bau der Eisenbahnbrücke über den Neckar genutzt.

Die Grundfläche beträgt ca. 2400 m<sup>2</sup>.

**BE-Fläche für Fernbahn- und S-Bahn im Bereich der Ehmannstraße, BE 6 und BE 7**

Diese BE-Flächen sind vorrangig für Einrichtungen im Zusammenhang mit der Herstellung der bergmännischen Fern- und S-Bahn-Tunnel unter dem Rosensteinpark vorgesehen (siehe Anlage 13.2.2, Bl. 1).

Dies sind insbesondere:

- Kompressoren
- Trafostation
- Absetzbecken für Bergwasser
- Magazine
- Werkstatt
- Lagerflächen
- Baustellen-Tankanlage

Die Grundfläche der BE 6 beträgt ca. 620 m<sup>2</sup> und die der BE 7 ca. 450 m<sup>2</sup>.

In der Startbaugrube selbst werden voraussichtlich die Einrichtungen für die Tunnelbewetterung (Luttenlüfter mit Luttenleitungen) sowie die Bevorratung für die Spritzbetonversorgung (Siloanlagen) untergebracht.

**BE-Fläche zwischen dem Tanklager der DB und der S-Bahn-Baugrube, BE 8**

Die BE-Fläche wird voraussichtlich zur Aufstellung von Bürocontainern oder -baracken, Tagesunterkünften, Magazincontainern sowie als Lagerfläche für Baumaterialien genutzt (siehe Anlage 13.2.2, Bl. 1)

---

Die Grundfläche der BE 8 beträgt ca. 760 m<sup>2</sup>.

#### **BE-Fläche Erdumschlag, BE 9 und 9a**

Die Ausbruchmassen aus den bergmännischen Tunneln unter dem Rosensteinpark werden auf der Erdumschlagfläche auf Straßen-LKW umgeschlagen.

Die Grundfläche der BE-Fläche 9 beträgt ca. 980 m<sup>2</sup> und die der BE-Fläche 9a ca. 1420 m<sup>2</sup> (siehe Anlage 13.2.2, Bl. 1).

Zur Zwischenlagerung der Ausbruchmassen wird die temporäre BE-Fläche 9a herangezogen. Die Fläche liegt im Baufeld der Baugrube für die offene Bauweise der Fernbahn. Da die Baugrube in einzelnen Teilabschnitten hergestellt wird, steht die Fläche bis zum Baubeginn des mittleren Teilabschnitts der Baugrube zur Verfügung. Entsprechend der derzeit gültigen Bauzeitbetrachtung kann die Fläche bis zum Ausbruchende der bergmännischen Tunnel unter dem Rosensteinpark genutzt werden.

#### **DB-Betriebsfläche Abstellbahnhof, BE 10**

Um Raum für die Baufelder von Fern- und S-Bahn sowie für BE-Flächen zu schaffen, müssen die bisherigen Betriebsflächen im Bereich des Abstellbahnhofs neu geordnet werden. Die BE-Fläche 10 wird vorwiegend als Lagerfläche genutzt (siehe Anlage 13.2.2, Bl. 1).

Die Grundfläche der neuen DB-Betriebsfläche beträgt ca. 2950 m<sup>2</sup>

#### **BE-Flächen zwischen Zufahrtsweg und Startbaugrube für Fernbahn-Tunnel, BE 11 und 11a**

Diese BE-Fläche wird vorrangig für Einrichtungen im Zusammenhang mit der Herstellung der Tunnelinnenschale für die eingleisigen bergmännischen Fernbahn-Tunnel genutzt.

Dies sind insbesondere:

- Kompressoren
- Trafostation
- Magazine
- Werkstatt
- Lagerflächen



Die Grundfläche der BE-Fläche 11 beträgt ca. 900 m<sup>2</sup>, die der BE-Fläche 11a ca. 120 m<sup>2</sup> (siehe Anlage 13.2.2, Bl. 1)

#### **BE-Fläche zwischen Ehmmanstraße und Gäubahn, BE 12**

Die BE-Fläche wird voraussichtlich zur Aufstellung von Bürocontainern in mehrstöckiger Anordnung genutzt werden, und besitzt eine Grundfläche von ca. 600 m<sup>2</sup> (siehe Anlage 13.2.2, Bl. 1).

