

# Projekt Stuttgart 21

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

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

## Planänderungsverfahren

Planänderung vertiefte Planung und zusätzliche  
Flächeninanspruchnahmen nach § 76 VwVfG

## Erläuterungen zur Planänderung

(Ergänzung des Erläuterungsberichts Teil III)

Vorhabenträger:

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

~~gez. i.V. R. Berghorn~~  
gez. i.V. R. Berghorn

Bearbeitung:

Ingenieurgemeinschaft Stuttgart 21 - PFA 1.3

 OBERMEYER  
PLANEN + BERATEN GmbH  müller + hereth  
Ingenieurgesellschaft für Tunnel- und Infrastrukturbau  SPIEKERMANN  
BERATENDE INGENIEURE

Hasenbergstraße 31  
70178 Stuttgart

~~gez. i.V. G. Schneider~~  
gez. i.V. G. Schneider

Stuttgart, den ~~20.11.2019~~ 25.06.2021

# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Vorhabenbeschreibung PFA 1.3a</b>	<b>4</b>
<b>2 Beschreibung der Planänderungen</b>	<b>4</b>
2.1 Linienführung (Gleisplanung)	5
2.2 Bauwerksplanung	5
2.2.1 Anpassungen am Bestandsbauwerk EÜ Neue Landesmesse (BW-Nr. 3.2109)	5
2.2.2 Neubau Betonummantelung - vorhandene Sammelkanäle im Bereich der AS Messe (BW-Nr. 3.2110)	5
2.2.3 Station NBS – Empfangsgebäude Zentraler Zugang (BW-Nr. 3.2207)	6
2.2.4 Station NBS – Entrauchungsbauwerk Mitte (BW-Nr. 3.2225)	7
2.2.5 Station NBS – Zugang Ost (BW-Nr. 3.2208)	8
2.2.6 Stützwand Bahnhofsvorplatz – Station NBS Zentraler Zugang (BW-Nr. 3.3161)	9
2.2.7 Stützwand Wirtschaftshof Wyndham (BW-Nr. 3.3150)	9
2.2.8 Freitreppenanlage Bahnhofsvorplatz Station NBS Zugang Ost (BW-Nr. 3.3159)	10
2.3 Straßen und Wege (Betriebsanlagen der DB)	10
<b>3 Anlagen Dritter als notwendige Folgemaßnahme</b>	<b>10</b>
3.1 Leitungen Dritter	10
3.1.1 Wasserversorgung / Trinkwasserleitungen	10
3.1.2 Abwasser / Sammelkanäle im Bereich AS Stuttgart Flughafen / Messe	11
3.1.3 Umverlegung der BAB-Entwässerung im Kreuzungsbereich des zukünftigen Tunnel Flughafenkurve (BW-Nr. 3.4124)	11
3.2 Straßen und Wege Dritter (Folgemaßnahmen)	12
3.2.1 Zufahrt zum Messeparkplatz P 40 (BW-Nr. 3.3156)	12
3.2.2 BAB A8 temporärer Deckel (Kreuzung Tunnel Flughafenkurve)	12
3.2.3 BAB A8 – Baugrube Tunnel offene Bauweise Flughafentunnel West	13
3.3 Sonstige Anlagen Dritter	13
3.3.1 Stauraumkanal - Zentraler Zugang Station NBS (BW-Nr. 3.4122)	13
3.3.2 Trinkwasserübergabeschacht – Bereich Wirtschaftshof Wyndham (BW-Nr. 3.5356)	14
<b>4 Südumgehung Plieningen (gemeinsames Planfeststellungsverfahren gemäß § 78 VwVfG)</b>	<b>14</b>
<b>5 Brand- und Katastrophenschutzkonzept</b>	<b>15</b>
<b>6 Ver- und Entsorgung, Technische Anlagen</b>	<b>15</b>
6.1 Ver- und Entsorgung	15
6.1.1 Anpassungen Bahnentwässerung im Bereich EÜ Neue Landesmesse (BW-Nr. 3.1101)	15
6.1.2 Neubau Transportleitung (BW-Nr. 3.4123)	15
6.1.3 Anpassung der NBS-Entwässerung im Kreuzungsbereich des zukünftigen Tunnel Flughafenkurve (BW-Nr. 3.1101)	16
6.2 Technische Anlagen (technische Ausrüstung)	16

<b>7 Baudurchführung</b>	<b>16</b>
7.1 Bauleistungen	16
7.1.1 Station NBS – Tunnelvortriebskonzept / Bauablauf	16
7.1.2 Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich der Station NBS	17
7.1.3 <del>Entfall Oberbodenlager am Messeparkplatz P 40</del>	17
7.1.4 Zusätzliche Oberbodenlager im Bereich AS Esslingen	18
7.1.5 Zusätzliches Oberbodenlager im Bereich AS Stuttgart Flughafen / Messe	19
7.1.6 Erdmassen, Mengenerhöhung kulturfähiger Unterboden und Oberboden	19
7.2 Verkehrsführung während der Bauzeit	20
<b>8 Bauzeit</b>	<b>20</b>
<b>9 Grundeigentum</b>	<b>21</b>
9.1 Grunderwerb	21
9.1.1 Änderungen im Bereich des ursprünglichen Baufeldes des PFA 1.3a	21
9.1.2 Zusätzliche bauzeitliche Oberbodenlagerflächen im Bereich der AS Esslingen	21
9.1.3 <del>Zusätzliche bauzeitliche Oberbodenlagerflächen im Bereich der AS Stuttgart Flughafen / Messe</del>	21
9.1.4 Fehlerkorrektur im Grunderwerbsverzeichnis Lfd.-Nr. 3.0599 Gemarkung Echterdingen	22
9.2 Beweissicherung	22
9.2.1 Zusätzliche bauzeitliche Oberbodenlagerflächen im Bereich der AS Esslingen	22
9.2.2 <del>Zusätzliche bauzeitliche Oberbodenlagerflächen im Bereich der AS Stuttgart Flughafen / Messe</del>	23
<b>10 Auswirkungen der Planänderung</b>	<b>23</b>
10.1 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)	23
10.2 Schall- und erschütterungstechnische Untersuchungen	24
10.2.1 Schalltechnische Untersuchungen	24
10.2.2 Erschütterungstechnische Untersuchungen	24
10.3 Baugrund und Hydrogeologie	25
10.4 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	25
10.5 Elektrische und magnetische Felder	28
10.6 Klima und Lufthygiene	28
<b>11 Wasserrechtliche Belange</b>	<b>28</b>
<b>12 Sondergutachten</b>	<b>29</b>
<b>13 Geänderte planfestgestellte Unterlagen</b>	<b>29</b>
<b>14 Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>32</b>
<b>15 Zusammenstellung der geänderten Unterlagen</b>	<b>34</b>

## 1 Vorhabenbeschreibung PFA 1.3a

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

Bestandteile des Planfeststellungsabschnitts 1.3a sind:

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

Am 14.07.2016 hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart) mit Az: 591ppw/018-2300#001 den Planfeststellungsbeschluss gemäß §§ 18 AEG, 78 VwVfG für das Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS einschließlich L 1192 / L 1204, Südümgehung Plieningen)“ erlassen. **Nach Durchführung eines ergänzenden Verfahrens hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart) unter dem 11.10.2019 einen Änderungsplanfeststellungsbeschluss erlassen (Az: 591pä/014-2019#004). Der Planfeststellungsbeschluss vom 14.07.2016 ist seit dem 18.06.2020 in der Fassung bestandskräftig, die er durch den Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 11.10.2019 gewonnen hat.**

**Ein erstes Planänderungsverfahren mit dem Titel „Anpassungen an die Erkenntnisse aus Detailplanung“ und eine zweites Planänderungsverfahren mit dem Titel „aktualisierte Bemessungswasserstände“ sind zum Zeitpunkt der Beantragung des gegenständlichen Planänderungsverfahrens noch nicht abgeschlossen bzw. planfestgestellt.**

## 2 Beschreibung der Planänderungen

Im weiteren Verlauf der Planung und Umsetzung des Bauvorhabens im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 1.3 Teilabschnitt a (PFA 1.3a) haben sich im Rahmen der Vertiefung der Entwurfsplanung Änderungen und Ergänzungen gegenüber den planfestgestellten Unterlagen ergeben. Hierfür sind Änderungen gegenüber der festgestellten Planung erforderlich. Unter Berücksichtigung der Fortschreibungen der Planfeststellungsunterlagen durch die erste Planänderung mit diversen Themen aus der bis dahin vorangeschrittenen Planung sowie der zweiten Planänderung mit den neuen HW 2 Bemessungswasserständen sind aufgrund weiterer vertiefter Planungen und damit verbundenen zusätzlichen Grundflächeninanspruchnahmen die Planfeststellungsunterlagen er-

neut anzupassen und fortzuschreiben. Die erforderlichen Änderungen sind im gegenständlichen Planänderungsverfahren mit dem Titel „Planänderung vertiefte Planung und zusätzliche Flächeninanspruchnahmen“ zusammengefasst.

Der Verfahrensteil „Südmehring Plieningen“ ist von dieser Planänderung nicht betroffen.

## **2.1 Linienführung (Gleisplanung)**

Die Gleisplanung (Linienführung / Höhenlage) ist von den vorliegenden Planänderungen nicht berührt.

## **2.2 Bauwerksplanung**

### **2.2.1 Anpassungen am Bestandsbauwerk EÜ Neue Landesmesse (BW-Nr. 3.2109)**

Bei der Neugestaltung der Verkehrserschließung Flughafen / Neue Messe, wurde die Anschlussstelle Stuttgart-Flughafen/Messe Nord (AS Messe) der BAB A8 umgestaltet bzw. erweitert. Hierbei wurde die Ausfahrt der BAB A8 aus Richtung München zur L 1192 mittels eines Straßentunnels als Unterführung der Ausfahrtsrampe unter der künftigen NBS-Trasse Stuttgart – Ulm bei NBS-km 11,6+81 errichtet. Die Eisenbahnüberführung (EÜ) ist Bestandteil des Gesamttunnelbauwerks in der Ausfahrtsrampe. Das Eisenbahnbauwerk ist als EÜ Neue Landesmesse definiert und abgegrenzt auf der Nordseite durch das westliche Tunnelportal und auf der Südseite durch die Einhaltung eines Abstandsmaßes zur Gleisachse von 3,0 m. Die Länge der EÜ beträgt ca. 24 m. Sie weist einen Kreuzungswinkel von ca. 151 gon auf. Dieses Bauwerk ist bereits im Zeitraum 2006 bis 2007 errichtet worden und wird im Zusammenhang mit dem Neubau der NBS-Trasse Stuttgart – Ulm als Bestandsbauwerk gesehen.

Unter Berücksichtigung der Ril 836.4106 A01 Bild 1 bzw. Ril 804.1101 Bild 3 ist zur Überführung der NBS-Gleise im Hochgeschwindigkeitsverkehr ein senkrechter Abschluss des bestehenden Eisenbahnbauwerks zu den Gleichachsen herzustellen. Aus diesem Grund werden Anpassungen am Bestandsbauwerk EÜ Neue Landesmesse erforderlich. Hierzu wird im Hinterfüllbereich des bestehenden Bauwerks eine qualifizierte Bodenverbesserung durch sogenannte Betonkeile vorgesehen. Die Betonkeile werden geometrisch in Anlehnung an die zuvor genannten DB-Vorschriften hergestellt und somit senkrechte Abschlüsse zu den Gleisachsen erreicht. Die vorhandenen Drainageleitungen (GW-Leitungen) des Grundwasserspiegelbegrenzungssystems werden entsprechend der neuen Geometrie der Betonkeile verlegt und angepasst. Die Bauwerksplanung ist in der Anlage 7.1 Blatt 8 dargestellt.

Diese Anpassungen erfordern keine zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen.

### **2.2.2 Neubau Betonummantelung - vorhandene Sammelkanäle im Bereich der AS Messe (BW-Nr. 3.2110)**

Im Bereich der AS Stuttgart Flughafen / Messe unterhalb der Straßenüberführung der Einfahrtsrampe zur BAB A8 in Richtung Karlsruhe kreuzen drei bestehende Abwasser-

kanäle schiefwinklig die künftigen NBS-Trasse bei km 12,0+60. Die Abwasserkanäle dienen der Zuführung von Niederschlagswasser aus dem Bereich der Landesmesse Stuttgart und des Flughafens in die nördlich der Autobahn liegenden Retentionsbecken C. In der planfestgestellten Planung erfüllen die drei bestehenden Kanäle (2xDN 1400 und 1xDN 1200) wegen der schiefwinkligen Kreuzung der NBS-Gleise nicht die Richtlinien der Bahn. Deshalb wurde in der vertieften Entwurfsplanung eine Betonummantelung der drei Rohrleitungen vorgesehen, um dem Regelwerk der Bahn gerecht zu werden.

Unter Berücksichtigung der Ril 836.4106 A01 Bild 1 bzw. Ril 804.1101 Bild 3 ist zur Überführung der NBS-Gleise im Hochgeschwindigkeitsverkehr ein senkrechter Abschluss zu den Gleisachsen der Betonummantelung (bewehrte Betonumhüllung) der drei Abwasserkanäle herzustellen. Die Seiten des Ummantelungskörpers werden mit einer Neigung von 1:1 abgebösch. Die Baugrube wird quer zum Bahnkörper frei gebösch und längs zum Bahnkörper mittels rückverankertem Verbau hergestellt. Benachbarte Bebauung wie Entwässerungsanlagen der BAB oder die Fundamente der Straßenbrücke Einfahrrampe zur BAB A8 werden entsprechen berücksichtigt und gesichert. Die drei Abwasserkanäle bleiben während der Bauzeit in Betrieb und müssen beim Freilegen in ihrer Lage gesichert werden.

Für die Ausführung der Bauarbeiten ist neben den erforderlichen zusätzlichen Baugrubenverbaumaßnahmen eine temporäre Entspannung des Grundwassers erforderlich. Sollte im Zuge der Aushubmaßnahmen keine freie Entspannung des Grundwassers mittels eingerichteter Pumpensümpfe im Bereich der Baugrubensohle möglich sein, sind zusätzliche Entspannungsmaßnahmen mittels Bohrungen vorgesehen. Im Zuge der Ankerherstellung für die Verbaumaßnahmen ist ebenfalls eine kurzfristige Mobilisierung von gespanntem Grundwasser aus dem obersten Grundwasserstockwerk nicht ausgeschlossen. Die Ankerbohrlöcher werden unmittelbar nach dem Einbringen der Verpressanker kraftschlüssig verschlossen. Nach Beendigung der Baumaßnahmen werden die Betonausfachungen des im Boden verbleibenden Verbaus perforiert und somit wasserdurchlässig hergestellt, um die Grundwasserumlaufbarkeit wieder zu gewährleisten. Diese Maßnahmen zur bauzeitlichen Wasserhaltung erfordern keine Änderung des Wasserrechts (siehe hierzu Kapitel 11, Wasserrechtliche Belange).

