

## **Projekt Stuttgart 21**

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

### **Planänderungsverfahren Wende- und Aufstellflächen für Inspektion EÜ Sulzbachtal**

PFA 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

## **Erläuterungsbericht zur Planänderung Ergänzung der Erläuterungsberichte Teil III**

Vorhabenträger:

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

Bearbeitung:

**DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH**  
Räpplenstraße 17  
70191 Stuttgart

Stuttgart, den 18.12.2018

## **Inhaltsverzeichnis**

1	Allgemeines	1
2	Beschreibung der gewählten Lösung	3
2.1	Allgemeines	3
2.2	Örtliche Gegebenheiten, Bodenverhältnisse und Grundwasser	4
2.3	Bauablauf	4
3	Darstellung der Betroffenheiten (Auswirkung der vorgesehenen Änderungen)	4
3.1	Grunderwerb / Flächeninanspruchnahme	4
3.2	Schall	5
3.3	Staub / Luftschadstoffe	5
3.4	Schutzgut Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt	5
3.5	Schutzgut Boden	6
3.6	Schutzgut Wasser	6
3.7	Schutzgut Luft und Klima	6
3.8	Schutzgut Landschaft	6
3.9	Auswirkungen auf naturschutzrechtlich geschützte Gebiete	6
3.10	Artenschutzrechtliche Anforderungen	6
3.11	Leitungen	6

# 1 Allgemeines

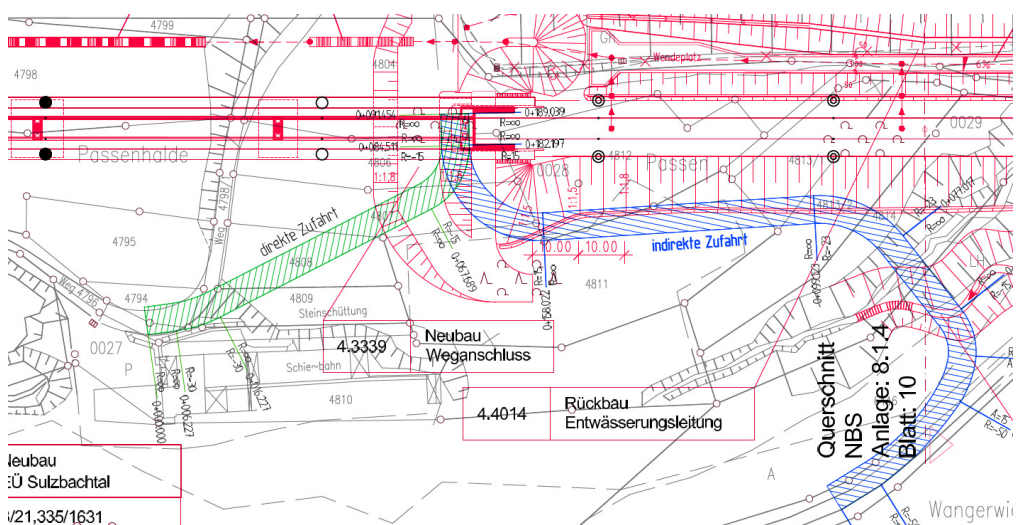
Gemäß Planfeststellungsbeschluss Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.4 (Filderbereich bis Wendlingen) vom 30.04.2008 war geplant, die Inspektion des Bauwerks über die Wegeflurstücke 4665/1 (Breitwiesenweg), 4796 (Zufahrt Schützenhaus), 4798/1 und den Neubau Wegeanschluss (Bauwerksnummer 4.3339) vorzusehen. Gemäß Richtlinie 804.9020 erfolgt bei Talbrücken die Brückeninspektion und Instandhaltung durch ein Brückenbefahrgerät, das von dem Weganschluss BW 4.3339 auf die Brücke gehoben werden sollte. Die Andienung des Widerlagers war über eine Stichstraße von diesem Weganschluss aus vorgesehen.