#### **BE-Fläche Nord unter den Eisenbahnbrücken über die Ehmmanstraße, BE 13**

Die BE-Fläche wird voraussichtlich zur Aufstellung von Bürocontainern oder -baracken, Tagesunterkünften, Magazincontainern sowie als Lagerfläche für Baumaterialien genutzt und hat eine Grundfläche von ca. 400 m<sup>2</sup> (siehe Anlage 13.2.2, Bl. 1).

Die Parkplätze sowie der Gehweg in diesem Bereich entfallen während der Bauzeit.

#### **BE-Fläche Süd unter Brücken Ehmmanstraße, BE 14**

Die BE-Fläche wird voraussichtlich zur Aufstellung von Bürocontainern oder -baracken, Tagesunterkünften, Magazincontainern sowie als Lagerfläche für Baumaterialien genutzt und hat eine Grundfläche von ca. 500 m<sup>2</sup> (siehe Anlage 13.2.2, Bl. 1).

Die Parkplätze sowie der Gehweg in diesem Bereich entfallen

#### **BE-Fläche zwischen Rosensteinstraße und Bf Stg-Mitnachtstraße, BE 15**

BE-Fläche für die Bauwerke der S-Bahn ab dem Bf Stg-Mitnachtstraße bis zur Ehmmanstraße.

Die BE-Fläche wird voraussichtlich zur Aufstellung von Bürocontainern oder -baracken, Tagesunterkünften, Magazincontainern sowie als Lagerfläche für Baumaterialien genutzt und hat eine Grundfläche von ca. 1200 m<sup>2</sup> (siehe Anlage 13.2.1). Sie ist aufgrund Bauvorhaben / Bebauung Dritter in 2 Teilflächen aufgeteilt.

Die BE-Fläche liegt direkt neben der zentralen Baulogstraße, sodaß eine kurze Zufahrtsstrecke vorhanden ist.

#### **BE-Fläche im Areal der zentralen Baustellenlogistik A1, BE 16**

Für die Maßnahmen des PFA 1.5 im Bereich des Bf Stuttgart Hbf wird ein Teil der zentralen Logistikfläche im Areal A1 zur Verfügung gestellt. Die Fläche wird im PFA 1.1, Talquerung planfestgestellt.

#### **BE-Fläche am Zwischenangriff Nordbahnhof, BE 17**

BE-Fläche für die Tunnelvortriebe der Fernbahnzuführung Stg-Bad Cannstatt in Richtung Ehmannastraße und in Richtung Stuttgart Hbf. Diese BE-Fläche wird vorrangig für Einrichtungen im Zusammenhang mit der Herstellung der eingleisigen bergmännischen Fernbahn-Tunnel genutzt. Dies sind insbesondere:

- Einrichtung für die Senkrechtförderung (Portal- oder Turmdrehkran)
- Zwischendeponie für Ausbruchmassen
- Spritzbetonsilo
- Kompressoren
- Trafostation
- Absetzbecken für Bergwasser
- Magazine
- Werkstatt
- Lagerflächen
- Baustellen-Tankanlage
- Bewetterungsanlage

Die Grundfläche der BE-Fläche 17 beträgt ca. 3500 m<sup>2</sup> (siehe Anlage 13.2.9).

#### **BE-Fläche Entrauchungsschacht Killesberg, BE 18**

Die Baustelleneinrichtungsfläche wird für die Herstellung des untertägigen Lüftungsschachts und für die Herstellung des erdüberschütteten Lüftungs- und Betriebsgebäudes benötigt.

Einrichtungen im Zusammenhang mit den Arbeiten am Lüftungsschacht sind:

- Fördereinrichtung (Portal-, Turmdrehkran, oder Seilbagger)
- Spritzbetonsilo
- Kompressoren
- Trafostation

- Absetzbecken für Bergwasser
- Magazine
- Werkstatt
- Lagerflächen
- Baustellen-Tankanlage
- Tagesunterkünfte
- Baubüro

Da der Lüftungsschacht zeitlich vor dem Lüftungs- und Betriebsgebäude gebaut wird, kann dessen Grundfläche als BE-Fläche genutzt werden.