Diese Maßnahme erfordert eine geringfügige zusätzliche Flächeninanspruchnahme.

### 2.2.3 Station NBS – Empfangsgebäude Zentraler Zugang (BW-Nr. 3.2207)

Im Zuge der vertieften Planung, unter anderem infolge von Fortschreibungen des tunnelbautechnischen Gutachtens, ergeben sich bauliche Änderungen gegenüber dem planfestgestellten Neubau eines Empfangsgebäudes für die Station NBS. Die erforderlichen Änderungen beziehen sich auf das Empfangsgebäude Zentraler Zugang mitsamt seinen unterirdischen Schachtbereichen (BW-Nr. 3.2207).

In den Außenwänden der beiden unterirdischen Technikgebäude werden bereits beim Abteufen der Schächte sogenannte Schubdorne in der Außen- und der Innenschale ausgebildet, die sicherstellen, dass ein Teil des vertikalen Gebirgsdrucks oberhalb der Stationsröhren in die Wände der Technikgebäude eingeleitet wird.

Die Schachtsohle ist insbesondere im Bereich der temporären Stützen in ihrer endgültigen Dicke herzustellen, unter anderem um die Knicklänge für die temporären Stahlstüt-

zen zu minimieren. Deshalb ist der ursprüngliche vorgesehene Füllbeton in der Sohle als Konstruktionsbeton auszuführen.

Zur sicheren Abtragung der vertikalen Kräfte aus den Schachtwandungen in die Innenschalen der horizontalen Stationsröhren sind in den Verschneidungsbereichen zwischen den vertikalen Schächten und den horizontalen Stationsröhren Verstärkungen im Konstruktionsbeton dieser Bauteile vorgesehen.

Der lichte Durchmesser des Zentralen Zugangsschachts zu den unterirdischen Bahnsteigen wird infolge einer Redimensionierung der Schachtwandung des zentralen Zugangsschachts von ca. 18,0 m auf ca. 19,4 m vergrößert.

Auf der Bahnsteigebene werden zur Lastabtragung der Schachtwände ringförmig vier Wandscheiben anstatt der bislang acht Rundstützen angeordnet. Alle Rolll Tore T30 rauchhemmend und Fibershield T90 werden dichtschießend zwischen den vier neuen Wandscheiben positioniert. Dadurch wird verhindert, dass bei einem Brandereignis Rauch in den zentralen Zugangsschacht eindringen kann.

In einer Reihe von Abstimmungsgesprächen mit der DB Station & Service AG wurden die Anforderungen bezüglich Nutzung und Funktion im Bereich des Zentralen Zugangs der Station NBS weiter konkretisiert. Zum Beispiel entfallen vorgesehene Flächen für Schließfächer zugunsten von zusätzlichen Vermarktungsflächen in der Eingangsebene des Empfangsgebäudes.

Zur Entwässerung des neuen Bahnhofsvorplatzes (BW-Nr. 3.3158) wird ein neues Kastentrinnensystem (inkl. unterirdischer Sammelleitungen) in die Oberflächengestaltung integriert. Hiermit erfolgt die Aufnahme von Oberflächenwasser und die Zuführung dieses Niederschlagswasser in einen neuen Stauraumkanal unter der neuen Bahnhofszufahrt (siehe Kapitel 3.3.1).

Diese Maßnahmen erfordern Anpassungen an der Flächeninanspruchnahme. Auf dem neuen Bahnhofsvorplatz ist ein ca. 3 m breiter Streifen um das Empfangsgebäude herum dauerhaft für die DB Station Service AG dinglich zu sichern. Weiterhin ist der Bereich über dem unterirdischen Technischacht inkl. der Trafocinbringöffnung westlich des Empfangsgebäudes des zentralen Zugangs dinglich zu sichern.

#### 2.2.4 Station NBS – Entrauchungsbauwerk Mitte (BW-Nr. 3.2225)

Im Zuge der vertieften Planung, unter anderem infolge von Fortschreibungen des tunnelbautechnischen Gutachtens, ergeben sich bauliche Änderungen gegenüber dem planfestgestellten Neubau eines Entrauchungsbauwerks für die Station NBS. Die erforderlichen Änderungen beziehen sich auf den Bereich des Entrauchungsbauwerks Mitte (BW-Nr. 3.2225).

Der bauzeitliche Spritzbetonschacht im unteren Bereich (unterhalb Felsniveau) des Entrauchungsbauwerkes Mitte soll mit einem vergrößerten Innendurchmesser ausgeführt werden. Auf diese Weise wird vermieden, dass sich bauzeitlich die drei Hohlräume für die horizontale Stationsröhre, den Querstollen und den vertikalen Schacht im gleichen Bereich schneiden. Der durch den vergrößerten Schachtdurchmesser gegenüber der ursprünglichen Planung zu viel ausgebrochene Hohlraum wird mit Füllbeton gefüllt.

Auf die ursprünglich aus bautechnologischen Gründen vorgesehene temporäre Verlängerung des Querstollens kann im Ergebnis der vertieften Planung verzichtet werden.

Das Entrauchungsbauwerk Mitte erhöht sich sowohl im Lichtmaß als auch insgesamt um ca. 0,5 m. Die Höhendifferenz der Treppenanlage erhöht sich infolge geänderter FFB-Höhen und angepasster GOK-Höhen um ca. 1,0 m.

Diese Maßnahmen erfordern Anpassungen an der Flächeninanspruchnahme. Im Bereich der Außenanlagen ist um das neue Entrauchungsbauwerk Mitte herum ein ca. 2 m breiter Streifen, welcher der unterirdischen Kontur folgt, dauerhaft für die DB Station & Service AG dinglich zu sichern. Weiterhin ist die Fläche für einen Stellplatz für die DB Station & Service AG dinglich zu sichern.

#### 2.2.5 Station NBS – Zugang Ost (BW-Nr. 3.2208)

Im Zuge der vertieften Planung, unter anderem infolge von Fortschreibungen des tunnelbautechnischen Gutachtens, ergeben sich bauliche Änderungen gegenüber dem planfestgestellten Neubau der Zugangsanlage Ost für die Station NBS. Die erforderlichen Änderungen beziehen sich auf den Bereich des Zugangs Ost (BW-Nr. 3.2208).

Unter Berücksichtigung der Prognose hoher Horizontalspannungen erfolgte eine vertiefte Planung für Aushub und bauzeitliche Sicherung der Baugrube am künftigen Zugang Ost. In deren Ergebnis wurden folgende Ergänzungen und Änderungen erforderlich:

- Optimierung der Schachtgeometrie im oberen Schachtaufweitungsbereich
- zusätzlicher Rohrschirm und Verstärkungsringe im oberen Schachtaufweitungsbereich
- Verstärkung der Schachtwandung im unteren Bereich durch eine Stahlbeton-Vorsatzschale.
- Tieferlegung der Schachtsohle und Verstärkung der Fundamente der Stationsröhren im Schachtbereich

Die Baugrube am Zugang Ost ist bei ihrer Verfüllung wasserdurchlässig herzustellen, um die Grundwasserumläufigkeit zu gewährleisten. Hierbei handelt es sich um eine konstruktive Änderung zur Erfüllung einer Auflage aus dem Planfeststellungsbeschluss. Diese Maßnahme erfordert daher keine Änderung des Wasserrechts.

In einer Reihe von Abstimmungsgesprächen mit der DB Station & Service AG wurden die Anforderungen bezüglich Nutzung und Funktion im Bereich des Zugangs Ost der Station NBS weiter konkretisiert. So wird z. B. im Obergeschoss des Zugangsgebäudes Ost zusätzlich zu den sonstigen Technikräumen zur gebäudetechnischen Versorgung die Pumpanlage für die Löschwasserversorgung integriert.

Diese Maßnahmen erfordern Anpassungen an der Flächeninanspruchnahme. Auf dem neuen Bahnhofsvorplatz für die Station NBS Zugang Ost (BW-Nr. 3.3159) ist südlich des Zugangsgebäudes Ost die Fläche für einen Stellplatz für die DB Station & Service AG dinglich zu sichern.



## 2.2.6 Stützwand Bahnhofsvorplatz – Station NBS Zentraler Zugang (BW-Nr. 3.3161)

Im Zuge der vertieften Planung und der daraus folgenden Gestaltung der Bahnhofsvorplätze sowie Straßen und Wege ergeben sich Änderungen gegenüber der planfestgestellten Stützwandplanung an der Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz und der Fußgängerunterführung unter der Flughafenstraße (BW-Nr. 3.3161).

Der eine Teil der Stützwand entlang der Flughafenstraße als Verlängerung der Flügelwand der Fußgängerunterführung Richtung Osten bleibt im Vergleich zur planfestgestellten Planung unverändert. Dieser Teil der Stützwand wird als Stahlbetonwand mit einer Tiefgründung mit Bohrpfählen hergestellt und oberhalb der Verkehrsflächen als ca. 1,3 m hohe Brüstung fortgesetzt.

Die Baugrube wird an der Straßenseite mit einem rückverankerten Verbau hergestellt. Der restliche Bereich kann frei geböscht werden.

Der ehemalige zweite Teil der Stützwand entlang der Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz bzw. Empfangsgebäude Richtung Norden entfällt. Die aktuelle Gestaltungsplanung sieht an dieser Stelle eine begrünzte Böschung vor. Am Fuße dieser Böschung entlang des Fußgängerboulevards im Anschluss an die Fußgängerunterführung unter der Flughafenstraße wird der zweite Teil des Stützbauwerks als Betoneinfassung in Form einer Schwergewichtsmauer aus Stahlbeton hergestellt. Die Betoneinfassung wird ca. 0,5 m über der Verkehrsfläche geführt und kann auch als Sitzgelegenheit zum Verweilen dienen.

Die benötigte Baugrube kann frei geböscht werden.

Diese Änderungen erfordern geringfügige Anpassungen der Flächeninanspruchnahme.

## 2.2.7 Stützwand Wirtschaftshof Wyndham (BW-Nr. 3.3150)

Im Zuge der vertieften Planung und der daraus folgenden Gestaltung der Bahnhofsvorplätze sowie Straßen und Wege ergeben sich Änderungen gegenüber der planfestgestellten Stützwandplanung am Wirtschaftshof des Hotels Wyndham (BW-Nr. 3.3150).

Die Stützwand bleibt im Vergleich zur planfestgestellten Planung größtenteils unverändert. Lediglich am östlichen Ende wird die Stützwand mit einem 90 Grad Knick nach Norden geführt und um ca. 5 m verlängert. Etwa auf halber Länge des parallel zur Flughafenstraße verlaufenden Stützwandabschnitts wird in die Stützwand ein Trinkwasserübergabeschacht (BW-Nr. 3.5356) integriert. Mit der notwendig gewordenen Verlegung des bestehenden Wasserübergabeschachts in der Flughafenstraße wurde aus Gründen der Zugänglichkeit die Variante des in die Stützwand integrierten Schachtes gewählt (siehe Kapitel 3.3.2). Der Zugang zum Wasserübergabeschacht erfolgt von Norden aus über eine ins Bauwerk integrierte Treppe.

Die Stützwand ist als Winkelstützwand aus Stahlbeton vorgesehen und wird oberhalb der Verkehrsflächen als 1 m hohe Brüstung fortgesetzt.

Die Baugrube wird größtenteils frei geböscht. Zum Schutz der Straßenverkehrsteilnehmer wird die Baugrube auf der straßenzugewandten Seite mit einer temporären Schutzeinrichtung hergestellt. Die bestehende Fluchttreppe des Hotels wird bauzeitlich mittels eines Baugrubenverbaus geschützt und in Funktion gehalten.

Diese Änderungen erfordern geringfügige Anpassungen der Flächeninanspruchnahme.

## 2.2.8 Freitreppenanlage Bahnhofsvorplatz Station NBS Zugang Ost (BW-Nr. 3.3159)

Im Zuge der vertieften Planung und infolge weiterer Abstimmungen mit der DB AG und der FSG ergeben sich bauliche und gestalterische Änderungen gegenüber dem planfestgestellten Neubau eines Bahnhofsvorplatzes für die Station NBS. Die erforderlichen Änderungen beziehen sich auf die Freianlagen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes am Zugang Ost (BW-Nr. 3.3159).

Die bisher geplanten Stützwände als Platzbegrenzung im Westen und Norden des Bahnhofsvorplatzes und die daran anschließenden Treppen am Zugangsgebäude Ost entfallen durch die gegenständlichen Änderungen. Die aktuelle Freianlagenplanung sieht an ihrer Stelle Zugangs- und Freitreppenanlagen als Platzbegrenzung im Nordwesten und Norden des Bahnhofsvorplatzes vor.

Die Überbrückung des Höhenunterschieds im Westen zwischen der Straße (Abfahrtsrampe Brücke T 3 Ost) und dem neuen Bahnhofsvorplatz erfolgt anstelle der ursprünglich geplanten Stützwand- / Treppenlösung nun mittels einer neu geplanten Freitreppenanlage am Zugangsgebäudes und der bestehenden und begrüntem Böschung. Die zwischenzeitlich von der FSG neu errichtete Schilderbrücke mitsamt der Fundamentierung in diesem bestehenden Böschungsbereich bleibt durch die aktuelle Planung unberührt.

Im Bereich nördlich des Zugangsgebäudes Ost erfolgt in der aktuellen Planung die Überbrückung des Höhenunterschieds zwischen der Flughafenstraße und des nördlichen Rands des Bahnhofsvorplatzes mittels einer neu geplanten Freitreppenanlage anstelle der ursprünglich geplanten Stützwand- / Treppenlösung.

Diese Maßnahmen reduzieren die benötigte Flächeninanspruchnahme in diesem Bereich.

## 2.3 Straßen und Wege (Betriebsanlagen der DB)

Straßen und Wege der Betriebsanlagen der DB sind von den vorliegenden Planänderungen nicht berührt.

# 3 Anlagen Dritter als notwendige Folgemaßnahme

## 3.1 Leitungen Dritter

### 3.1.1 Wasserversorgung / Trinkwasserleitungen

Durch die Verlegung der Trinkwasserübergabeschachts (BW-Nr. 3.5356 – siehe Kapitel 3.3.2) werden Anpassungen an der Wasserversorgung notwendig.

BW-Nr. 3.5356:

Anpassungen der Anschlussleitungen (Wasserleitung DN 100) durch den Rückbau des vorhandenen Wasserübergabeschachts und den Neubau des in die Stützwand integrierten, neuen Schachts auf einer Länge von ca. 16 m.