Der o. g. Beschluss sieht weiter vor, dass zwischen der Neubaubstrecke und der parallel verlaufenden BAB A8 ein durchgehender Blendschutz vorzusehen ist. Hierfür wurde auf dem Bauwerk eine ca. 3,5 m hohe Blendschutzwand errichtet. Da diese Wand von den herkömmlichen Brückenbefahrgeräten nicht übergriffen werden kann, ist der Einsatz eines größeren Gerätes erforderlich. Im Zuge der Detaillierung der Planung wurde festgestellt, dass die Neigungsverhältnisse, Durchfahrthöhen unter der BAB A8-Brücke und Schleppkurven eine Anfahrt des erforderlichen Hebeegerätes und des Brückenbefahrgerätes auf der oben beschriebenen Zufahrt nicht möglich ist.

Es wurden neben der im folgenden Kapitel beschriebenen Antragslösung folgende Varianten untersucht:

## Indirekte Zufahrt über Wegeflurstücke 6447 und Flurstücke 4811 / 4813 / 4814 / 6446

Diese Zufahrt ist grundsätzlich machbar, greift jedoch in mehrere private Flurstücke ein und erfordert erhebliche Eingriffe durch ein Dammbauwerk in die Passenhaldenklänge. Durch die Wegstrecke von 190 m würde sich eine zusätzliche Versiegelung von ca. 670 m<sup>2</sup> ergeben. Die Lösung wurde daher nicht weiterverfolgt.

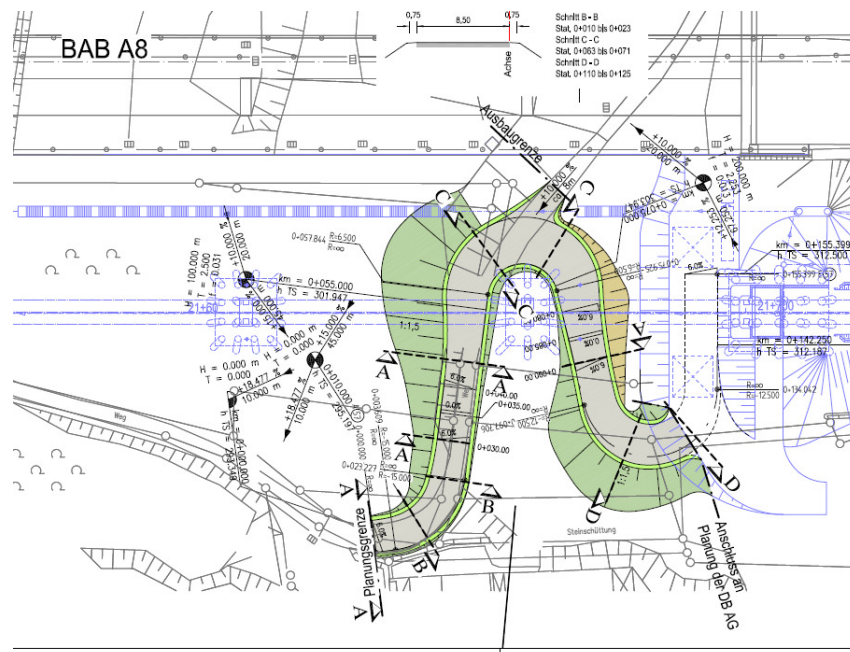


#### Direkte Zufahrt über Wegeflurstücke 4796 und Flurstücke 4807 / 4808

Wegen der vorhandenen Böschungsneigung von ca. 30 % ist der Platz nicht ausreichend, um eine von LKW befahrbare Straßenneigung zu realisieren. Die Lösung wurde daher nicht weiterverfolgt.

#### Ausbau der Zufahrt über die Wegeflurstücke 4796 und 4798/1 so wie Flurstücke 4806, 4807, 4808, 4809 und 4811

Für die Sicherstellung der Schleppkurven wäre die Realisierung einer breiten Wegeanbindung (bis zu 10 m Breite in den Aufweitungen) mit großen Böschungen und dadurch erheblichen Eingriffen in die angrenzenden Grundstücke erforderlich. Die maximale Steigung beträgt bis zu 15%. Die neue Anbindung mit einer Länge von ca. 120 m würde zu einer Neuversiegelung von ca. 780 m<sup>2</sup> führen. Die Lösung wurde daher nicht weiterverfolgt.