Einrichtungen im Zusammenhang mit den Arbeiten am Lüftungs- und Betriebsgebäude sind:

- Turmdrehkran
- Lagerflächen
- Magazine
- Baubüro

Die Grundfläche der BE-Fläche 18 beträgt ca. 1600 m<sup>2</sup> (siehe Anlage 13.2.10).

### **BE-Fläche Entrauchungsschacht Heilbronner Straße, BE 19**

Die Baustelleneinrichtungsfläche wird für die Herstellung des untertägigen Lüftungsschachts und für die Herstellung des erdüberschütteten Lüftungs- und Betriebsgebäudes benötigt.

Einrichtungen im Zusammenhang mit den Arbeiten am Lüftungsschacht sind:

- Fördereinrichtung (Portal-, Turmdrehkran, oder Seilbagger)
- Spritzbetonsilo
- Kompressoren
- Trafostation
- Absetzbecken für Bergwasser
- Magazine
- Werkstatt
- Lagerflächen
- Baustellen-Tankanlage

- Tagesunterkünfte
- Baubüro

Da der Lüftungsschacht zeitlich vor dem Lüftungs- und Betriebsgebäude gebaut wird, kann dessen Grundfläche als BE-Fläche genutzt werden.

Einrichtungen im Zusammenhang mit den Arbeiten am Lüftungs- und Betriebsgebäude sind:

- Turmdrehkran
- Lagerflächen
- Magazine
- Baubüro

Die Grundfläche der BE-Fläche 19 beträgt ca. 850 m<sup>2</sup> (siehe Anlage 13.2.11).

#### **BE-Fläche Rettungsschacht Rosensteinpark, BE 20**

Die Baustelleneinrichtungsfläche wird für die Herstellung des untertägigen Rettungsschachts und zum Auffahren des bergmännischen Rettungsstollens und des Rettungsstollens in offener Bauweise benötigt.

Die erforderlichen Einrichtungen entsprechen den Anlagen für BE 19.

Im gekennzeichneten Bereich werden zusätzlich

- Leitungsumverlegungen durchgeführt
- Lagerflächen für spezifischen Mutterboden des Rosensteinparks eingerichtet,
- Temporär der die BE kreuzende Fußwege verlegt.

Die Grundfläche der BE-Fläche 20 beträgt ca. 2460 m<sup>2</sup> (siehe Anlage 13.2.2, Bl. 2B).

#### **BE-Fläche Zentrale Wasseraufbereitungsanlage, BE 21**

Die Baustelleneinrichtungsfläche wird für die Belange des zentralen Grundwassermanagement genutzt. Hier werden Anlagen für die Reinigung/Aufbereitung und Infiltration des in den Teilbaugruben anfallenden Wassers über die gesamte Bauzeit aufgestellt und betrieben.

Die Grundfläche der BE-Fläche 21 beträgt ca. 1000 m<sup>2</sup> (s. Anlage 13.2.2, Bl. 1).

Weitere Ausführungen zum Grundwassermanagement sind in dem Gutachten: „Geologische, hydrologische, geotechnische und wasserwirtschaftliche Stellungnahme, Teil 3: Wasserwirtschaft, Ordner 3.2, Anhang 2“ zu finden.

### 13.1.3.3 Logistik Abtransportmassen

Angaben zu den Erdmassen sind in unaufgelockertem Zustand berechnet.

Abtransport im Bereich der S-Bahn entlang der Rosensteinstraße

Die nachfolgend aufgezählten Bauwerke der S-Bahn liegen unmittelbar an der Zentralen Baulogistikstraße, sodaß die Abfuhr ohne Benutzung öffentlicher Straßen erfolgen kann:

- Baugrube Bf Stg-Mitnachtstraße
- Baugrube Verzweigungsbauwerk
- Baugrube Trogbauwerk
- Einschnitt Rosensteinstraße
- Abbruch und Aushub Brücke Ehmmanstraße
- Baugrube Richtungstunnel S-Bahn Stg-Bad Cannstatt
- Bergmännische Tunnelvortriebe incl. Tunnel unter dem Fernbahndamm

Die Förderung aus den Baugruben erfolgt über temporäre Rampen.