BW-Nr. 5.5372:

Teilweiser Rück- und Neubau des Trinkwasseranschlusses des Hotels Wyndham (Wasserleitung DN 100) im Bereich der neu zu errichtenden Stützwand bzw. Wasserübergabeschacht auf einer Länge von ca. 32 m.

### 3.1.2 Abwasser / Sammelkanäle im Bereich AS Stuttgart Flughafen / Messe

Durch den Neubau der Betonummantelung zum Schutz gegen Einwirken aus den Eisenbahnbetrieb (BW-Nr. 3.2110 – siehe Kapitel 2.2.2) werden drei Abwasserleitungen dauerhaft im Bereich unterhalb der NBS-Gleise mit Beton umhüllt.

Die neu zu bauende Betonummantelung erzeugt eine zusätzliche Betroffenheit an diesen drei Sammelkanälen gegenüber der bereits planfestgestellten bauzeitlichen Sicherung dieser Leitungen.

Die drei Abwasserkanäle bleiben während der Bauzeit in Betrieb und sind beim Freilegen in ihrer Lage und Funktion bauzeitlich zu sichern.

BW-Nr. 3.5405

Bauzeitliche Sicherung der Abwasserleitung DN 1200 (Messe) im Baufeld und eine zusätzliche dauerhafte Betonummantelung unterhalb der NBS-Gleise auf einer Länge von ca. 27 m.

BW-Nr. 3.5448

Bauzeitliche Sicherung der Abwasserleitung DN 1400 (Messe) im Baufeld und eine zusätzliche dauerhafte Betonummantelung unterhalb der NBS-Gleise auf einer Länge von ca. 27 m.

BW-Nr. 3.5461

Bauzeitliche Sicherung der Abwasserleitung DN 1400 (FSG) im Baufeld und eine zusätzliche dauerhafte Betonummantelung unterhalb der NBS-Gleise auf einer Länge von ca. 27 m.

### 3.1.3 Umverlegung der BAB-Entwässerung im Kreuzungsbereich des zukünftigen Tunnel Flughafenkurve (BW-Nr. 3.4124)

Zur späteren Realisierung des Tunnels Flughafenkurve unter der BAB A8 und der NBS-Trasse bei ca. NBS-km 12,2+60 wird im Rahmen des PFA 1.3a eine Vorabmaßnahme „Herstellung eines temporären, modifizierten Kärntner Deckels“ vorgenommen. Da der Deckel nahe an der Oberfläche liegt, ist es erforderlich, die bestehende BAB-Entwässerung anzupassen bzw. umzuverlegen, um die Entwässerungsleitung der BAB über den Deckel führen zu können (siehe Kapitel 3.2.2).

Im Umfeld des Deckels von NBS-km 12,1+70 bis 12,2+90 ist die vorhandene BAB-Entwässerung folgender Maßen anzupassen. Westlich des querenden Deckels wird die BAB-Entwässerung des südlichen Randes und des Mittelstreifens mit einer Querung gefasst und an den nördlichen Rand der BAB geführt. Hier wird die Sammelleitung der

BAB-Entwässerung nach Norden umverlegt, so dass die Leitung im nördlichen Bereich des Abrolldamms über den Deckel geführt werden kann. Östlich des Deckels wird die umverlegte Sammelleitung wieder an den Bestand angeschlossen. Die jeweiligen Entwässerungsstränge im Mittelstreifen und am südlichen Rand beginnen durch das Einbringen von neuen Startschächten auf den bestehenden Leitungen von neuem in Richtung Osten. Im direkten Bereich des Deckels werden die vorhandenen Leitungen zurückgebaut. Für die Herstellung dieser Umverlegung wird eine bauzeitliche Umleitung (Bypass) der vorhandenen Sammelleitung am nördlichen Rand der BAB vorgesehen.

Diese Maßnahme erfordert eine Anpassung der Flächeninanspruchnahme.

## 3.2 Straßen und Wege Dritter (Folgemeasures)

### 3.2.1 Zufahrt zum Messeparkplatz P 40 (BW-Nr. 3.3156)

Durch den Neubau der NBS muss die vorhandene Zufahrt zum Messeparkplatz P 40 rückgebaut werden. Im Beschlussantrag PFA 1.3a wurde keine Ersatzmaßnahme beantragt. Im Rahmen der gegenständlichen Planänderung wird ca. 50 Meter westlich der bestehenden Zufahrt eine neue Zufahrtsrampe inkl. Anpassung der Gehwegsituation zum Messeparkplatz P 40 (BW-Nr. 3.3156) errichtet, um eine künftige Erschließung und Nutzung des Parkplatzes zu ermöglichen.

Fahrzeugrückhaltesystem (BW-Nr. 3.3324)

Als bauliche Folge aus dem Rück- und Neubau der Zufahrt zum Messeparkplatz P 40 ist das Fahrzeugrückhaltesystem (BW-Nr. 3.3324a) im Bereich der neuen Zufahrtsrampe und bis zum östlichen Ende des Gehwegs anzupassen und an den Bestand anzuschließen.

Der bestehende Zugang zur ehemaligen Parkfläche über eine Böschungstreppe östlich der bestehenden Zufahrtsrampe bei NBS-km 11,8+90 kann wegen der NBS künftig nicht mehr genutzt werden. Die Böschungstreppe wird daher baulich abgesperrt.

Als Abkommensschutz zwischen der Parkplatfläche P 40 und der NBS wird ebenfalls ein Fahrzeugrückhaltesystem (BW-Nr. 3.3324b) errichtet.

Der Bau der neuen Zufahrt inkl. Gehweg sowie die Anpassungen am Fahrzeugrückhaltesystem erfordern zusätzlich eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme.

### 3.2.2 BAB A8 temporärer Deckel (Kreuzung Tunnel Flughafenkurve)

Zur späteren Realisierung des Tunnels Flughafenkurve unter der BAB A8 und der NBS-Trasse bei ca. NBS-km 12,2+60 wird im Rahmen des PFA 1.3a eine Vorabmaßnahme „Herstellung eines temporären, modifizierten Kärntner Deckels“ vorgenommen. Zur Herstellung des temporären Deckels werden die Fahrbahnflächen der BAB A8 in diesem Bereich komplett als vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen. Da der Deckel nahe an der Oberfläche liegt, ist es erforderlich, die bestehende BAB-Entwässerung anzupassen bzw. umzuverlegen, um die Entwässerungsleitung der BAB über den Deckel führen zu können (siehe Kapitel 3.1.3). Ebenfalls erfordert diese Maßnahme eine Anpassung der geplanten NBS-Entwässerung (siehe Kapitel 6.1.3).

Diese Maßnahme erfordert eine Anpassung der Flächeninanspruchnahme.

### 3.2.3 BAB A8 – Baugrube Tunnel offene Bauweise Flughafentunnel West

Im Zuge der vertieften Planung zur Herstellung der Baugrube im Bereich Flughafentunnel West bei km 11,0 (offene Tunnelbauweise und Anschlagportal zum bergmännischen Tunnel) wird eine unterirdische Rückverankerung des Baugrubenverbau entlang des nördlichen Fahrbahnrandes der BAB A8 erforderlich. Diese Anker ragen unterirdisch in den Fahrbahnbereich der Autobahn. Für diesen Bereich wird eine Erweiterung der vorübergehenden Inanspruchnahme vorgesehen.

Diese Maßnahme erfordert eine Anpassung der Flächeninanspruchnahme.

## 3.3 Sonstige Anlagen Dritter

### 3.3.1 Stauraumkanal - Zentraler Zugang Station NBS (BW-Nr. 3.4122)

Durch den Neubau der Stadtbahn U6 der SSB (Projekt Dritter) entlang der Flughafenstraße kann die Entwässerung des Bereichs der Messepiazza nicht mehr wie im Bestand in das nach Süden ableitende Entwässerungsnetz der FSG (Flughafenentwässerung) angeschlossen werden. Deshalb muss der Anschluss der Entwässerung an das Entwässerungssystem der Messe (Retention C) erfolgen, welches letztlich in den nördlich der Messe gelegenen Rennenbach einleitet. Weiterhin werden durch den Neubau des Bahnhofs „Station NBS / Empfangsgebäude Zentraler Zugang“ sowie die Umgestaltung der umliegenden Flächen (Bahnhofsvorplatz und Anschluss an Messepiazza) im Vergleich zum Bestand mit zusätzlichen Flächen versiegelt. Hierdurch ergeben sich zusätzliche Regenniederschlagsmengen, welche über das bestehende Entwässerungssystem der FSG / Messe abgeführt werden müssen.

Um einer Überlastung der vorhandenen Regenwasserkanalisation entgegenzuwirken, ist nach Abstimmung mit der FSG / Messe das Oberflächenwasser aus dem gesamten neu versiegelten Bereich über einen Stauraumkanal mit integrierter Abflussdrossel dem Entwässerungssystem der Messe zuzuführen. Das Niederschlagswasser des Empfangsgebäudes sowie der Freiflächen wird mittels Kastenrinnen und Sammelleitungen gefasst und dem Stauraumkanal zugeführt. Das Stauraumvolumen liegt bei 270 m<sup>3</sup> und die Abflussmenge wird auf 20,2 l/s gedrosselt. Zusätzlich zu der Drosselöffnung ist ein Notablauf vorgesehen, der im Bedarfsfall geöffnet werden kann. Des Weiteren ist im Drosselbauwerk eine Überlaufschwelle (Notüberlauf) geplant, sodass im Falle einer Vollenfüllung des Stauraumkanals diese als Notüberlauf fungiert und so einen Rückstau in den Bereich des Bahnhofsvorplatzes verhindert.

Der Stauraumkanal wird am westlichen Rand unter der neuen Bahnhofsvorfahrt positioniert, sodass in der Straße selbst ein ausreichend großer Korridor für zukünftige Leitungstrassen verbleibt.

Diese Maßnahme erfordert keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme.

### 3.3.2 Trinkwasserübergabeschacht – Bereich Wirtschaftshof Wyndham (BW-Nr. 3.5356)

Im Rahmen der geänderten Planung der Straßen und Wege im Bereich der Andienung des Bahnhofsvorplatzes bzw. Empfangsgebäudes der Station NBS „Zentraler Zugang“ kommt es südlich des Hotels Wyndham durch den Bau der neuen Zufahrtsstraße (Abzweigung von der Flughafenstraße) inkl. Verlegung des Gehwegs zu der Situation, dass der dort vorhandene Trinkwasserübergabeschacht versetzt werden muss. Der Trinkwasserübergabeschacht dient als Abzweigbauwerk für die Trinkwasserversorgung des Hotels. Die Zugänglichkeit des bestehenden Wasserübergabeschachts erfolgt bislang durch einen Einstiegsschacht im Bereich des Gehwegs. Durch die Verbreiterung der Straße würde der Zustieg zum Wasserübergabeschacht zukünftig im Straßenbereich liegen. Das würde bedeuten, dass für Wartungsarbeiten künftig die entsprechende Fahrspur gesperrt werden muss. Aus diesem Grund wird der bestehende Schacht im Zuge der Baumaßnahmen an der Straße und der angrenzenden Stützwand zum Wirtschaftshof des Hotel Wyndham abgebrochen und als Neubau in die neu zu errichtende Stützwand integriert (siehe Kapitel 2.2.7).

Die Anschlussleitungen im Straßenbereich sowie die Anschlussleitung des Hotels werden entsprechend der neuen Lage des Trinkwasserübergabeschachts angepasst (siehe Kapitel 3.1.1).

Der neu zu errichtende Wasserübergabeschacht wird wie bereits beschrieben in die Stützwand „Wirtschaftshof Hotel Wyndham“ (BW-Nr. 3.3150 integriert. Die Stützwand bildet die nördliche Außenwand des Schachtes. Der Schacht selbst liegt südlich der Stützwand unterirdisch unter dem Gehweg bzw. Straße. An der Nordseite der Stützwand wird ein Treppenabgang in die Konstruktion integriert, sodass darüber der Zugang zum Schacht erfolgen kann. An dieser Stelle wird am Treppenfuß eine Türe durch die Stützwand zum Schacht hergestellt.

Der Zugang zum neuen Trinkwasserübergabeschacht erfolgt künftig über den Parkplatzbereich des Wirtschaftshofs und den daran anschließenden Grünbereich des Hotels Wyndham. Mittels der neuen Treppe an der Stützwand wird der Schacht betreten. Um die Zugänglichkeit des Wasserübergabeschachtes dauerhaft für den Betreiber zu sichern, ist es notwendig, eine Betretungserlaubnis bzw. Zufahrtserlaubnis über das Grundstück des Hotels dauerhaft dinglich im Grundbuch zu sichern.

Diese Maßnahmen erfordern Änderungen in der Flächeninanspruchnahme.

## **4 Südumgehung Plieningen (gemeinsames Planfeststellungsverfahren gemäß § 78 VwVfG)**

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

## 5 Brand- und Katastrophenschutzkonzept

Die vorliegenden Planänderungen besitzen keine brandschutztechnische Relevanz und führen daher zu keiner Änderung des Brand- und Katastrophenschutzkonzepts.

Eine redaktionelle Änderung bzgl. einer Bauwerksabmessung wurde in Sinne einer konsistenten Unterlage vorgenommen.

## 6 Ver- und Entsorgung, Technische Anlagen

### 6.1 Ver- und Entsorgung

Im Rahmen des gegenständlichen Planänderungsverfahrens werden geringfügige Änderungen der Ver- und Entsorgungsanlagen an der NBS-Strecke erforderlich.

#### 6.1.1 Anpassungen Bahnentwässerung im Bereich EÜ Neue Landesmesse (BW-Nr. 3.1101)

Die Maßnahmen (Betonkeile) am Bestandsbauwerk EÜ Neue Landesmesse (BW-Nr. 3.2109 – siehe Kapitel 2.2.1) erfordern Anpassungen der Bahnentwässerung (BW-Nr. 3.1101) im Bereich von ca. km 11,6+55 bis km 11,7+05. Die durchgehenden Entwässerungsleitungen müssen im Bereich der neu zu errichtenden Betonkeile unterbrochen werden. Westlich der EÜ werden die Bahnentwässerungsleitungen an die Querung bei km 11,6+50 angeschlossen. Östlich der EÜ werden die Entwässerungsleitungen mittels neuen Schächten im bisherigen Verlauf neu begonnen und weiter nach Osten geführt.

Diese Anpassungen erfordern keine Änderungen in der Flächeninanspruchnahme.

