



DBProjekt
Stuttgart 21

1. Änderungsverfahren

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg
Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenanbindung

Abschnitt 1.2

Fildertunnel

Bau-km +0.4 +32.0 bis +10.0 +30.0

Planfestgestellt gemäß § 18 Abs. 1 AEG
durch Beschluss

vom 19. Aug. 2005

Az.: 59160 PAP-PS21-PFA 1.2

Eisenbahn-Bundesamt
Ast. Karlsruhe/Stuttgart

Im Auftrag

Handwritten signature



Anlage 14: Verkehrsführung während der Bauzeit

14.1 Erläuterungsbericht

DBProjekt GmbH
Stuttgart 21
Deutsche Bahn Gruppe
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

im Auftrag der



Projekt Stuttgart 21

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

Planfeststellungsunterlagen

PFA 1.2 Fildertunnel

1. Änderungsverfahren

Anlage 14.1

Verkehrsführung während der Bauzeit

Erläuterungsbericht

Vorhabensträger:

DB Netz AG,
vertreten durch
DBProjekt GmbH
Stuttgart 21
DB ProjektBau GmbH
Niederlassung Südwest
Projektzentrum Stuttgart 1
Wolframstrasse 20
70191 Stuttgart

Bearbeitung:

ARGE BUNG/DE-Consult/FICHTNER Bauconsulting
co. BUNG GmbH
Kronenstrasse 36
70174 Stuttgart

Stuttgart, ~~30.11.2004~~ 18.08.2003

Inhaltsverzeichnis Anlage 14.1

1 Verkehrsführung während der Bauzeit

1



1 Verkehrsführung während der Bauzeit

Der ca. 9,5 km lange Fildertunnel wird in Spritzbetonmethode aufgeföhren. Um die vorgegebene Bauzeit von ca. 5 Jahren für die Rohbauherstellung des Tunnels einhalten zu können, wird mit den Bauarbeiten gleichzeitig an fünf Stellen begonnen. Im einzelnen sind dies:

- Anfahrbaugrube Hauptbahnhof
- Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd
- Zwischenangriffspunkt Sillenbuch
- Zwischenangriffspunkt Weidachtal
- Anfahrbaugrube Portal Filder

Der ca. 9,5 km lange Fildertunnel wird in Spritzbetonmethode aufgeföhren. Um die vorgegebene Bauzeit von ca. 5 Jahren für die Rohbauherstellung des Tunnels einhalten zu können, wird mit den Bauarbeiten gleichzeitig an vier Stellen begonnen. Im einzelnen sind dies:

- Anfahrbaugrube Hauptbahnhof
- Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd
- Zwischenangriffspunkt Sigmaringer Straße
- Anfahrbaugrube Portal Filder

Anfahrbaugrube Hauptbahnhof/Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd

Die vergleichsweise gering anfallenden Massen an der Anfahrbaugrube Hauptbahnhof werden über das öffentliche Straßennetz abtransportiert.

Um eine zusätzliche Verkehrsbelastung der öffentlichen Straßen für den Angriffspunkt Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd zu vermeiden, ist für den Abtransport der Massen von der Baustelleneinrichtungsfläche des Angriffspunktes ein Förderbandsystem geplant. Hierzu werden Förderbänder in Hochlage über die Willy-Brandt-Straße und anschließend zur LKW-Beladungsstelle in der Nähe des derzeitigen zentralen Omnibus-Bahnhofes geführt. Von hier aus erfolgt der Weitertransport über die übergeordnete Baulogistikstraße, welche über den Karoline-Kaulla-Weg bis zur Logistik-Fläche C2 führt. Der An- und Abtransport von Baumaterialien auf die Baustelleneinrichtungsfläche der Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd erfolgt über die Willy-Brandt-Straße/Gebhardt-Müller-Platz und Zufahrt zum Wagenburgtunnel (Schillerstraße).

Für den Wagenburgtunnel liegen die Verkehrszahlen derzeit bei ca. 28.000 Kfz/Tag mit einem LKW-Anteil von ca. 4 %. ~~Um den Verkehrsfluss durch die Baustellentransporte nicht zu behindern, erfolgt die Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche Hauptbahnhof Süd aus Richtung Wagenburgtunnel und die Ausfahrt in Richtung Gebhardt Müller Platz. Um den Verkehrsfluss durch die Baustellentransporte nicht zu behindern, erfolgt die Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche Hauptbahnhof Süd aus Richtung Wagenburgtunnel~~

und in den verkehrsschwachen Zeiten über eine gesonderte Linksabbiegespur zwischen Gebhardt-Müller-Platz und Wagenburgtunnel. Die Ausfahrt erfolgt in Richtung Gebhardt-Müller-Platz.

Zwischenangriff Sillenbuch

Der Zwischenangriffspunkt Sillenbuch wird über eine Baustraße, die entlang der Baustelleneinrichtungsfläche geführt wird, an die Mittlere Filderstraße angeschlossen. Die Baustellen Transporte erfolgen jeweils in Richtung und aus Richtung der BAB A 8.