Im beschriebenen Bereich fallen ca. 148.000 m<sup>3</sup> Baugrubenaushub und ca. 33.000 m<sup>3</sup> Tunnelausbruch an.

Die Aushubmassen fallen über einen Zeitraum von ca. 5 Jahren in den einzelnen Bauabschnitten an. Die mögliche zeitliche Einordnung ist aus dem Abschnitt 14.1.2.3.4 zu ersehen.

Die maximale Abfuhrleistung pro Tag beträgt ca. 600 m<sup>3</sup>.

#### **Abtransport im Bereich Ehmmanstraße / Abstellbahnhof**

Auf dem Gelände zwischen Ehmmanstraße, der Parkkante des Rosensteinparks und dem Abstellbahnhof ist die Abfuhr folgender Logistikpunkte zu organisieren:

- Fernbahn-Tunnel von/nach Stuttgart Hbf, offene Bauweise
- Rosensteintunnel der Fernbahn
- Rosensteintunnel der S-Bahn

- Unterfahrung der S-Bahn unter dem Abstellbahnhof

Zur Förderung der Aushub- und Ausbruchmassen werden temporäre Rampen in den Baugruben angelegt. Dadurch läßt sich eine aufwendige Senkrechtförderung vermeiden.

Abfuhrmassen aus den bergmännischen Tunneln werden zur Erdumschlagfläche im Abstellbahnhof gefahren und auf der dortigen Zwischendeponie auf straßenzugelassene LKW umgeschlagen. Da die Platzverhältnisse sehr beengt sind, wird zum Zweck der Zwischendeponierung von Ausbruchmaterial im Baufeld der offenen Bauweise der Fernbahn die temporäre BE-Fläche 9a eingerichtet. Von dort werden die Ausbruch- und Aushubmassen über die Ehmannastraße zur Zufahrt auf die Baulogstraße an der Rosensteinstraße gefahren. Im Anschluß daran erfolgt der Transport auf der Zentralen Baulogstraße zur zentralen Umschlagfläche C2.

Im betrachteten Bereich fallen ca. 150.000 m<sup>3</sup> Aushub und ca. 158.000 m<sup>3</sup> Ausbruchmaterial an. Die Aushubmassen fallen über einen Zeitraum von ca. 5 Jahren in den einzelnen Bauabschnitten an. Die maximale Abfuhrleistung pro Tag beträgt ca. 2.000 m<sup>3</sup>.

#### **Abtransport Zwischenangriff Nordbahnhof**

Am Zwischenangriff Nordbahnhof fallen die Ausbruchmassen aus den bergmännischen Tunnelvortrieben zur Ehmannastraße und zum Bf Stuttgart Hbf an, sowie die Massen aus den Teufarbeiten für den Zwischenangriffsschacht selbst.

Aufgrund der räumlichen Nähe der Logistikfläche C können die Ausbruchmassen mit Radladern direkt zu den dortigen Verladeeinrichtungen verbracht werden.

Die Ausbruchmassen von ca. 363300 m<sup>3</sup> fallen über einen Zeitraum von ca. 2,5 Jahren an.

#### **Abtransport Rettungsschacht Rosensteinpark**

Aus dem Rettungsschacht und dem Rettungsstollen fallen ca. 4.200 m<sup>3</sup> Aushub- und Ausbruchmaterial an, 3.200 m<sup>2</sup> werden davon abgefahren.

Die Abfuhr erfolgt über die Ehmannastraße zur zentralen Baulogstraße.

#### **Abtransport Portal Rosensteintunnel**

Im Bereich des Portals der Rosensteintunnel für die Fernbahn und für die S- Bahn sind die Aushubmassen für den gemeinsamen Voreinschnitt abzufahren.

Die Massen werden über die Baustraße Neckar, die B14 und die Cannstatter Straße zur Baulogstraße C und über diese zur Logistikfläche C transportiert.

Im betrachteten Bereich fallen ca. 15.400 m<sup>3</sup> Aushub an. Die Aushubmassen fallen über einen Zeitraum von ca. 3 Monaten an.