#### 6.1.2 Neubau Transportleitung (BW-Nr. 3.4123)

Im Zuge der vertieften Planung wurde eine Optimierung der Bahnentwässerungsleitung nördlich der NBS-Trasse im Bereich der AS Stuttgart Flughafen / Messe bei km 12,0+22 bis 12,1+13 erforderlich. Durch die vertiefte Betrachtung der bauzeitlichen Herstellung dieser Leitung und die damit verbunden Bauphasen und entsprechend benötigten Baugruben wurde die Leitung in ihrer Lage korrigiert.

Die Zuordnung dieser Bahnentwässerungsleitung außerhalb des Gleisbereichs, die bisher Bestandteil NBS-Streckenentwässerung (BW-NR. 3.1101) war, wird im gegenständlichen Planänderungsverfahren in ein eigenständiges Bauwerk als Transportleitung (BW-Nr. 3.4123) geändert.

Die Transportleitung kreuzt nördlich des Gleiskörpers die drei bestehenden Sammelkanäle der Messe und des Flughafen, verläuft im weiteren Verlauf nördlich des bestehenden Brückenbauwerks (Einfahrrampe Richtung Karlsruhe der BAB A8) und wird östlich der Einfahrrampe nach Süden zurück zur NBS-Trasse geführt.

Durch die komplexe Baugrubensituation im Bereich der Einschnittsböschung am nördlichen Rand der NBS-Trasse ins umliegende Gelände wird ein größeres bauzeitliches Baufeld im Vergleich zur beantragten Planungssituation aus dem 1. Planänderungsverfahren benötigt.

Die Änderung der Leitungsführung und die bauzeitlichen Maßnahmen erfordern zusätzliche vorübergehende Flächeninanspruchnahmen sowie eine Anpassung der dinglichen Sicherung.

### 6.1.3 Anpassung der NBS-Entwässerung im Kreuzungsbereich des zukünftigen Tunnel Flughafenkurve (BW-Nr. 3.1101)

Zur späteren Realisierung des Tunnels Flughafenkurve unter der BAB A8 und der NBS-Trasse bei ca. NBS-km 12,2+60 wird im Rahmen des PFA 1.3a eine Vorabmaßnahme „Herstellung eines temporären, modifizierten Kärntner Deckels“ vorgenommen. Da der Deckel nahe an der Oberfläche liegt, ist es erforderlich, die geplante NBS-Entwässerung anzupassen, um die Entwässerungsleitung der NBS über den Deckel führen zu können (siehe Kapitel 3.2.2).

Im Umfeld des Deckels von NBS-km 12,1+50 bis 12,3+70 ist die geplante NBS-Entwässerung folgendermaßen anzupassen. Westlich des querenden Deckels wird die NBS-Entwässerung des südlichen und mittleren Tiefenentwässerungsstranges mit einer Querung gefasst und an die nördliche Streckenentwässerung angeschlossen. Hier wird die NBS-Streckenentwässerung über den Deckel geführt. Die südliche NBS-Entwässerung beginnt östlich des Deckels von neuem in Richtung Osten.

Diese Maßnahme erfordert keine Anpassung der Flächeninanspruchnahme.

## 6.2 Technische Anlagen (technische Ausrüstung)

Anlagen zur technischen Ausrüstung wie z.B. Hebeanlagen etc. sind von den vorliegenden Planänderungen nicht berührt.

# 7 Baudurchführung

## 7.1 Bauleistungen

### 7.1.1 Station NBS – Tunnelvortriebskonzept / Bauablauf

Im Zuge der vertieften Planung, unter anderem infolge von Fortschreibungen des tunnelbautechnischen Gutachtens, ergeben sich bauliche Änderungen gegenüber dem planfestgestellten Neubau eines Empfangsgebäudes für die Station NBS. Die erforderlichen Änderungen beziehen sich auf die Station NBS im Bereich des Schachtes, des Empfangsgebäudes Zentraler Zugang und des Tunnelvortriebskonzepts (BW-Nr. 3.2207).



Für die Fertigstellung der Ausbrucharbeiten am Zentralen Zugang ist der vorherige Einbau der Innenschalen der Stationsröhren im westlich an den vertikalen Schacht angrenzenden Bereich erforderlich. Deshalb ist ausgehend vom vertikalen Schacht am Zentralen Zugang der Vortrieb der Stationsröhren auf jeweils ca. 20 m bis 50 m in westlicher Richtung erforderlich. Alle anderen Tunnelvortriebsarbeiten für die Bahnsteigröhren finden über den temporären Zugangsschacht Ost statt.

### 7.1.2 Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich der Station NBS

Zentraler Zugang:

Die Baustelleneinrichtungsfläche (BE-Fläche) im Bereich des Zentralen Zugangs der Station NBS wird geringfügig angepasst, um eine bauzeitliche, durchgehende 10 m breite Fußgängerfurt zwischen der Fußgängerunterführung „Flughafenstraße“ und der Messpiazza sicher zu stellen. Die Anpassung umfasst das Freihalten eines 10 m Streifens zwischen dem Baufeld der SSB Haltestelle U6 und der BE-Fläche Station NBS sowie eines 10 m Streifens zwischen der Rampe östlich des neuen Kongresshotels und der BE-Fläche Station NBS.

Diese Maßnahme erfordert eine Anpassung der Flächeninanspruchnahme.

Zugang Ost:

Die Baustelleneinrichtungsfläche (BE-Fläche) im Bereich des Zugangs Ost der Station NBS wird geringfügig angepasst. Die Einfahrt in die BE-Fläche am nordöstlichen Rand der BE-Fläche wird um ca. 3,5 m nach Osten verschoben, um die vorhandenen Einbauten der Straßenverkehrsanlagen (Beleuchtungsmast) nicht zu gefährden. Demzufolge wird ebenfalls der Bauzaun entsprechend angepasst.

Im unmittelbaren Anschluss an die BE-Fläche wird östlich der BE-Fläche eine temporäre Zufahrt zur Parkplatzfläche P 12 errichtet, um die Nutzbarkeit des Parkplatzes zu gewährleisten.

Diese Maßnahmen erfordern eine Anpassung der Flächeninanspruchnahme.

### 7.1.3 ~~Entfall Oberbodenlager am Messeparkplatz P 40~~

~~Im Rahmen der Einwendungsbearbeitung zum gegenständlichen Planänderungsverfahren, wurde festgelegt, dass die bereits planfestgestellte Fläche für Oberbodenlagerung am Messeparkplatz P 40 beibehalten wird. Demnach wird die Streichung dieser Fläche am P 40 nicht aufrechterhalten und entfällt aus dem Verfahren.~~

~~Die Messgesellschaft hat bereits während des ursprünglichen Planfeststellungsverfahrens in ihrer Einwendung gefordert, dass der Teil des Messeparkplatzes P 40 (nördlich der NBS Trasse im Bereich NBS km 11,6+90 bis 11,8+00), welcher nicht dauerhaft für die NBS Trasse in Anspruch genommen wird, aus betrieblichen Gründen durchgehend als Parkfläche zur Verfügung stehen muss. Zur Lösung u.a. dieses Konflikts hat die Vorhabenträgerin mit der Landesmesse eine vertragliche Regelung getroffen, wonach eine bauzeitliche Inanspruchnahme der Restparkfläche P40 ausgeschlossen wird. Daraufhin hat die Messgesellschaft ihre erhobene Einwendung am 13.07.2016 zurückgenommen. Die Umsetzung in den Planfeststellungsunterlagen ist seinerzeit nicht mehr erfolgt, so dass die bauzeitliche Inanspruchnahme als Oberbodenlager planfestgestellt wurde. An der Bedarfslage hat sich aber nichts geändert. Die mit der neuen Einfahrt versehene~~

~~Restparkfläche mit derzeitig ca. 220 Stellplätzen ist für den Messebetrieb, auch während der Bauzeit, unverzichtbar. Da es sich bei der Landesmesse um eine wichtige Einrichtung der wirtschaftlichen Infrastruktur des Landes handelt (§ 1 Landesmessegesetz), ist dieser Bedarfslage Rechnung zu tragen. Die Vorhabenträgerin kann daher nicht daran festhalten, die Parkfläche P 40 für die bauzeitliche Zwischenlagerung von Oberböden zu nutzen. Der Planfeststellungsbeschluss muss in diesem Punkt geändert werden.~~

~~Als Ersatz für die entfallende Oberbodenlagerfläche P 40 werden zusätzliche Oberbodenlagerflächen im Bereich der Autobahnanschlussstelle Esslingen (siehe Kapitel 7.1.4) sowie im Bereich der Autobahnanschlussstelle Stuttgart Flughafen / Messe vorgesehen (siehe Kapitel 7.1.5).~~

#### 7.1.4 Zusätzliche Oberbodenlager im Bereich AS Esslingen

~~Aufgrund des Entfalls der Oberbodenlagerfläche auf dem Messeparkplatz P 40 (siehe Kapitel 7.1.3) und~~ der Mengenzunahme der Oberböden und der zwischenzulagernden kulturfähigen Unterböden (siehe Kapitel 7.1.6) werden zusätzliche Flächen ~~bzw. Ersatzflächen~~ zur Zwischenlagerung der Oberböden erforderlich.

Im Bereich der Autobahnanschlussstelle Esslingen werden zwei zusätzliche Oberbodenlagerflächen vorgesehen. Dieser Bereich erstreckt sich von NBS km 18,0+80 bis 18,2+00 im benachbarten Streckenabschnitt PFA 1.4 auf der Gemarkung Neuhausen und Denkendorf. Die beiden Oberbodenlagerflächen (Esslingen Nr. 9 und 10) befinden sich nördlich der neuen NBS-Trasse und westlich der L 1202.

Die beiden Oberbodenlagerflächen weisen ein Gesamtvolumen von ca. 25.100 m<sup>3</sup> auf.

Oberbodenlager Esslingen Nr. 9:

- Volumen von ca. 9.900 m<sup>3</sup>
- Fläche von ca. 8.000 m<sup>2</sup>
- Mietenhöhe max. 2 m

Oberbodenlager Esslingen Nr. 10:

- Volumen von ca. 15.200 m<sup>3</sup>
- Fläche von ca. 4.500 m<sup>2</sup>
- Mietenhöhe max. 5 m (in Sandwichlagerung mit folgendem Aufbau: 3m kulturfähiger Unterboden und 2m Oberboden)

Die bauzeitliche Andienung der Oberbodenlagerflächen erfolgt über die BAB A8 und der AS Esslingen, der L 1202 / L 1204neu sowie den vorhandenen Wirtschaftswegen (siehe Kapitel 7.2).

Die zusätzlichen Oberbodenlagerflächen sowie die dafür notwendigen Artenschutzmaßnahmen erfordern zusätzliche Flächeninanspruchnahmen.

### 7.1.5 Zusätzliches Oberbodenlager im Bereich AS Stuttgart Flughafen / Messe

Aufgrund ~~des Entfalls der Oberbodenlagerfläche auf dem Messeparkplatz P 40 (siehe Kapitel 7.1.3)~~ und der Mengenmehrung der Oberböden und der zwischenzulagernden kulturfähigen Unterböden (siehe Kapitel 7.1.6) werden zusätzliche Flächen ~~bzw. Ersatzflächen~~ zur Zwischenlagerung der Oberböden erforderlich.

Im Bereich nordöstlich der Autobahnanschlussstelle Stuttgart Flughafen / Messe ~~werden zwei~~ wird ein zusätzliches Oberbodenlager vorgesehen. Dieser Bereich erstreckt sich von NBS km ~~12,0+50~~ 12,1+10 bis ~~12,5+30~~ 12,2+80 im Streckenabschnitt PFA 1.3a auf der Gemarkung Plieningen. Die ~~beiden~~ Oberbodenlagerflächen (Flughafenkurve Ost Nr. 11 ~~und 12~~) befinden~~n~~ sich nördlich der L 1192 im Bereich des zukünftigen Baufeldes der Tunnelstrecke Flughafenkuve (PFA 1.3b).

Die ~~beiden~~ Oberbodenlagerflächen ~~n~~ weisen ~~weist~~ ein Gesamtvolumen von ca. ~~21.500 m<sup>3</sup>~~ 11.050 m<sup>3</sup> auf.

Oberbodenlager Flughafenkurve Ost Nr. 11:

- Volumen von ca. ~~15.250 m<sup>3</sup>~~ 11.050 m<sup>3</sup>
- Fläche von ca. ~~12.345 m<sup>2</sup>~~ 8.910 m<sup>2</sup>
- Mietenhöhe max. 2 m

~~Oberbodenlager Flughafenkurve Ost Nr. 12:~~

- ~~• Volumen von ca. 6.250 m<sup>3</sup>~~
- ~~• Fläche von ca. 5.050 m<sup>2</sup>~~
- ~~• Mietenhöhe max. 2 m~~

Die bauzeitliche Andienung der Oberbodenlagerflächen~~n~~ erfolgt über die L 1192 bei ca. NBS km 12,5+50 NBS und den vorhandenen Wirtschaftsweg parallel zur L 1192 (siehe Kapitel 7.2).

Die zusätzliche~~n~~ Oberbodenlagerfläche~~n~~ sowie die dafür notwendigen Artenschutzmaßnahmen erfordern zusätzliche Flächeninanspruchnahmen.

### 7.1.6 Erdmassen, Mengenmehrung kulturfähiger Unterböden und Oberböden

Im Rahmen der vertieften und weiterführenden Planungen wurden die Erdmassen in den entsprechenden Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepten (BoVEK) fortgeschrieben. Begründet auf den Pkt. B.4.12.1 (allgemeine landwirtschaftliche Belange) aus dem Planfeststellungsbeschluss kam es zu Erdmassenmehrungen im Bereich des Oberbodens und dem kulturfähigen Unterboden. Im voran genannten Punkt sagt der Vorhabenträger zu, dass mit den Oberböden und kulturfähigen Unterböden entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen und Richtlinien umgegangen wird und für die anfallenden Aushubmassen ein Entsorgungskonzept nach geltenden Vorschriften erstellt wird. Die fachliche Grundlage stellt hierfür das Heft 10 „Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens bei Flächeninanspruchnahmen“ des Ministeriums für Umwelt Baden-Württemberg dar.