Die Verkehrszahlen belaufen sich für die Mittlere Filderstraße auf ca. 12.000 Kfz/Tag mit einem LKW Anteil von ca. 3,5 %.

Bei 270 LKW Fahrten je Tag und Richtung ergeben sich damit täglich 540 Fahrten auf und von der Baustelleneinrichtungsfläche. Es ist daher eine Baustelleneinfädel- und abbiegespur für den Zwischenangriff vorzusehen.

Zwischenangriff Weidachtal

Der Zwischenangriffspunkt Weidachtal wird von der Baustelleneinrichtungsfläche über eine kurze Stichstraße an die Epplestraße angeschlossen. Von hier aus ist die Wegführung über die Auffahrt im Bereich Landhauskreuzung auf die B 27 geplant. In der Fortführung können die Transporte in Richtung Autobahn weitergeführt werden.

Die Epplestraße weist ein Verkehrsaufkommen von ca. 11.100 Kfz/Tag mit einem LKW Anteil von 4 % auf.

In Abhängigkeit des Auffahrkonzeptes können bis zu 120 LKW Fahrten je Richtung und Tag und damit bis zu 240 Fahrten insgesamt erforderlich werden. Für die Epplestraße wird aufgrund der Verkehrsbelastung im Einmündungsbereich der Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche eine Signalisierung vorgesehen.

Zwischenangriff Sigmaringer Straße

Die Verkehrsanbindung wird über die B 27 realisiert. Diese führt zur Bundesautobahn A8.

Der ankommende Verkehr verläßt die B 27 über eine neu herzustellende Ausfahrrampe östlich der B 27. Diese wird im Zuge des Bauvorhabens als Provisorium für den Baustellenverkehr gebaut und steht dem öffentlichen Verkehr nicht zur Verfügung. Die Rampe führt von der B 27 auf die Tränkestraße. Von dort gelangt der Verkehr in den Bruno-Jacoby-Weg. Im Bruno-Jacoby-Weg biegt er in die Sigmaringer Straße ein. In der Sigmaringer Straße wird der Baustellenverkehr nach der Unterfahrung der B 27 auf einer separaten Linksabbiegespur geführt. Die Einfahrt in die BE-Fläche wird mit einer Lichtsignalanlage (LSA) gesteuert, die mit der benachbarten LSA am Kontenpunkt der Sigmaringer Straße mit der Ausfahrrampe koordiniert wird. Diese Linksabbiegespur wird extra für die Baumaßnahme vorgesehen. Als Linksabbieger gelangt der LKW-Verkehr auf die Baustelleneinrichtungsfläche. Auf der BE-Fläche selbst stehen dem Verkehr Baustraßen zur Verfügung.

Der abfahrende Baustellenverkehr kann über Baustraßen innerhalb der BE-Fläche direkt über eine Behelfszufahrt auf die B 27 auffahren. Die Behelfszufahrt ist nur über die BE-Fläche anzufahren und für den öffentlichen Verkehr nicht zu benutzen.

Die Verkehrszahlen belaufen sich für die B 27 auf ca. 75.000 Kfz/Tag mit einem LKW-Anteil von ca. 3 %. Die Sigmaringer Straße weist ein Verkehrsaufkommen von rund 10.800 Kfz/Tag mit einem LKW-Anteil von ca. 4 % auf.

In Abhängigkeit des Auffahrkonzeptes können bis zu 335 LKW Fahrten je Richtung und Tag und damit 670 LKW Fahrten insgesamt erforderlich werden.

Anfahrbaugrube Portal Filder und Trog Voreinschnitt

~~Von der Anfahrbaugrube Portal Filder werden die Materialtransporte durch eine Unterführung der BAB 8 hindurch auf dem Wirtschaftsweg Pliensäcker und von dort auf die Echterdinger Straße geführt. Alternativ können die Materialtransporte über eine neu zu errichtende und parallel zur späteren Bahntrasse verlaufende Baustraße bis zur Echterdinger Straße geführt werden. Von dort kann die B 27 und in Fortführung die BAB A 8 angefahren werden. Das Fahrzeugaufkommen für die Echterdinger Straße liegt derzeit bei ca. 9.700 Kfz./Tag.~~

Die alternative Wegführung ist Bestandteil des PFA 1.3.

Von der Anfahrbaugrube Portal Fildern wird der Verkehr über einen Wirtschaftsweg Richtung Fasanenhof Ost auf die Schelmenwasenstraße geführt. Hiernach gelangt der Verkehr in die Heigelinstraße. Von dort kann die B 27 und im Anschluß die BAB A8 angefahren werden.

Gegenwärtig befindet sich die Anschlußstelle Heigelinstraße/B 27 im Bau. Jedoch wird bis zum Baubeginn des Fildertunnels der Anschluß fertig gestellt sein.

Das Fahrzeugaufkommen in der Schelmenwasenstraße ist gering, da es sich bei der Schelmenwasenstraße um eine reine Erschließungsstraße handelt.

In Abhängigkeit des Auffahrkonzeptes können bis zu 191 LKW Fahrten je Richtung und Tag und damit 382 LKW Fahrten insgesamt erforderlich werden.