Die maximale Abfuhrleistung pro Tag beträgt ca. 800 m<sup>3</sup>.

### **Abtransport Eisenbahnbrücke über den Neckar**

Der Aushub für die Widerlager und für die Gründung der Brückenpfeiler hat ein Volumen von ca. 27.000 m<sup>3</sup>.

Die Massen für das Widerlager auf der Seite des Rosensteinparks werden über die Baustraße Neckar abgefahren, die Massen für das Widerlager auf der Seite Bad Cannstatt über die Schöne Straße.

Die Erdmassen aus den Gründungsarbeiten für die Stützen werden über die B10 abtransportiert.

Die Aushubmassen fallen über einen Zeitraum von ca. 1 Jahr an.

### **Abtransport Bahnhofsbereich Stg-Feuerbach**

Aufgrund des geringen Flächenangebotes für BE- und Lagerflächen im Bereich des Bf Stg-Feuerbach wird möglichst viel Ausbruch und Aushub über den Zwischenangriff Prag abgefahren.

Die insgesamt in Feuerbach zum Abtransport anfallenden Massen (Trog, 3

Unterführung und Rettungszufahrt) umfassen ca. 34.250 m<sup>3</sup>, von denen jedoch zur Entlastung Feuerbachs ein Teil über den Zwischenangriff Prag abgefahren wird.

Die Aushubmassen fallen über einen Zeitraum von ca. 2 Jahren an.

### **Abtransport Zwischenangriff Prag**

Über den Zwischenangriff Prag werden etwa 2/3 des Ausbruchs des Feuerbacher Tunnels abgefahren. Zusätzlich werden Aushubmassen aus Feuerbach (Trog) über den Zwischenangriff zur Zentralen Umschlagfläche C2 transportiert. Damit ergibt sich ein Gesamtvolumen von ca. 346.000 m<sup>3</sup>, die über den Zwischenangriff und die Baulogistikstraße zur Zentralen Umschlagfläche C2 transportiert werden.

Die Ausbruchmassen fallen über einen Zeitraum von etwa 3 Jahren an.

### **Abtransport Baugrube Jägerstraße**

---



Die Baugrube Jägerstraße wird von Seiten des PFA 1.5 zum Abtransport der Ausbruchsmassen des Feuerbacher Tunnels sowie des Bad Cannstatter Tunnels genutzt. Für beide Tunnel gilt, daß nur etwa 1/3 der Ausbruchsmassen über die Baugrube Jägerstraße abtransportiert werden, die restlichen Massen gehen über den Zwischenangriff Prag bzw. über den Zwischenangriff Nordbahnhof. Insgesamt ergibt sich für die Baugrube Jägerstraße ein Gesamtvolumen von etwa 354.000 m Ausbruchsmaterial.

Die Ausbruchsmassen fallen über einen Zeitraum von etwa 2,5 Jahren an. Sie werden über die Zentrale Baulogistikstraße abgefahren. In der Anfangsphase des Bauprojekts können Transporte über öffentliche Straßen erforderlich werden, solange die Zentrale Baulogistikstraße noch nicht zur Verfügung steht.

#### **Abtransport Entrauchungsschacht Killesberg**

Aus dem Lüftungsschacht und der Baugrube für das Lüftungs- und Betriebsgebäude fallen ca. 3.000 m<sup>3</sup> Ausbruch- und Aushubmassen an.

Die Abfuhr erfolgt über die Oskar-Schlemmer-Straße

#### **Abtransport Entrauchungsschacht Heilbronner Straße**

Aus dem Lüftungsschacht und der Baugrube für das Lüftungs- und Betriebsgebäude fallen ca. 7.500 m<sup>3</sup> Ausbruch- und Aushubmassen an.