Bei der Dimensionierung der Bodenlagerflächen zur Zwischenlagerung der wertvollen Oberböden wurde bislang im Planfeststellungsverfahren vorgesehen, dass von den in Anspruch genommenen Flächen ~~40 cm~~ 25 cm Oberboden (Mutterboden) abzutragen und zwischenzulagern sind. Unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Fort-

schreibung der Bodenverwertungskonzepte sind aktuell **zusätzlich eine Mengenmehrung der Abtragungsmächtigkeit von 25 cm auf 40 cm Oberboden sowie zu den 40 cm Oberbodenabtrag ebenfalls** weitere 40 cm kulturfähiger Unterboden abzutragen und zwischenzulagern. Diese Mengenmehrung führt dazu, dass zusätzliche Bodenlagerflächen benötigt werden. **Außerdem ist in den zusätzlichen Bodenlagerflächen auch der Entfall der ursprünglich vorgesehenen Oberbodenlagerfläche auf dem Messeparkplatz P 40 (siehe Kapitel 7.1.3) zu kompensieren.**

In der gegenständlichen Planänderung werden insgesamt **vier drei** zusätzliche Oberbodenlagerflächen im Bereich der Autobahnanschlussstelle Esslingen (siehe Kapitel 7.1.4) und im Bereich der Autobahnanschlussstelle Stuttgart Flughafen / Messe (siehe Kapitel 7.1.5) vorgesehen, welche die zwischenzulagernden Ober- und Unterböden aufnehmen können.

Die Anpassungen der Erdmassen wurden in der Anlage 21.1 (Verwertung und Ablagerung von Erdmassen) und in der Anlage 13.1 (Bauzustände und Baulogistik, Anhang 1 Charakteristische Massen der Hauptbauwerke) dargestellt. Der Bericht der Anlage 21.1 Erdmassen wurde vollständig überarbeitet und als Ersatzunterlage aufbereitet.

## 7.2 Verkehrsführung während der Bauzeit

Durch die zusätzlichen, bauzeitlichen Oberbodenlagerflächen im Bereich der AS Esslingen wird das ortsnahе Baufeld entlang der NBS-Trasse im Planfeststellungsabschnitt 1.3a um den Bereich nördlich der AS Esslingen erweitert. Dieser Bereich an der AS Esslingen liegt ca. 3,2 km östlich des PFA 1.3a bei NBS-km 18,1 im benachbarten PFA 1.4.

Die bauzeitliche Andienung der Oberbodenlager Esslingen erfolgt von Westen her kommend (PFA 1.3a) über die BAB A8 und die Autobahnanschlussstelle Esslingen. Von diesem Knotenpunkt AS Esslingen führt die bauzeitliche Verkehrsführung ca. 400 m Richtung Norden über die L 1202 / L 1204neu bis zum Anschlusspunkt der vorhandenen Wirtschaftswege an die Landesstraße. Diese vorhandenen, asphaltierten Wirtschaftswege werden als Zufahrten zu den vorgesehenen Oberbodenlagerflächen genutzt. Die nach Westen führende Zufahrt zu den Oberbodenlagerflächen 9 und 10 erstreckt sich über eine Länge von ca. 450 bis 500 m. Bedingt durch gute Sichtverhältnisse werden keine zusätzlichen Ausweichstellen für den Begegnungsverkehr notwendig.

Die bauzeitliche Andienung der Oberbodenlagerflächen im Bereich der AS Stuttgart Flughafen / Messe erfolgt über die L 1192 bei ca. NBS-km 12,5+50 und dem nördlich der L 1192 parallel verlaufenden vorhandenen Wirtschaftsweg.

Die vorgesehenen Verkehrsführungen während der Bauzeit sind in der Anlage 14 dargestellt.

Die Zufahrten zu den Oberbodenlagerflächen erfordern zusätzliche Vorübergehende Flächeninanspruchnahme.

## 8 Bauzeit

Die Bauzeit ist von den vorliegenden Planänderungen nicht berührt.

# 9 Grundeigentum

## 9.1 Grunderwerb

Die Grundflächeninanspruchnahmen sind durch die vorliegenden Planänderungen anzupassen.

Die detaillierte Darstellung der Änderungen der Grundflächeninanspruchnahmen ist in der Anlage 9.1 (Grunderwerbsverzeichnis) und 9.2 (Grunderwerbspläne) in Form von Austauschunterlagen erfolgt.

### 9.1.1 Änderungen im Bereich des ursprünglichen Baufeldes des PFA 1.3a

Im Bereich entlang der NBS-Trasse PFA 1.3a sind diverse Anpassungen der Flächeninanspruchnahmen erforderlich. Die wesentlichen Änderungen, die zu Anpassungen der Flächeninanspruchnahme führen, sind ~~der Entfall der Oberbodenlagerfläche am Messeparkplatz P 40~~, Ersatzzufahrt zum Messeparkplatz P 40, Rückverankerung der Baugrube Flughafentunnel West offene Bauweise im Bereich der Koppentalklinge, Neubau der Bahnentwässerungstransportleitung inkl. Baugruben im Bereich der AS Flughafen/Messe, Baufeld temporärer Deckel im Bereich der Fahrbahn der BAB A8, Entfall der Umweltausgleichsfläche in der Rohrer Kurve, Umweltausgleichsfläche am Rennenbach und in Weilheim, Bahnhofsvorplatz Zentraler Zugang der Station NBS, Parkplatzzufahrt im Bereich Entrauchungsbauwerk Mitte, Bahnhofsvorplatz Zugang Ost der Station NBS und BE-Fläche Zugang Ost der Station NBS **und zusätzliche bauzeitliche Oberbodenlagerflächen.**

### 9.1.2 Zusätzliche bauzeitliche Oberbodenlagerflächen im Bereich der AS Esslingen

Durch die zusätzlichen Oberbodenlagerflächen im Bereich des Autobahnausfahrt Esslingen werden zusätzliche Flächeninanspruchnahmen erforderlich. Für die Errichtung der bauzeitlichen Oberbodenlagerflächen und die dafür benötigte Zufahrt sowie die Maßnahmen zum Artenschutz werden zusätzliche vorübergehende Inanspruchnahmen notwendig.

### 9.1.3 ~~Zusätzliche bauzeitliche Oberbodenlagerflächen~~ **im Bereich der AS Stuttgart Flughafen / Messe**

Durch die ~~zusätzliche~~ **Oberbodenlagerflächen** im Bereich der Autobahnausfahrt Stuttgart Flughafen / Messe werden ~~zusätzliche~~ **Flächeninanspruchnahmen** erforderlich. Für die Errichtung der ~~bauzeitlichen~~ **Oberbodenlagerflächen** und die dafür benötigte Zufahrt sowie Maßnahmen zum Artenschutz werden ~~zusätzliche~~ **vorübergehende Inanspruchnahmen** notwendig.

#### 9.1.4 Fehlerkorrektur im Grunderwerbsverzeichnis Lfd.-Nr. 3.0599 Gemarkung Echterdingen

Auf dem Flurstück 7801/1 der Gemarkung Echterdingen (Grunderwerbsverzeichnis Lfd.-Nr. 3.0599) sind durch Anpassungen im gegenständlichen Planänderungsverfahren die Flächen für Erwerb NBS, dingliche Sicherung und vorübergehende Flächeninanspruchnahme zu ändern. Im Einzelnen betrachtet erhöht sich die Erwerbsfläche NBS am Empfangsgebäude der Station NBS um 28 m<sup>2</sup>. Demzufolge reduzieren sich die Flächen für dingliche Sicherung und vorübergehende Flächeninanspruchnahme um jeweils 28 m<sup>2</sup>.

Bei der Änderung der einzelnen Flächenwerte ist nun aufgefallen, dass die in der planfestgestellten Unterlage angegebenen Flächengrößen für dingliche Sicherung und vorübergehende Flächeninanspruchnahme falsch beschriftet waren. Deshalb weichen die Angaben der beiden Flächeninanspruchnahmen nun um einen deutlich größeren Wert als die vorgenannten 28 m<sup>2</sup> gegenüber der Flächengrößen der Beschlussunterlage ab.

Erläuternde Darstellung der Einzelwerte:

Dingliche Sicherung in der Beschlussunterlage	4.985 m <sup>2</sup>	(falscher Wert)
Richtig hätte es heißen müssen	2.596 m <sup>2</sup>	(richtiger Wert)
Gegenständliche Planänderung	2.568 m <sup>2</sup>	(Reduzierung um 28 m <sup>2</sup> )
Vorübergehend in der Beschlussunterlage	4.985 m <sup>2</sup>	(falscher Wert)
Richtig hätte es heißen müssen	5.100 m <sup>2</sup>	(richtiger Wert)
Gegenständliche Planänderung	5.072 m <sup>2</sup>	(Reduzierung um 28 m <sup>2</sup> )

Siehe hierzu im Grunderwerbsverzeichnis Seite 21b (Gemarkung Echterdingen, Lfd.-Nr. 3.0599 / Flurstück 7801/1).

## 9.2 Beweissicherung

Die Beweissicherungsgrenzen werden durch die vorliegenden Planänderungen erweitert.

Eine Darstellung der Beweissicherungsgrenzen erfolgt in der Anlage 9.3.

Am planfestgestellten Baufeld der NBS-Trasse PFA 1.3a inkl. Flughafentunnel und Station NBS sind keine Anpassungen der Beweissicherungsgrenze aufgrund der gegenständlichen Planänderung erforderlich.

Die nachfolgend beschriebenen zusätzlichen Oberbodenlagerflächen liegen außerhalb des planfestgestellten Baufeldes und erfordern somit eine Erweiterung der zu beweisenden Bereiche.

### 9.2.1 Zusätzliche bauzeitliche Oberbodenlagerflächen im Bereich der AS Esslingen

Im Bereich der Autobahnanschlussstelle Esslingen des PFA 1.4 bei NBS km 18,0+80 bis 18,2+00 werden zwei zusätzliche temporäre Oberbodenlager erforderlich. Dadurch erweitert sich das ursprüngliche Baufeld der Gesamtmaßnahme des PFA 1.3a. Dieser Bereich wird in die Beweissicherung aufgenommen.

## 9.2.2 Zusätzliche bauzeitliche Oberbodenlagerflächen im Bereich der AS Stuttgart Flughafen / Messe

Im Bereich der Autobahnanschlussstelle Stuttgart Flughafen / Messe bei NBS km ~~12,0+50~~ 12,1+10 bis ~~12,5+30~~ 12,2+80 wird ~~eine werden zwei~~ zusätzliche temporäre Oberbodenlagerflächen erforderlich. Dadurch erweitert sich das ursprüngliche Baufeld der Gesamtbaumaßnahme des PFA 1.3a. Dieser Bereich wird in die Beweissicherung aufgenommen.

# 10 Auswirkungen der Planänderung

## 10.1 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

In der gegenständlichen Planänderung sind gegenüber der planfestgestellten Unterlage Änderungen der technischen Planung sowie Baulogistik (v.A. die Anlage von zusätzlichen Oberbodenlagerflächen) vorgesehen.

Die Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 15.1) wurde vollständig überarbeitet und als Ersatzunterlage aufbereitet. Vor allem bedingt durch den zusätzlichen Untersuchungsraum im Bereich der AS Esslingen und der umfangreichen Änderungen im Bereich der AS Stuttgart Flughafen / Messe (Flughafenkurve Ost) ergaben sich fachliche Änderungen an Bestand, Bewertung, Auswirkungen und Maßnahmen bei nahezu allen Schutzgütern. Diese Änderungen erforderten eine Vielzahl von Blaeinträgen bei einem Großteil der Kapitel der Umweltverträglichkeitsstudie. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Lesbarkeit wurde eine überarbeitete Umweltverträglichkeitsstudie erstellt, welche lediglich noch nicht planfestgestellte Änderungen als farbige Einträge darstellt (siehe Erläuterungen Kapitel 13 Alternative Ersatzunterlage).

Im Bereich der NBS beziehen sich inhaltliche Änderungen zum einen auf die Beurteilung der Wirkungen der Oberbodenlagerflächen 11 ~~und 12~~ im Bereich der AS Stuttgart Flughafen / Messe (Flughafenkurve Ost). Zum anderen erfolgt die Anpassung von Flächengrößen sowie Maßnahmengrößen, hervorgerufen durch die übrigen flächenwirksamen Änderungen in der technischen Planung im Bereich der NBS, um die Konsistenz mit der Anlage 18.1 (LBP) zu wahren. ~~Veränderte Auswirkungen, die als Konflikt, im Sinne der UVS zu betrachten sind, ergeben sich hierbei in Bezug auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt. Die zusätzliche Betroffenheit eines Goldammer-Brutpaares im Zuge der Anlage der Oberbodenlagerfläche 11 kann nicht durch die Vermeidungsmaßnahmen, welche für die Oberbodenlager 9-11 vorgesehen sind, vermieden werden. Da die Beeinträchtigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte nicht ausgeschlossen werden kann, wird eine funktionserhaltende Maßnahme nötig (siehe Kapitel 10.4 sowie Anlage 18.1, LBP).~~

Des Weiteren erfolgte die redaktionelle Anpassung der Klassenbezeichnung der funktionalen Bodenbewertung im Kapitel Bestandsbewertung des Schutzgutes Boden (Anlage 15.1 UVS, Kapitel 7.3.1) in Übereinstimmung mit dem Leitfaden „Bewertung von Böden nach ihrer Leistungsfähigkeit“ (LUBW 2010). Dies hat keine fachliche Auswirkung auf die Ermittlung der Beeinträchtigung und Konflikte (Anlage 15.1 UVS, Kapitel 7.3.2 bis 7.3.5) des Schutzgutes Boden, welche auf Grundlage der Wertstufe (Gesamtbewertung der

Böden), ausgedrückt durch die absolute Skala mit Zahlen von 0 bis 4, sowie der sonstigen inhaltlichen Aussagen bezüglich des Schutzgutes Boden beruht.

Im zusätzlichen Untersuchungsraum im Bereich der AS Esslingen (Oberbodenlager Nr. 9 und 10) entstehen unter Beachtung der artenschutzrechtlich und hydrogeologisch begründeten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen keine Konflikte im Sinne der UVS. Um den veränderten Anforderungen des novellierten UVPG Rechnung zu tragen, erhält die Anlage 15.1 die Beilage 1 (Umweltbeitrag Planänderung PFA 1.3a „Anpassungen Oberbodenlager“), in welcher diese für den neuen Untersuchungsraum an der AS Esslingen abgeprüft werden.

Insgesamt betrachtet ist bei Umsetzung der im landschaftspflegerischen Begleitplan zusammengestellten und dargestellten Maßnahmen eine Umweltverträglichkeit des Vorhabens auch nach Verwirklichung der Fortschreibung aus Planänderung „vertiefte Planung und zusätzliche Flächeninanspruchnahme“ gegeben bzw. erreichbar.

Die Plananlagen der Anlage 15.2 wurden um jeweils ein Blatt (Blatt 4) ergänzt, um den Bestand der Schutzgüter Klima und Luft (15.2.1) sowie Landschaft, Erholung und Kulturgüter (15.2.2) darzustellen. Die Anlage 15.2.3 wurde nicht überarbeitet bzw. ergänzt, da ~~keine zusätzlichen Konflikte im Sinne der UVS vorliegen. sich der oben aufgezeigte Konflikt in einem Streckenbereich befindet auf welchen diese Konfliktwirkung bereits zu trifft.~~ Die Änderung der technischen Planung im gegebenen Zusammenhang weist lediglich einen nachrichtlichen Charakter auf.