#### Erstellung einer Zufahrt von Westen über den Bahnseitenweg (Bauwerksnr. 4.3123)

Der Bahnseitenweg ist gemäß RLW 99 als Grasweg geplant. Um die Zufahrt mit dem Brückenbefahrgerät zu ermöglichen, hätte der Weg über eine Länge von ca. 450 m befestigt werden müssen. Dadurch hätte sich eine versiegelte Fläche ca. 1.350 m<sup>2</sup> zusätzlich zu noch erforderlichen Aufstellflächen ergeben. Die Anbindung an das Widerlager hätte sich zudem wegen der Höhenverhältnisse als technisch aufwendig gestaltet. Die Lösung wurde daher nicht weiterverfolgt.

#### Erstellung einer Zufahrt von Osten über den Bahnseitenweg (Bauwerksnr. 4.3128)

Der Bahnseitenweg ist gemäß RLW 99 als Grasweg geplant. Um die Zufahrt mit dem Brückenbefahrgerät zu ermöglichen, hätte der Weg über eine Länge von ca. 1.300 m befestigt werden müssen. Dadurch hätte sich eine versiegelte Fläche ca. 3.900 m<sup>2</sup> zusätzlich zu noch erforderlichen Aufstellflächen ergeben. Die Anbindung an das Widerlager hätte sich zudem wegen der Höhenverhältnisse als technisch aufwendig gestaltet. Die Lösung wurde daher nicht weiterverfolgt.

## **2 Beschreibung der gewählten Lösung**

### **2.1 Allgemeines**

Die Wende- und Aufstellflächen werden zwischen den Brückenpfeilern Achse 30 und Achse 40 von km 21+427 bis 21+485 der Neubaustrecke erstellt. Der vorhandene Verbindungsweg zwischen den Gemeinden Denkendorf und Neuhausen wird im Bereich der EÜ Sulzbachtal auf ca. 6 m aufgeweitet und als Aufstellfläche und Wendemöglichkeit für die Fahrzeuge genutzt. Die zwei entstehenden Aufstellflächen, geeignet bspw. für einen Mobilkran LTM 1100 (2.55m breit und 13m lang) haben gemäß Rahmenplanung Modul 804.9020 jeweils eine Länge von 12 m und eine gesamte Breite von 9 m. Die Wende- fläche ist für einen großen Lkw mit Anhänger (insgesamt ca. 23m) dimensioniert und mit 6% Gefälle Richtung Bach geplant. Sie hat eine Breite von 6 m. Am Rand der Wende- und Aufstellflächen ist ein geschottertes Bankett vorgesehen. Alle Flächen sind nach RStO 12 dimensioniert. Es sind zwei Flächen erforderlich, um das Besichtigungsgerät sowohl bahnlinks wie auch bahnrechts einheben zu können. Aufgrund der an dieser Stelle vorhandenen großen lichten Bauwerkshöhe kann das Brückenbesichtigungsgerät direkt vom LKW aus aufgenommen werden. Die Hubhöhe beträgt ca. 37 m. Der Platzbedarf für den Hubvorgang wurde für einen 4-achsigen Mobilkran ermittelt.

Die geplanten Wende- und Aufstellflächen schließen am bestehenden Wegrand des Verbindungswegs an und haben Längsgefälle von 3 bis 6% nach Osten. Das Niveau der Gradienten liegt im Dammbereich mit geplanten Höhen zwischen 286,70 m und 282,00 m.

Zur Ertüchtigung des Unterbaues/Untergrundes wird ein Bodenaustausch oder alternativ eine Bodenverbesserung von 40 cm vorgesehen. Auf diesem Untergrund wird ein Aufbau nach RStO 12 vorgesehen. Die Oberfläche ist als Deckschicht ohne Bindemittel geplant. Das Niederschlagswasser kann auf der Fläche selbst und dem umliegenden Grünland versickern.

Die Andienung des Widerlagers Achse 80 für den Lagerwechsel und die Andienung des Hohlkastens für Inspektion und Sanierung erfolgt über eine Zufahrt von Osten über den Bahnseitenweg (Bauwerksnr. 4.3128). Ein Ausbau des Weges ist hierfür nicht erforderlich. Der Neubau des Wegeanschlusses (Bauwerksnr. 4.3339) kann dafür entfallen.