Die Abfuhr erfolgt über die Heilbronner Straße

#### **Abtransport Zentrales Grundwassermanagement**

Nach Aufbereitung wird dieses Wasser über Druckrohrleitungen in bestimmte Flächen am Rosensteinpark und entlang der Rosensteinstraße geleitet und dort über Infiltrationsbrunnen wieder in das Grundwasser eingeleitet. Das Überschußwasser wird mit einer speziellen Druckrohrleitung südlich des Rosensteinparks dem Neckar zugeführt. Alle Rohrleitungen verlaufen oberirdisch (bei Durchfahrten aufgeständert) entlang von öffentlichen Straßen und Wegen oder randlich entlang von BE-Straßen bzw. -flächen. Von der Trinkwasserleitung Ehmmanstraße wird eine Einspeiseleitung zur Wasseraufbereitung verlegt (Lage und Art in Abstimmung mit den NWS). Von der Wasseraufbereitung führen Notüberläufe (Freigefällekanäle oder Druckleitungen) zur Kanalisation der DB AG bzw. zum Mischwasserkanal Ehmmanstraße.

### **13.1.3.4 Logistik Antransport von Baumaterial**

---

**Antransport Bereich S-Bahn entlang der Rosensteinstraße**

Für das Herstellen von Spritzbetonausfachungen der Baugrubensicherungen und zur Herstellung der Tunnelaußenschalen werden am Einsatzort Siloanlagen für das fertige Trockengemisch aufgestellt. Die Andienung erfolgt mit Silofahrzeugen über öffentliche Straßen bis zur Einfahrt auf die Zentrale Baulogstraße, und von dort zu den Siloanlagen.

Die Anlieferung von Stückgut, wie Baustahl und Schalmaterial erfolgt ebenfalls über öffentliche Straßen bis zur Einfahrt auf die Zentrale Baulogstraße und von dort direkt zum jeweiligen Bauabschnitt.

Der benötigte Transportbeton wird von den Mischanlagen im Logistikareal C über die Zentrale Baulogstraße ohne Benutzung öffentlicher Straßen zu den Einbaustellen für die S-Bahn-Baustellen geliefert.

Die Verfüllmassen für die Tunnelbaugruben können aufgrund der räumlich beengten Situation weder bei den Einzelbaumaßnahmen noch auf den Flächen der Zentralen Baustellenlogistik zwischengelagert werden und müssen daher von außerhalb angeliefert werden.

**Antransport Bereich Ehmannastraße Abstellbahnhof**

Der Spritzbeton wird über die Ehmannastraße und die Rosensteinstraße zu den Siloanlagen für die Baugrubensicherung und die Tunnelaußenschale gefahren.

Die Anlieferung von Stückgut, wie Baustahl und Schalmaterial wird ebenfalls über öffentliche Straßen durchgeführt und von dort direkt zum jeweiligen Bauabschnitt.

Der benötigte Transportbeton wird voraussichtlich von den Mischanlagen im Logistikareal C über die Zentrale Baulogstraße bis zur Ausfahrt an der Rosensteinstraße gefahren und von dort über die Rosensteinstraße, die Ehmannastraße und den Zufahrtsweg zum Einbauort .

Die Verfüllmassen für die Tunnelbaugruben können aufgrund der räumlich beengten Situation weder bei den Einzelbaumaßnahmen noch auf den Flächen der zentralen Baustellenlogistik zwischengelagert werden, und müssen daher von außerhalb angeliefert werden.

**Antransport Zwischenangriff Nordbahnhof**

Der Spritzbeton für die Sicherungsarbeiten im Zuge der Tunnelvortriebsarbeiten wird über die Zentrale Baulogstraße angeliefert.

Die Anlieferung von Stückgut, wie Baustahl und Schalmaterial wird ebenfalls über die Zentrale Baulogstraße durchgeführt, oder über die Schiene im Logistikareal C angeliefert.

---

Der Zwischenangriff Nordbahnhof wird verfüllt. Die Verfüllmassen für die Tunnelbaugruben können aufgrund der räumlich beengten Situation weder bei den Einzelbaumaßnahmen noch auf den Flächen der Zentralen Baustellenlogistik zwischengelagert werden und müssen daher von außerhalb angeliefert werden. Dazu werden ca. 23300 m<sup>3</sup> Material antransportiert.

#### **Antransport Rettungsschacht Rosensteinpark**

Der Antransport von Spritzbeton, Transportbeton, sowie Stahl und Schalmaterial erfolgt von der Zentralen Baulogstraße über die Ehmannstraße zum Rettungsschacht.