## 10.2 Schall- und erschütterungstechnische Untersuchungen

### 10.2.1 Schalltechnische Untersuchungen

Die Schalltechnischen Untersuchungen im Bereich der ursprünglichen Baufelds des PFA 1.3a sind von den vorliegenden Planänderungen nicht berührt.

Im Bereich der zusätzlichen, bauzeitlichen Oberbodenlagerflächen an der AS Esslingen ist die schalltechnische Untersuchung bezüglich des Baubetriebs zu ergänzen und wurde in der Anlage ~~16.6~~ 16.7 dargestellt.

Im Bereich der zusätzlichen, bauzeitlichen Oberbodenlagerflächen an der AS Stuttgart Flughafen / Messe ist die schalltechnische Untersuchung bezüglich des Baubetriebs zu ergänzen und wurde in der Anlage ~~16.7~~ 16.8 dargestellt.

### 10.2.2 Erschütterungstechnische Untersuchungen

Die erschütterungstechnischen Untersuchungen sind von den vorliegenden Planänderungen nicht berührt.



### 10.3 Baugrund und Hydrogeologie

Der Baugrund und die Hydrogeologie sind von den vorliegenden Planänderungen nicht berührt.

### 10.4 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

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

Der Bericht zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung (LBP, Anlage 18.1) wurde vollständig überarbeitet und als Ersatzunterlage aufbereitet. Vor allem bedingt durch den zusätzlichen Untersuchungsraum im Bereich der AS Esslingen und der umfangreichen Änderungen im Bereich der AS Stuttgart Flughafen / Messe (Flughafenkurve Ost) ergaben sich fachliche Änderungen an Bestand, Bewertung, Auswirkungen und Maßnahmen bei nahezu allen Schutzgütern. Diese Änderungen erforderten eine Vielzahl von Blaeinträgen bei einem Großteil der Kapitel zum LBP-Bericht. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Lesbarkeit wurde ein überarbeiteter LBP-Bericht erstellt, welcher lediglich noch nicht planfestgestellte Änderungen als farbige Einträge darstellt (siehe Erläuterungen Kapitel 13 Alternative Ersatzunterlage).

Der Anlage 18.1, Beilage 1 Bilanzierung zu den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Boden wurde ein separates Kapitel (Kapitel 6) zur Bilanzierung der Fortschreibung aus Planänderung „vertiefte Planung und zusätzliche Flächeninanspruchnahme“ angefügt.

Zur Bewertung und Konfliktanalyse im Bereich der AS Esslingen sowie der Flughafenkurve Ost wurden die Anlage 18.1, Anhänge 1.1, 2.1, 2.2A, 3.1 sowie 3.2A als Ergänzung zur Bestandserhebung (Fachbericht Fauna und Biotop- und Nutzungstypenkartierung) für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie zur Ergänzung der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung angefügt.

Es wurde die Flächeninanspruchnahme durch folgende technische Maßnahmen in die Bilanzierung mit einbezogen:

- ~~Entfall der Bodenlagerfläche P40~~ sowie Errichtung einer Ersatzzufahrt zum Messeparkplatz P40,
- temporäre Flächeninanspruchnahme durch die Verlegung einer Entwässerungsleitung im Böschungsbereich der L1192/BAB A8,
- temporäre Flächeninanspruchnahme auf der BAB A8 durch die Einrichtung eines temporären Deckels inkl. Anpassungen der BAB-Entwässerung,
- Umplanungen an der Station NBS und den zugehörigen Bahnhofsvorplätzen,
- baubedingte temporäre Flächeninanspruchnahme durch Oberbodenlagerflächen im Bereich der AS Esslingen (Nr. 9 und 10) sowie der AS Stuttgart Flughafen / Messe (Flughafenkurve Ost Nr. 11 ~~und 12~~).

Durch die Fortschreibung der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung ergibt sich ein zusätzlicher Kompensationsbedarf, welcher durch eine erweiterte Maßnahmenplanung (siehe unten) ausgeglichen wird.

Die folgende Tabelle fasst die Bilanzierung des Kapitel 6 der Anlage 18.1, Beilage 1 zusammen:

	Bilanzierung nach Schutzgütern	Komp.-bedarf (-) / Komp.-überschuss (+) (Ökopunkte)	
		Planänderung	Gesamtbilanz
<b>Kompensationsüberschuss PFA 1.3a Planfeststellungsbeschluss</b>			<b>+28.550</b>
<b>Kompensationsüberschuss PFA 1.3a nach Realisierung PÄV1</b>			<b>+26.060</b>
Bilanzierung veränderte Eingriffe durch Planänderung vertiefte Planung	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	+10.308 +5.337	
	Boden	-38.078 -28.228	
	<b>Summe</b>	<b>-27.770</b> <b>-22.891</b>	
<b>Kompensationsbedarf PFA 1.3a nach Realisierung Planänderung vertiefte Planung</b>			<b>-1.710</b>
Kompensationsmaßnahmen Planänderung vertiefte Planung	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	+19.760	
	Boden	+4.560	
	<b>Summe</b>	<b>+24.320</b>	
<b>Kompensationsüberschuss PFA 1.3a nach Realisierung Planänderung vertiefte Planung</b>			<b>+22.610</b> <b>+3.169</b>

Es wurden zudem die Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft sowie ausgewiesene Schutzgebiete bewertet und Beeinträchtigungen bzw. Konflikte dargestellt.

Aufgrund ~~des zusätzlichen Kompensationsbedarfs durch die Bilanzierung der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt und Boden sowie~~ erforderlicher arten- und naturschutzrechtlicher Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen im Zuge der Fortschreibung aus der Planänderung „vertiefte Planung und zusätzliche Flächeninanspruchnahme“, wie auch durch die Beeinträchtigungen verschiedener Schutzgüter ergeben sich folgende Ergänzungen der Maßnahmenplanung:

- ~~Aufstellen von Amphibienschutzzäunen (V5): Am östlichen Rand der Oberbodenlagerfläche 12 im Bereich der Flughafenkurve Ost wird ein Schutzzaun zur Verhinderung der Einwanderung von Amphibien (v.A. Kleiner Wasserfrosch) aus dem benachbarten Biotop aufgestellt.~~
- **Zeitliche Beschränkungen und technische Gestaltungsvorschriften der Bodenmieten an der AS Esslingen (V9 – V13):** Der Maßnahmenkomplex vermeidet den Verbotstatbestand gegenüber betroffener Feldlerchen, Rebhühner sowie Goldammern sowohl im Bereich der AS Esslingen als auch der Flughafenkurve Ost durch die Beschränkung der Andienung, Begrünungs- und Höhenvorschriften.
- **Aufstellen von Reptilienschutzzäunen (V14):** Zur Vermeidung der Tötung bzw. Schädigung von Individuen der Zauneidechse während der Oberbodenlagerung sowohl im Bereich der AS Esslingen als auch der Flughafenkurve Ost werden Schutzzäune aufgestellt. Darüber hinaus soll die Einwanderung von Zauneidechsen aus dem Böschungsbereich der L1192 ins Baufeld vermieden werden.
- **Errichtung von Bauzäunen zum Schutz von Einzelbäumen, Gehölzflächen und zur Schonung hochwertiger Biotope bzw. Lebensräume (S2):**

Östlich der Oberbodenlagerfläche 9 an der AS Esslingen wird ein Bauzaun zum Schutz des angrenzenden Zauneidechsenhabitates vor Befahren aufgestellt.

- **Begrünung von Böschungen sowie Rekultivierung (G4, G6):** Veränderung im Maßnahmenumfang ergeben sich durch die technische Planung und die Veränderung von Baufeldern. Die größte Flächenzunahme der Maßnahme G6 erfolgt durch die baubedingte Nutzung der Ackerflächen an der AS Esslingen und Flughafenkurve Ost zur Oberbodenlagerung.
- ~~**Umwandlung von Acker in Streuobstwiesen (E1):** Die Erweiterung der Maßnahme um ein Flurstück in Weilheim a.d.T. angrenzend an den PFA 2.1c gleicht das, vor allem durch die Bodenbilanzierung im Bereich der Oberbodenlager an der AS Esslingen sowie im Bereich der Flughafenkurve Ost entstandene Kompensationsdefizit aus.~~

Darüber hinaus erfolgte die Überarbeitung folgender Ausgleichs- und Artenschutzmaßnahmen im Zuge der Fortschreibung aus Planänderung „vertiefte Planung und zusätzliche Flächeninanspruchnahme“:

- **Installation von Nisthilfen und Pflanzung von Obstbäumen (CEF2) und Nachpflanzung von Obstbäumen in einer bestehenden Streuobstwiese (A8):** Die Nisthilfen sowie die Obstbaumpflanzung sind auf dem vorgesehenen Flurstück 6467 (Gemarkung Plieningen) nicht möglich und werden daher auf dem Flurstück 4160/2 (Gemarkung Plieningen) geplant.
- **Schaffung von Laichgewässern, Grünlandextensivierung und Umsiedlung des Kleinen Wasserfrosches (FCS4):** Zur Umsiedlung der in LG25 vorkommenden Individuen des Kleinen Wasserfrosches war die Nutzung eines Gewässers auf dem Flurstück 5477/1 (Gemarkung Stuttgart-Möhringen) vorgesehen. Im Zuge der vertieften Planung erfolgte die Empfehlung durch die Fachgutachterin Fauna, die wenigen Individuen innerhalb der lokalen Population in das angrenzende Laichgewässer LG24, Rennenbach zu verbringen. Da hierzu lediglich die Zaunstellung zu erfolgen hat, ist dies über die angepasste Maßnahme V5 abgebildet.
- ~~**Anlage von gestuften Hecken mit vorgelagerten Säumen (CEF1):** Die Maßnahme wurde in den Antragsunterlagen mit einem größeren Umfang, als durch die Eingriffe des Vorhabens benötigt wurde, geplant. Der Überschuss wird genutzt, um den Kompensationsbedarf aus der Beeinträchtigung einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Goldammer im Bereich der Oberbodenlager der Flughafenkurve Ost abzudecken.~~

Im Zuge der Überarbeitung der Artenschutzmaßnahmen wurde das Kapitel 11.3 „Kompensationsbedarf für europarechtlich geschützte Arten“ des LBP (Anlage 18.1) korrigiert. Hier war anstelle des Bedarfes, vorgegeben durch die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, irrtümlich der Umfang der durch die landschaftspflegerische Begleitplanung festgesetzten Maßnahmen für den Artenschutz dargestellt.

Des Weiteren erfolgte die redaktionelle Anpassung der Klassenbezeichnung der funktionalen Bodenbewertung im Kapitel Bestandsbewertung des Schutzgutes Boden (Anlage 18.1 LBP, Kapitel 8.3) in Übereinstimmung mit dem Leitfaden „Bewertung von Böden nach ihrer Leistungsfähigkeit“ (LUBW 2010). Dies hat keine fachliche Auswirkung auf die Ermittlung der Beeinträchtigung und Konflikte (Anlage 18.1 LBP, Kapitel 9.3) des Schutzgutes Boden, welche auf Grundlage der Wertstufe (Gesamtbewertung der Böden), ausgedrückt durch die absolute Skala mit Zahlen von 0 bis 4, sowie der sonstigen inhaltlichen Aussagen bezüglich des Schutzgutes Boden beruht.

Die betroffenen Blätter des Planwerkes der Anlagen 18.2.2 und 18.2.3 wurden ersetzt. Die Darstellung der Änderungen in den Anlagen 18.2.1.1 und 18.2.1.2 wurde nur im Bereich der ~~zusätzlichen Maßnahme E1 in Weilheim/Holzmaden sowie im Bereich der~~ aktualisierten Bestandserhebung im Bereich der AS Esslingen vorgenommen. Der aktualisierte Bewertungs- und Konfliktplan 18.2.1.2 Blatt 3 stellt zudem die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung und des Faunaberichtes zu den Oberbodenlagern im Bereich der AS Stuttgart Flughafen / Messe (Flughafenkurve Ost) dar.

Eine Überarbeitung der Anlage 18.1, Anhang 4 FFH-Vorprüfung ist nicht erforderlich.

## **10.5 Elektrische und magnetische Felder**

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

## **10.6 Klima und Lufthygiene**

Klima und Lufthygiene sind von den vorliegenden Planänderungen nicht berührt.

Im Bedarfsfall wird mittels Befeuchtung sichergestellt, dass keine unzumutbaren Baustaubbelastungen auftreten.

# **11 Wasserrechtliche Belange**

Die wasserrechtlichen Tatbestände und somit die im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses erteilten Wasserrechte, wie z. B. Einleitmengen, sind von den vorliegenden Planänderungen nicht berührt.

Die außerhalb des bisherigen planfestgestellten Baufelds liegenden zusätzlichen bauzeitlichen Oberbodenlagerflächen im Bereich der AS Esslingen und der AS Stuttgart Flughafen / Messe haben keine zusätzliche Auswirkung auf das Wasserrecht.

Im Zuge des Neubaus der Betonummantelung vorhandener Sammelkanäle im Bereich der AS Flughafen / Messe (siehe Kapitel 2.2.2) erfolgen Eingriffe in den grundwasserführenden Untergrund mit der Erfordernis einer bauzeitlichen Grundwasserhaltung. Die hierbei vorgesehene flächige Eingriffstiefe entspricht der Tiefenlage der bereits im PF-Verfahren vorgesehenen Bodenaustauschmaßnahmen. Für diese Bodenaustauschmaßnahmen sind im erteilten Wasserrecht Grundwasserhaltungsmaßnahmen über Pumpensümpfe vorgesehen. In Ergänzung hierzu ist für die Herstellung der Betonummantelung eine lokale Entspannung des obersten Grundwasserstockwerks erforderlich. Daher sind in Ergänzung zu den o.g. Pumpensümpfen auch Entspannungsbohrungen vorgesehen. Hinsichtlich der zu erwartenden Ableitungsmengen sind die bereits im Wasserrecht genehmigten 0,5 l/s ausreichend um die Bauarbeiten für die Betonummantelungen der Sammelkanäle durchzuführen. Eine Ergänzung in den wasserrechtlichen Tatbeständen ist daher nicht erforderlich.