Änderungen gegenüber der Planfeststellung hinsichtlich der Umweltbelange ergeben sich in diesem Bereich nicht. Der Neuversiegelung durch den verschobenen Wendehammer und der Andienung des Widerlagers mit einer Fläche von 260 m<sup>2</sup> steht eine entfallende Versiegelung im Bereich des Wegeanschlusses in Höhe von ebenfalls 260 m<sup>2</sup> gegenüber.

## **2.2 Örtliche Gegebenheiten, Bodenverhältnisse und Grundwasser**

Das bestehende Gelände im Bereich der geplanten Flächen wird teilweise landwirtschaftlich genutzt bzw. ist teilweise mit Wieseflächen bedeckt. Das Gelände fällt im Flächenbereich nach Osten (Richtung Bach) ab liegt zwischen 287,00 m NN und 282,00 m NN.

Der Bereich NBS km von 21+427 bis 21+485 liegt in der Frosteinwirkungszone I und gehört zu keinem Wasserschutzgebiet. Laut PFA 1.4-5.EKP – Anlage 1.2 Isolinienpläne, LP 10; Zusammenstellung der höchsten und niedrigsten Grundwasserstände, Anlage 1.7.1, ARGE WUG, 31.12.2014, liegt der Grundwasserstand bei 283,81 mNN im südlichen Aufstellbereich und bei 282,30 mNN im nördlichen Aufstellbereich.

In der Achse 30 der EÜ Sulzbachtal (Bereich der Wende- und Aufstellflächen) wurden nach dem Geotechnischen und hydrogeologischen/ wasserwirtschaftlichen Bericht vom November 2014 (Brücke EÜ Sulzbachtal) folgende geologische Verhältnisse angetroffen:

Unter einer ca. 1 m mächtigen bindigen Auffüllung (A) wurden zuoberst Umlagerungssedimente (qum) angetroffen. Unterhalb ca. 283,7 m NN stehen dann bereits Gesteine des Knollenmergels (km5) an. Diese sind zunächst zu einem ausgeprägt plastischen Ton verwittert, gehen dann aber in einen Tonmergelstein (TMst), der bereichsweise stark zerbrochen ist, über. Erst unterhalb ca. 195 m NN handelt es sich dabei um einen bis ca. 274 m NN noch mit der schweren Rammsonde rammbaren Tonmergelstein mit nennenswerter Kornbindung.

## **2.3 Bauablauf**

Eine Zu- und Abfahrt zur Baustelle und zur Baustelleneinrichtungsfläche ist für den Baustellenverkehr über den ausgebauten Verbindungsweg vorgesehen. Dieser verbindet mit einer mittleren Breite von ca. 3,25 m die Gemeinde Denkendorf (Heerweg) mit der Gemeinde Neuhausen auf den Fildern (Bismarckstraße) und ist von Denkendorf bis zum Bauwerksbereich asphaltiert.

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

# **3 Darstellung der Betroffenheiten (Auswirkung der vorgesehenen Änderungen)**

## **3.1 Grunderwerb / Flächeninanspruchnahme**

Für den Bau der Wende- und Aufstellflächen EÜ Sulzbachtal sind im Vergleich zur ursprünglichen Planung zusätzliche Inanspruchnahmen von Grundstücken (Erwerbsflächen, vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit, dingliche Belastung) erforderlich.

Für die Änderung der Andienung des Widerlagers in Achse 80 ergeben sich Änderungen von Erwerb zu vorübergehender Inanspruchnahme bzw. von vorübergehender Inanspruchnahme und dinglicher Belastung zu Erwerb.

Diese sind in den Anlagen 9.1 und 9.2 dargestellt bzw. ausgewiesen.

### **3.2 Schall**

Die Prüfung durch einen externen Gutachter hat hinsichtlich der Schallsituation keine Bedenken ergeben. Das Ergebnis wurde der DB PSU mit Email vom 07.04.2018 mitgeteilt und liegt dem Antrag bei.

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

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

### **3.3 Staub / Luftschadstoffe**

Die Prüfung durch einen externen Gutachter hat hinsichtlich der Staubentwicklung und Luftschadstoffe keine Bedenken ergeben. Das Ergebnis wurde der DB PSU mit Schreiben vom 13.12.2018 mitgeteilt und liegt dem Antrag bei.