#### **Antransport Portal Rosensteintunnel**

Der Spritzbeton für die Baugrubensicherung des Voreinschnitts wird über öffentliche Straßen und die Baustraße Neckar angeliefert.

Die Anlieferung von Stückgut, wie Baustahl und Schalmaterial, wird ebenfalls über öffentliche Straßen durchgeführt und über die Baustraße Neckar zur Baustelle gebracht.

Der Transportbeton wird voraussichtlich von den Mischanlagen im Logistikareal C über die Zentrale Baulogstraße bis einer Ausfahrt an der Wolframstraße gefahren und über die Cannstatter Straße, die B 14, die B10 und die Baustraße Neckar zur Einbaustelle für die Tunnelinnenschalen und die offene Bauweise gebracht.

Aufgrund der räumlich beengten Situation können die Erdmassen, die zur Verfüllung und Geländemodellierung benötigt werden, nicht auf der Baustelle zwischengelagert werden und müssen daher von außerhalb angefahren werden. Die Anlieferung erfolgt über die Baustraße Neckar.

#### **Antransport Eisenbahnbrücke über den Neckar**

Der Antransport des Betons und der Stahlteile für die Eisenbahnbrücke über den Neckar erfolgt je nach Einbauort über die Baustraße Neckar, die B10 oder die Schöne Straße.

Die Anlieferung von Stückgut, wie Baustahl und Schalmaterial, sowie das Hinterfüllmaterial für die Widerlager wird über öffentliche Straßen und über die Baustraße Neckar abgewickelt.

#### **Antransport Bereich Bf Stg-Feuerbach**

Der Antransport von Beton und Betonstahl für die Erstellung der Bauwerke im Bereich Bf Stg-Feuerbach erfolgt im wesentlichen über den Zwischenangriff Prag und den zu diesem Zeitpunkt provisorisch fertiggestellten Feuerbacher Tunnel. Die Antransporte des

Baumaterials für die Herstellung des Trogbauwerks, der Rettungszufahrt Feuerbach und der Personenunterführung müssen über das öffentliche Straßennetz erfolgen.

#### **Antransport Zwischenangriff Prag**

Über den Zwischenangriff Prag und die Baulogistikstraße werden große Teile der für den Innenausbau des Feuerbacher Tunnels benötigten Massen antransportiert. Die Andienung erfolgt von der Zentralen Umschlagfläche C2 über die Baulogistikstraße zum Zwischenangriff Prag.

#### **Antransport Baugrube Jägerstraße**

Der Antransport der an der Baugrube Jägerstraße benötigten Massen (Beton, Betonstahl, Schalmaterial) erfolgt über die Baulogistikstraße von der zentralen Logistikfläche A1 aus. Nach dem Rückbau der Baulogistikstraße muß die Baugrube über das öffentliche Straßennetz angedient werden.

#### **Antransport Entrauchungsbauwerk Killesberg**

Der Antransport von Spritzbeton, Transportbeton, sowie Stahl und Schalmaterial erfolgt über die Oskar-Schlemmer-Straße.

#### **Antransport Entrauchungsbauwerk Heilbronner Straße**

Der Antransport von Spritzbeton, Transportbeton, sowie Stahl und Schalmaterial erfolgt über die Heilbronner Straße.

#### **Abtransport Zentrales Grundwassermanagement**

Die Zuführung erfolgt mit Druckrohrleitungen von den Anfallstellen über die Ehmannstraße. Alle Rohrleitungen verlaufen oberirdisch (bei Durchfahrten aufgeständert) entlang von öffentlichen Straßen und Wegen oder randlich entlang von BE-Straßen bzw. -flächen. Von der Trinkwasserleitung Ehmannstraße wird eine Einspeiseleitung zur Wasseraufbereitung verlegt (Lage und Art in Abstimmung mit den NWS).

Die Wasseraufbereitungsanlagen werden mit LKW angedient.. (Chemikalienanlieferung, Schlamm Entsorgung, Wartung und Reparaturen, Umbauten).

## **13.2 PLÄNE BAULEISTIK**

Pläne siehe Anlage 13.2 nachfolgend