Weiterhin erfolgen für die erforderlichen zusätzlichen Verbauarbeiten Tiefbohrarbeiten für das Einbringen der Verbauträger in den grundwasserführenden Untergrund. Grundwasserhaltungsmaßnahmen, mit Ausnahme von der Fassung ggf. austretenden Verdrängungswässer bei der Verfüllung der Trägerbohrungen, sind nicht erforderlich. Im Rahmen der erforderlichen Rückverankerungen sind kurzfristige Grundwasseraustritte aus den Ankerbohrlöchern (gespannten Grundwasser des obersten Grundwasserstockwerks) nicht auszuschließen. Diese Grundwasseraustritte werden unmittelbar nach Einbau des jeweiligen Verpressankers durch kraftschlüssige Verschließung der freien Ankerstrecke mit einer quellfähigen Zementsuspension verschlossen. Die anfallenden Grundwassermengen sind mit den vorhandenen Wasserecht mit abgedeckt.

Im erweiterten Planungsraum im Bereich der AS Esslingen (zusätzliche Bodenlager) sind keine Oberflächengewässer und Quellaustritte vorhanden. Außerdem liegen die beanspruchten Flächen außerhalb von wasserwirtschaftlich relevanten Schutzgebieten. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht kann daher auf eine Fortschreibung / Erweiterung des Darstellungs- und Betrachtungsraums der Anlage 20.2 Quellen, Gewässer und Grundwassernutzungen verzichtet werden.

## 12 Sondergutachten

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

## 13 Geänderte planfestgestellte Unterlagen

In den Erläuterungen zur Planänderung „vertiefte Planung und zusätzliche Flächeninanspruchnahmen“ ist die Kapiteleinteilung (Kapitelnummerierung) so gewählt, dass die Themen der einzelnen Kapitel analog zum Erläuterungsbericht Anlage 1 Teil III aufgebaut sind. Da die Erläuterungen zur Planänderung eine Ergänzung des Erläuterungsberichts Teil III darstellten, dient die gewählte Kapiteleinteilung der besseren Übersicht und Zuordnung.

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

### Aufbereitung der Planänderungsunterlagen als Austauschunterlagen:

Im gegenständlichen Planänderungsverfahren (Planänderung „vertiefte Planung und zusätzliche Flächeninanspruchnahmen“) sind alle geplanten Änderungen mittels Austauschunterlagen für die planfestgestellten Unterlagen PFA 1.3, Teilabschnitt 1.3a bzw. deren Fortschreibungen durch das 1. Planänderungsverfahren (Planänderung „Anpassung an die Erkenntnisse aus Detailplanung“) sowie das 2. Planänderungsverfahren (Planänderung „aktualisierte Bemessungswasserstände“) (~~HW 2 neu~~) umgesetzt worden, so dass die geänderten Unterlagen in den entsprechenden Originalunterlagen direkt ausgetauscht werden können. D. h. in den Textteilen wurden einzelne, betroffene Seiten überarbeitet und die entsprechenden Seitenzahlen mit dem nächsthöheren Index versehen (z. B. Seite 115a). War der zur Verfügung stehende Platz auf dieser Seite nicht ausreichend für alle notwendigen Ergänzungen wurden in der Folge zusätzliche Seiten

eingefügt und fortlaufend zur Indexseite nummeriert (z. B. Seite 115a-1). Die Planunterlagen wurden entsprechen überarbeitet und mit dem nächsthöheren Index versehen, sowie im Änderungsvermerk mit „Fortschreibung vertiefte Planung und zusätzliche Flächeninanspruchnahmen“ beschriftet.

Alle Eintragungen und Anpassungen des gegenständlichen Planänderungsverfahrens sind in den Unterlagen (Texte wie Pläne) in **blauer bzw. grüner Farbe** dargestellt.

Alle Anpassungen des gegenständlichen Planänderungsverfahrens, welche zum Zeitpunkt der Beantragung eingearbeitet wurden, sind in **BLAU** dargestellt. Nach der Einwendungsbearbeitungen zum Verfahren wurden die gegenständlichen Antragsunterlagen erneut angepasst und die Zusagen des Vorhabenträgers eingearbeitet. Diese Fortschreibung der gegenständlichen Antragsunterlagen wurden in **GRÜN** dargestellt.

Bei der Bearbeitung der betroffenen Unterlagen ergeben sich zwei Darstellungsvarianten.

1. Der zu ändernde Textteil oder Plan stammt aus der Planfeststellungsbeschlussunterlage **oder dem ergänzenden Änderungsplanfeststellungsbeschlusses**. Hier wurden die vorhandenen Änderungseinträge aus der Beschlussunterlage zuerst integriert und anschließend die Änderungen des gegenständlichen Planänderungsverfahrens in **BLAU bzw. GRÜN** eingearbeitet. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurden in den Inhaltsverzeichnissen sowie den dazugehörigen Überschriften der zu ändernden Unterlagen diejenigen Kapitel, welche mit Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 1.3a entfallen sind, im gegenständlichen Planänderungsverfahren nachrichtlich in **SCHWARZ (DURCHGESTRICHEN)** beibehalten. Dadurch ist die Kapitelnummerierung in den Berichten gleich geblieben.
2. Der zu ändernde Textteil oder Plan stammt aus den Unterlagen des 1. oder 2. Planänderungsverfahrens. Hier wurden alle Anpassungen aus der 1. Planänderung im Plan belassen, da diese Änderungen **derzeit zum Zeitpunkt der Beantragung** noch nicht planfestgestellt sind, und mit der Farbe **LILA** dargestellt. Die Anpassungen aus der 2. Planänderung (HW 2 neu) wurden ebenfalls im Plan belassen, da diese Änderungen **derzeit zum Zeitpunkt der Beantragung** noch nicht planfestgestellt sind, und in der Farbe **BRAUN** dargestellt. Alle Änderungen des gegenständlichen Planänderungsverfahrens wurden in **BLAU bzw. GRÜN** eingearbeitet.

#### Alternative Aufbereitung der Planänderungsunterlagen als Ersatzunterlagen:

Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Lesbarkeit werden einige Berichte, welche eine sehr hohe Anzahl an Änderungen haben, komplett überarbeitet und mit einem entsprechenden Index versehen. In diesem Fall ersetzt dieser komplett überarbeitete Bericht (z.B. Anlage 15.1a) den bisherigen Bericht (z.B. Anlage 15.1) im Ganzen. In der Vorgehensweise wurden zuerst alle Änderungseinträge aus der Planfeststellungsbeschlussunterlage **und dem ergänzenden Änderungsplanfeststellungsbeschlusses** integriert. Die Änderungseinträge aus dem 1. Planänderungsverfahren wurden in **LILA** und die Änderungseinträge aus dem 2. Planänderungsverfahren in **BRAUN** eingearbeitet.

Zur Kenntlichmachung der dann ungültigen Unterlagen wurden die Deckblätter der bisherigen Berichte blau ausgekreuzt und mit einen entsprechenden Hinweis beschriftet. Diese Deckblätter werden den Planänderungsunterlagen beigelegt.

Betroffene Unterlagen / Berichte sind:

Erläuterungsbericht	Anlage 1 Teil III
UVS-Bericht	Anlage 15.1
LBP-Bericht	Anlage 18.1
Erdmassen	Anlage 21.1

Hinweis zu den Eintragungen aus der gegenständlichen Planänderung:

In vereinzeltten Unterlagen sind neben den fachlichen Inhalten, welche in **BLAU** „dunkelblau“ dargestellt sind, weitere nachrichtliche Planungsänderungen die nicht konkret zum fachlichen Inhalt gehören, aus Gründen der Übersichtlichkeit in **CYAN** „hellblau“ dargestellt.

Betroffene Unterlagen mit cyanfarbigen Eintragungen sind:

Lagepläne	Anlage 4.4 Blatt 1
Bauwerkspläne	Anlage 7.1 Blatt 8 und Blatt 9, Anlage 7.2.8 Blatt 2 und 3
Grunderwerbspläne	Anlage 9.2.1 Blatt 3D, 4D, 9B, 10D Anlage 9.2.3 Blatt 8C
Beweissicherungsgrenze	Anlage 9.3 Blatt 1C und 4
Baulegistik	Anlage 13.2.6 Blatt 1D
UVS	Anlage 15.2.1 Blatt 4, Anlage 15.2.2 Blatt 4
LBP	Anlage 18.2.1.1 Blatt 8B Anlage 18.2.1.2 Blatt 3C, 8B Anlage 18.2.2 Blatt 1D, 2D, 3C Anlage 18.2.3 Blatt 3C, 4C, 10B, und 30B

## 14 Abkürzungsverzeichnis

### A

Abzw.	Abzweig
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
AS	Anschlussstelle (Bundesautobahn)
Az:	Aktenzeichen

### B

BAB A8	Bundesautobahn A8
BE	Baustelleneinrichtung (BE-Fläche – Baustelleneinrichtungsfläche)
BoVEK	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
BW-Nr.	Bauwerksnummer aus dem Bauwerksverzeichnis
bzw.	beziehungsweise
B 312	Bundesstraße 312

### C

ca.	zirka
-----	-------

### D

DB	Deutsche Bahn (DB Netz AG)
DN	Rohrdurchmesse (Durchmesser Nennweite)

### E

EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EÜ	Eisenbahnüberführung

### F

FK	Flughafenkurve (Strecke Abzw. Stuttgart Heerstraße – Flughafen/ Messe)
FT	Flughafentunnel (Strecke Abzw. Stuttgart Heerstraße – Abzw. Plieningen)
FSG	Flughafen Stuttgart GmbH
FFB	Fertiger Fußboden

### G

gez.	Gezeichnet
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GOK	Geländeoberkante

### H

Hbf	Hauptbahnhof
HW 2	2 jähriger Hochwasserstand

### I

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

### J

### K

km	Kilometer
kV	Kilovolt (z.B. 110 kV)



**L**  
LBP           Landschaftspflegerischer Begleitplan  
L 1192       Landesstraße 1192  
L 1202       Landesstraße 1202  
L 1204       Landesstraße 1204  
l/s           Liter pro Sekunde

**M**  
m            Meter  
m<sup>2</sup>         Quadratmeter  
m<sup>3</sup>         Kubikmeter

**N**  
NBS           Neubaustrecke Stuttgart Feuerbach – Ulm Hbf

**O**

**P**  
PÄV           Planänderungsverfahren  
PFA           Planfeststellungsabschnitt  
P             Parkplatz (z.B. P 40 – Parkplatz Nummer 40)  
Pkt.          Punkt, Unterpunkt

**Q**

**R**  
Ril           Richtlinie

**S**  
SVWW        Sachverständiger Wasserwirtschaft  
SSB          Stuttgarter Straßenbahnen AG

**T**  
TGA          TGA Denkendorf (Trinkwassergewinnungsanlagen Gemeinde Denkendorf)

**U**  
UVPG        Gesetz für Umweltverträglichkeitsprüfungen  
UVS          Umweltverträglichkeitsstudie

**V**  
VwVfG       Verwaltungsverfahrensgesetz

**W**

**X**

**Y**

**Z**  
z. B.         zum Beispiel

# 15 Zusammenstellung der geänderten Unterlagen

## Anlage 0: Gesamtinhaltsverzeichnis

- Deckblatt
- Inhaltsverzeichnis Seite II c bis XXVIII c
- Verzeichnis Gutachten Seite XXIX a bis XXX a
- Abkürzungsverzeichnis Seite XXXI a bis XXXVII a

## Anlage 1: Erläuterungsbericht

- Anlage 1 B Erläuterungsbericht Teil III geändert
  - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV
  - Inhaltsverzeichnis – Seite I bis VIII
  - Erläuterungen – Seite 1 bis 167
  - Hinweis: Der Erläuterungsbericht Anlage1 Teil III in der Version 1 B ersetzt komplett die bisherigen Versionen des Erläuterungsberichts in der Version 1 vom 28.06.2016 aus der Beschlussunterlage, die Version 1 A vom 29.05.20219 aus dem zusätzlichen Änderungsplanfeststellungsverfahren, die fortgeschriebene Version 1 vom 31.01.20218 aus der 1. Planänderung und die fortgeschriebene Version 1 vom 17.12.2018 aus der 2. Planänderung.
- ~~• Anlage 1 Erläuterungsbericht Teil III geändert~~
  - ~~○ Deckblatt – Unterschriften mit PÄV~~
  - ~~○ Inhaltsverzeichne Seite I c bis VII c~~
  - ~~○ Tabellen- und Abbildungsverzeichnis Seite VIII a~~
  - ~~○ Seite 18a geändert~~
  - ~~○ Seite 23b und 23b 1 geändert~~
  - ~~○ Seite 24a geändert~~
  - ~~○ Seite 27a geändert~~
  - ~~○ Seite 31b geändert~~
  - ~~○ Seite 41a geändert~~
  - ~~○ Seite 42a geändert~~
  - ~~○ Seite 43a geändert~~
  - ~~○ Seite 44a geändert~~
  - ~~○ Seite 45a geändert~~
  - ~~○ Seite 46a geändert~~
  - ~~○ Seite 47a geändert~~
  - ~~○ Seite 48a geändert~~
  - ~~○ Seite 49a geändert~~
  - ~~○ Seite 50a geändert~~
  - ~~○ Seite 51a geändert~~
  - ~~○ Seite 52a geändert~~
  - ~~○ Seite 53a geändert~~
  - ~~○ Seite 110a geändert~~
  - ~~○ Seite 115b geändert~~
  - ~~○ Seite 116a geändert~~
  - ~~○ Seite 117a geändert~~
  - ~~○ Seite 145a geändert~~
  - ~~○ Seite 146a geändert~~
  - ~~○ Seite 157a geändert~~
  - ~~○ Seite 162a geändert~~

- Seite 163a geändert
- Seite 164a geändert
- Seite 165b geändert
- Seite 166a geändert
- Seite 167a geändert
- Seite 168a geändert
- Seite 169a geändert
- Seite 170a geändert
- Seite 174a geändert
- Seite 175a geändert
- Seite 183b und 183b-1 geändert
- Seite 184b geändert
- Seite 185a geändert
- Seite 186b geändert
- Seite 187b geändert

## **Anlage 2: Übersichtspläne**

- Anlage 2 Übersichtshöhenpläne Flughafentunnel
  - Anlage 2.7.2 – Blatt 1 C geändert
  - Anlage 2.7.2 – Blatt 2 C geändert