### **3.4 Schutzgut Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt**

Dem Vorhabenbereich kommt eine mittelwertige Bedeutung hinsichtlich der Belange von Natur und Landschaft zu. Die Auswirkungen sowie Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sind untenstehend zusammengefasst. Im Detail werden die Auswirkungen in den Umweltunterlagen der Planänderung beschrieben.

#### Schutzgut Tiere

Bei Einhaltung der Vermeidungsmaßnahmen für die Avifauna und die Gelbbauchunke ist nicht mit einer erheblichen Beeinträchtigung besonders geschützter Arten zu rechnen und der Eintritt eines Verbotstatbestands nach § 44 BNatSchG kann mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Durch die zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen sind keine zusätzlichen, erhebliche Auswirkungen auf Lebensräume im Vergleich zur planfestgestellten Variante zu erwarten.

#### Schutzgut Pflanzen

Eine erhebliche Beeinträchtigung in Bezug auf Pflanzenarten der Roten Liste oder des Anhang IV der FFH-Richtlinie ist in Folge der Planänderung nicht zu erwarten.

#### Biologische Vielfalt

Bei der Maßnahme handelt es sich um eine zusätzliche Wende- und Aufstellfläche weitestgehend unterhalb der Sulzbachtalbrücke sowie eine veränderte Ausgestaltung der Böschungen am Widerlager Ost. Als Kompensation ist eine Ausgleichsmaßnahme vorgesehen. Nachteilige Auswirkungen auf die biologische Vielfalt sind nicht zu besorgen.

### **3.5 Schutzgut Boden**

Innerhalb des planfestgestellten Vorhabenbereiches ergeben sich durch die vorliegende Planänderung auf ca. 575 m<sup>2</sup> Änderungen der Beeinträchtigungsart (zusätzliche Teilversiegelung).

Durch die Änderung im Bereich des Widerlagers Achse 80 ergibt sich keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme oder Versiegelung.

Die im Planfeststellungsverfahren festgelegten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Auswirkungen auf das Schutzgut Boden gelten auch für die Planänderung.

### **3.6 Schutzgut Wasser**

Durch die geplante zusätzliche Teilversiegelung geht ein Teil der Versickerungsfähigkeit des Bodens verloren. Diese Veränderung ist jedoch so kleinflächig, dass die Versickerung auf der Fläche und den umliegenden Grünlandflächen dennoch möglich ist. Für die Planänderung ergeben sich keine neuen wasserrechtlichen Tatbestände.

Eine Verstärkung der Auswirkungen auf das Grundwasser oder Oberflächen-gewässer sind durch die Planänderung nicht zu erwarten.

### **3.7 Schutzgut Luft und Klima**

Zusätzliche vorhabenbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima durch die Planänderung sind nicht zu erwarten.

### **3.8 Schutzgut Landschaft**

Zusätzliche vorhabenbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft sind durch die Planänderung nicht zu erwarten.

### **3.9 Auswirkungen auf naturschutzrechtlich geschützte Gebiete**

Der vorliegend betrachtete Planänderungsbereich befindet sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Sauhag“. Die vorgesehene Planänderung hat keine wesentliche Verschärfung der Konfliktlage in Bezug auf das Landschaftsschutzgebiet zur Folge.

Im Rahmen der Planänderung werden keine sonstigen Flächen innerhalb naturschutzrechtlich geschützter Gebiete in Anspruch genommen.

### **3.10 Artenschutzrechtliche Anforderungen**

Im Bereich der Planänderung wurde das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG für die artenschutzrechtlich relevanten Tier- und Pflanzenarten geprüft. Bei Einhaltung der aufgezeigten Vermeidungsmaßnahmen ist bei Umsetzung der Planänderung nicht mit einer erheblichen Beeinträchtigung zu rechnen. Es werden keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG durch das Vorhaben ausgelöst.

### **3.11 Leitungen**

Die im Bereich der Wende- und Aufstellflächen bestehende Fernmeldeleitung (BW-Nr. 4.5506) wird bauzeitlich gesichert.