## **Anlage 3: Bauwerksverzeichnis**

- Anlage 3 Bauwerksverzeichnis geändert
  - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV
  - Inhaltsverzeichnis – Seite 1c
  - Erläuterungen – Seite 2b
  - Erläuterungen – Seite 2b-1
  - Erläuterungen – Seite 3b
  - Erläuterungen – Seite 4a
  - Erläuterungen – Seite 5c
  - Erläuterungen – Seite 6c – Unterschriftenregelung PÄV3
- Bauwerksnummern:
  - Seite 1 c – BW-Nr. 3.1101
  - Seite 20a – Seitenumbruch
  - Seite 20a-1 – BW-Nr. 3.2109, 3.2110
  - Seite 24a – BW-Nr. 3.2207, 3.2208
  - Seite 29a – BW-Nr. 3.2225
  - Seite 50b – BW-Nr. 3.3150
  - Seite 52a – BW-Nr. 3.3156, 3.3158
  - Seite 53b – BW-Nr. 3.3159
  - Seite 54a – BW-Nr. 3.3161
  - Seite 62a und 62a-1 – BW-Nr. 3.3324a 3.3324b
  - Seite 63a – Seitenumbruch
  - Seite 70a – BW-Nr. 3.4122, 3.4123
  - Seite 70a-1 – BW-Nr. 3.4124
  - Seite 114a – BW-Nr. 3.5356
  - Seite 115b – Seitenumbruch
  - Seite 115b-1 – BW-Nr. 3.5372
  - Seite 116a – BW-Nr. 3.5405
  - Seite 125a – BW-Nr. 3.5448
  - Seite 127a – BW-Nr. 3.5461
  - Seite 177a – BW-Nr. A 8
  - Seite 178b – BW-Nr. G 4
  - Seite 179b – BW-Nr. G 6

- Seite 180a – BW-Nr. S 2
- Seite 181a – BW-Nr. V 5, V11, V14,
- Seite 183a – BW-Nr. CEF 2
- Seite 184a – BW-Nr. FCS 4

#### **Anlage 4: Lagepläne**

- Anlage 4.1 Lagepläne NBS mit Flughafentunnel und Flughafenkurve
  - Anlage 4.1 – Blatt 3 E geändert
  - Anlage 4.1 – Blatt 4 E geändert
  - Anlage 4.1 – Blatt 9 C geändert
  - Anlage 4.1 – Blatt 10 D geändert
  - Anlage 4.4 – Blatt 1 neu

#### **Anlage 5: Höhenpläne**

- Anlage 2 Höhenpläne Flughafentunnel
  - Anlage 5.2 – Blatt 2 C geändert
  - Anlage 5.2 – Blatt 3 C geändert
  - Anlage 5.2 – Blatt 6 C geändert
  - Anlage 5.2 – Blatt 7 C geändert

#### **Anlage 6: Querschnitte**

- Anlage 6.1 Querschnitte Gleisplanung NBS
  - Anlage 6.1 – Blatt 5 C geändert

#### **Anlage 7: Bauwerkspläne**

- Anlage 7.1 Bauwerkspläne NBS
  - Anlage 7.1 – Blatt 8 neu
  - Anlage 7.1 – Blatt 9 neu
- Anlage 7.2.4 Bauwerkspläne Station NBS
  - Anlage 7.2.4 – Blatt 1 C geändert
  - Anlage 7.2.4 – Blatt 3 C geändert
  - Anlage 7.2.4 – Blatt 4 C geändert
  - Anlage 7.2.4 – Blatt 5 C geändert
  - Anlage 7.2.4 – Blatt 7 C geändert
  - Anlage 7.2.4 – Blatt 8 C geändert
  - Anlage 7.2.4 – Blatt 9 C geändert
  - Anlage 7.2.4 – Blatt 11 C geändert
  - Anlage 7.2.4 – Blatt 12 C geändert
  - Anlage 7.2.4 – Blatt 14 C geändert
  - Anlage 7.2.4 – Blatt 15 C geändert
  - Anlage 7.2.4 – Blatt 16 B geändert
  - Anlage 7.2.4 – Blatt 17 B geändert
- Anlage 7.2.8 Bauwerkspläne Sonderbauwerke
  - Anlage 7.2.8 – Blatt 2 neu
  - Anlage 7.2.8 – Blatt 3 neu

## **Anlage 9: Grunderwerb**

- Anlage 9.1 Grunderwerbsverzeichnis geändert
  - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV
  - Erläuterungen – Seite IIc, IIIc, IVc, Vc, Vc-1, VIc
  - Gemarkung Möhringen – Seite 6a
  - Gemarkung Echterdingen – Seite 21b, 21b-1, 21b-2, 22a, 24a
  - Gemarkung Plieningen – Seite 46a, 47a, 48a, 49a, 51b, 52b, ~~52b-1~~, 53a, 54a, 55a, 56a, 57a, 58a, ~~58a-1~~, 60b, 66b, 85a, 87a
  - Gemarkung Neuhausen – Seite 97a, 97a-1, 97a-2
  - ~~Gemarkung Weilheim a.d. Teck – Seite 104~~
- Anlage 9.2 Lagepläne Grunderwerb
  - Anlage 9.2.1 – Blatt 3 D geändert
  - Anlage 9.2.1 – Blatt 4 D geändert
  - Anlage 9.2.1 – Blatt 7 B geändert
  - Anlage 9.2.1 – Blatt 9 B geändert
  - Anlage 9.2.1 – Blatt 10 D geändert
  - Anlage 9.2.2 – Blatt 3A entfällt
  - Anlage 9.2.3 – Blatt 8 C geändert
  - ~~Anlage 9.2.3 – Blatt 20 neu entfällt~~
- Anlage 9.3 Beweissicherungsgrenzen
  - Anlage 9.3 – Blatt 1 C geändert
  - Anlage 9.3 – Blatt 4 neu

## **Anlage 10: Brand- und Katastrophenschutzkonzept**

- Anlage 10.1.1 Erläuterungsbericht FT und Station NBS
  - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV
  - Inhaltsverzeichnis IIa und IIIa
  - Erläuterungen – Seite 13a

## **Anlage 11: Grundwasserumläufigkeit und Sicherheitsdrainage**

- Keine Änderungen

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

- Keine Änderungen

## **Anlage 13: Bauzustände und Baulogistik**

- Anlage 13.1 Erläuterungsbericht
  - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV
  - Inhaltsverzeichnis – Seite Ib
  - Inhaltsverzeichnis – Seite IIa
  - Erläuterungen – Seite 2a
  - Erläuterungen – Seite 5a
  - Erläuterungen – Seite 7b
  - Erläuterungen – Seite 9a
  - Erläuterungen – Seite 31a
  - Anhang 1 – Seite 1a
  - Anhang 1 – Seite 2a
- Anlage 13.2.2 Flughafentunnel
  - Anlage 13.2.2.1 – Blatt 3 C geändert
- Anlage 13.2.6 Baustraßen
  - Anlage 13.2.6 – Blatt 1 D geändert
  - Anlage 13.2.6 – Blatt 4 neu

## **Anlage 14: Verkehrsführung während der Bauzeit**

- Anlage 14.1 Erläuterungsbericht
  - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV
  - Inhaltsverzeichnis – Seite Ia
  - Abbildungsverzeichnis – Seite IIa
  - Erläuterungen – Seite 1a
  - Erläuterungen – Seite 1a-1
  - Erläuterungen – Seite 3a
  - Erläuterungen – Seite 4a
  - Erläuterungen – Seite 13a
  - Erläuterungen – Seite 13a-1
- Anlage 14.2 Planunterlagen
  - Anlage 14.2 – Blatt 1 B geändert

## **Anlage 15: Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)**

- Anlage ~~15.4a~~ 15.1b Erläuterungsbericht
  - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV
  - Inhaltsverzeichnis – Seite IIa IIb bis XIIIa XIIIb
  - Erläuterungen – Seite 14a 14b bis 193a 192b
  - Hinweis: Der Erläuterungsbericht in der Version ~~15.4a~~ 15.1b ersetzt komplett den bisherigen Erläuterungsbericht in der Version 15.1 aus der Beschlussunterlage vom 28.06.2016 sowie dessen Fortschreibung zur 1. Planänderung vom 31.01.2018 und dessen Fortschreibung zur Planänderung vertiefte Planung und zusätzliche Flächeninanspruchnahme vom 20.11.2019.
- Anlage 15.1 – Beilage 1 (neue Unterlage)
  - Umweltbeitrag Planänderung PFA 1.3a „Anpassungen Oberbodenlager“
  - Deckblätter
  - Inhalt – Seite 1
  - Erläuterungen – Seite 2 bis 12
- Anlage 15.2 Planunterlagen
  - Anlage 15.2.1 – Blatt 0 A Legende ohne Fortschreibung zur Information
  - Anlage 15.2.1 – Blatt 4 neu
  - Anlage 15.2.2 – Blatt 0 A Legende ohne Fortschreibung zur Information
  - Anlage 15.2.2 – Blatt 4 neu

## **Anlage 16: Schalltechnische Untersuchungen**

- Anlage ~~16.6~~ 16.7 - Schall Baubetrieb Oberbodenlager AS Esslingen
  - Neue Unterlage – Deckblatt
  - Neue Unterlage – Inhalt Seite I bis III
  - Neue Unterlage – Seite 1 bis 8
  - Neue Unterlage – Lageplanskizze (Anhang 1)
- Anlage ~~16.7~~ 16.8 - Schall Baubetrieb Oberbodenlager AS Flughafen/Messe
  - Neue Unterlage – Deckblatt
  - Neue Unterlage – Inhalt Seite I bis III
  - Neue Unterlage – Seite 1 bis 9
  - Neue Unterlage – Lageplanskizze (Anhang 1)

## **Anlage 17: Erschütterungstechnische Untersuchung**

- Keine Änderungen

## Anlage 18: Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

- Anlage ~~18.1a~~ 18.1b Erläuterungsbericht
  - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV
  - Inhaltsverzeichnis – Seite Ia Ib bis XIIa XIIb
  - Erläuterungen – Seiten 13a 13b bis 285a 285b
  - Hinweis: Der Erläuterungsbericht in der Version ~~18.1a~~ 18.1b ersetzt komplett den bisherigen Erläuterungsbericht in der Version 18.1 aus der Beschlussunterlage vom 28.06.2016 sowie dessen Fortschreibung zur 1. Planänderung vom 31.01.2018 und dessen Fortschreibung zur Planänderung vertiefte Planung und zusätzliche Flächeninanspruchnahme vom 20.11.2019.
- Anlage 18.1 – Beilage 1 Bilanzierung Schutzgüter
  - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV
  - ~~Inhalt – Seite 2b, 5b-1, 5b-2~~
  - Inhalt – Seite 2c, 5c-1, 5c-2
  - ~~Bilanzierung – Seite 434a bis 449a~~
  - Bilanzierung – Seite 434b
  - Bilanzierung – Seite 435a bis 439a
  - Bilanzierung – Seite 440b
  - Bilanzierung – Seite 441a
  - Bilanzierung – Seite 442b
  - Bilanzierung – Seite 443a bis 445a
  - Bilanzierung – Seite 446b bis 449b
- Anlage 18.1 – Anhang 1.1 Kartierung Biotop-/Nutzungstypen (Bereich Esslingen)
  - Neue Unterlage – Deckblätter
  - Neue Unterlage – Inhalt Seite I
  - Neue Unterlage – Seite 2 bis 81
- Anlage 18.1 – Anhang 2.1 Fachbeitrag Fauna (Bereich AS Esslingen)
  - Neue Unterlage – Deckblätter
  - Neue Unterlage – Inhalt 2 Seiten
  - Neue Unterlage – Seite 1 bis 29
  - Neue Unterlage – Karte Fachbeitrag Fauna
- Anlage 18.1 – **Anhang 2.2A Fachbeitrag Fauna (AS Bereich Flughafen/Messe)**
  - Neue Unterlage – **Deckblätter**
  - Neue Unterlage – **Inhalt 2 Seiten**
  - Neue Unterlage – **Seite 1A bis 30A**
  - Neue Unterlage – **Karte Fachbeitrag Fauna**
- Anlage 18.1 – Anhang 3.1 SAP (Bereich AS Esslingen)
  - Neue Unterlage – Deckblätter
  - Neue Unterlage – Inhalt 2 Seiten
  - Neue Unterlage – Seite 1 bis 92
- Anlage 18.1 – **Anhang 3.2A SAP (Bereich AS Bereich Flughafen/Messe)**
  - Neue Unterlage – **Deckblätter**
  - Neue Unterlage – **Inhalt 3 Seiten**
  - Neue Unterlage – **Seite 1A bis ~~125~~ 126A**
- Anlage 18.2.1.1 - LBP Bestandsplan
  - Anlage 18.2.1.1 – Blatt 0 B Legende geändert
  - Anlage 18.2.1.1 – Blatt 8 B geändert
  - ~~Anlage 18.2.1.1 – Blatt 13 neu entfällt~~
- Anlage 18.2.1.2 - LBP Bewertungs- und Konfliktplan
  - Anlage 18.2.1.2 – Blatt 0 A Legende ohne Fortschreibung zur Information
  - **Anlage 18.2.1.2 – Blatt 3 C geändert**
  - Anlage 18.2.1.2 – Blatt 8 B geändert
  - ~~Anlage 18.2.1.2 – Blatt 13 neu entfällt~~

- Anlage 18.2.2 - Anlagen zum LBP
  - Anlage 18.2.2 – Blatt 0 B Legende geändert
  - Anlage 18.2.2 – Blatt 1 D geändert
  - Anlage 18.2.2 – Blatt 2 D geändert
  - Anlage 18.2.2 – Blatt 3 C geändert
  - Anlage 18.2.2 – Blatt 5 B geändert
  - ~~Anlage 18.2.2 – Blatt 8 neu entfällt~~
- Anlage 18.2.3 - Landschaftspflegerische Maßnahmen
  - Anlage 18.2.3 – Blatt 0 B Legende geändert
  - Anlage 18.2.3 – Blatt 3 C geändert
  - Anlage 18.2.3 – Blatt 4 C geändert
  - Anlage 18.2.3 – Blatt 7 B geändert
  - Anlage 18.2.3 – Blatt 10 B geändert
  - Anlage 18.2.3 – Blatt 12 B geändert
  - Anlage 18.2.3 – Blatt 30 B geändert
  - Anlage 18.2.3 – Blatt 35 neu
  - ~~Anlage 18.2.3 – Blatt 36 neu entfällt~~

### **Anlage 19: Ingenieurgeologie, Erd- und Ingenieurbauwerke**

- Keine Änderungen

### **Anlage 20: Hydrogeologie und Wasserwirtschaft**

- Keine Änderungen

### **Anlage 21: Verwertung und Ablagerung von Erdmassen**

- Anlage 21.1 Erläuterungsbericht
  - Deckblatt – Unterschriften mit PÄV
  - Inhaltsverzeichnis – Seite Ia
  - Erläuterungen – Seite 1a bis 28a
  - Hinweis: Der Erläuterungsbericht in der Version 21.1a ersetzt komplett den bisherigen Erläuterungsbericht in der Version 21.1 mit Stand vom 29.05.2015 aus der Beschlussunterlage.

### **Anlage 22: Elektromagnetische und magnetische Felder**

- Keine Änderungen

### **Anlage 23: Klima und Lufthygiene**

- Keine Änderungen