

Erläuterungsbericht
zur 4. Planänderung
im Planfeststellungsabschnitt
1.2 - Fildertunnel

Rettungszufahrt und
Verzweigungsbauwerk Hbf. Süd
vom 09.04.2014

Entscheidung nach § 76 (2) VwVfG
59160-591pä/009-2014#003
vom 5.05.2014
Im Auftrag *Vogt*
(Vogt)
Eisenbahn-Bundesamt,
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart



Inhaltsverzeichnis

1. Gegenstand, Veranlassung.....	2
1.1 Auszug aus dem Planfeststellungsbeschluss	2
1.2 Vorgesehene Änderungen zum Planfeststellungsbeschluss	2
2. Geometrische Anpassung der Bauwerke	3
3. Auswirkungen der Planänderung	4
3.1 Auswirkungen auf die Umwelt	4
3.2 Grunderwerb.....	4
3.3 Auswirkungen auf Leitungen Dritter.....	4
4. Planliste.....	5
5. Liste der Anhänge.....	6

Die hiermit eingereichte Planänderung basiert auf dem Planfeststellungsbeschluss in der Fassung der 2. Planänderung vom 26.02.2013.

1. Gegenstand, Veranlassung

Im Planfeststellungsbeschluss in der Fassung der 2. Planänderung zum Planfeststellungsabschnitt

1.2 – Fildertunnel

vom 26.02.2013 wird im Flucht- und Rettungskonzept (Anlage 10.1) zur Ausgestaltung der Fluchtwege die Befahrbarkeit mit Linien- und Reisebussen mit einer Länge von max. 11 m gefordert.

1.1 Auszug aus dem Planfeststellungsbeschluss

Gemäß Anlage 10.1 E "Flucht- und Rettungskonzept – Erläuterungsbericht" des Planänderungsbeschlusses zur 2. Planänderung wird in Kapitel 4.3 Zufahrten beschrieben:

"Die Ausbildung der Zufahrten erfolgt gemäß DIN 14090. Hier wurde zusätzlich der im Rettungsfall mögliche Einsatz von Linienbussen mit der Länge $L = 11,00$ m bei der Planung berücksichtigt."

Weiter heißt es:

"Die Linienführung und die Anbindung an die Fahrtunnel ist so gestaltet, dass Omnibusse mit einer Länge von 11 m problemlos in die Fahrtunnel einfahren können."

1.2 Vorgesehene Änderungen zum Planfeststellungsbeschluss

Nach Planfeststellung und Planänderungsbeschluss wurde das Rettungskonzept dahingehend geändert, dass im Hinblick auf die in Stuttgart verfügbaren Linienbusse der SSB AG, Linien- und Reisebusse mit einer Länge von max. 12 m für die Fremddrettung eingesetzt werden sollen. Ein- und Ausfahrt dieser Busse in die Streckenröhren muss nur in Richtung Fildern bzw. Ober-/Untertürkheim möglich sein.

Da die 12 m langen Busse größere Schleppkurven besitzen als die 11 m langen Busse, müssen die geometrischen Abmessungen der Rettungszufahrt und des Verzweigungsbauwerks Hbf. Süd entsprechend angepasst werden, um die Befahrbarkeit zu ermöglichen. Gegenstand dieses Planänderungsverfahrens sind die Rettungszufahrt Hbf. Süd und das Verzweigungsbauwerk Hbf. Süd.

In den nachfolgenden Abschnitten werden die erforderlichen Maßnahmen zur geometrischen Anpassung der Bauwerke BW 2.1002 (Verzweigungsbauwerke) und 2.2002 (Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd) beschrieben. Außerdem werden die Stationierungen der Übergänge vom Verzweigungsbauwerk zu den benachbarten Streckenabschnitten geringfügig verändert.

2. Geometrische Anpassung der Bauwerke

Um die Befahrbarkeit mit Bussen mit einer Länge von 12 m zu gewährleisten sind die folgenden geometrischen Anpassungen erforderlich:

BW 2.1002 (Verzweigungsbauwerk)

- Vergrößerung des Innenradius der Streckenröhren im Bereich des Verzweigungsbauwerks.

BW 2.2002 (Rettungszufahrt Hauptbahn Süd)

- Anpassung des Querschnitts der Rettungszufahrt ab Tunnelmeter (TM) ca. 158.

Außerdem muss der Querschnitt der Rettungszufahrt im Bereich zwischen dem Portal und TM ~158 aus schalungstechnischer Sicht geringfügig angepasst werden.

Die genaue Lage der einzelnen Bauwerke und die geänderten Abmessungen sind den beigefügten Plänen zu entnehmen.

3. Auswirkungen der Planänderung

3.1 Auswirkungen auf die Umwelt

Auf Grund der geringen Umweltauswirkungen ist aus Sicht des Vorhabensträgers eine Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtbar (siehe Formular zur Umwelterklärung, Anhang 1).

Auch im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft und den Heilquellen- und Mineralwasserschutz sind durch die Anpassung der Querschnitte keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Auch die Sohle des angepassten Querschnitts der Rettungszufahrt schneidet nach den Ergebnissen der Erkundungen nicht in die Grundgipsschichten ein (vgl. Stellungnahme WBI, Anhang 2). Durch die geringfügige Tieferlegung der Sohle der Rettungszufahrt um ca. 2 m ist nur ein sehr geringfügig größerer Wasserandrang zu erwarten und die angezeigte Querschnittsanpassung hat – wenn überhaupt – nur sehr geringfügige Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft. Die geringen Mehrentnahmen, die aus der Tieferlegung der Rettungszufahrt resultieren, führen zu keiner Überschreitung der wasserrechtlichen Erlaubnis des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. Stellungnahmen WUG und AfU, Anhang 3).

Aufgrund der großen Überlagerung sind infolge der Aufweitung der Querschnitte auch keine nachteiligen Auswirkungen im Hinblick auf Schall und Erschütterungen zu erwarten (vgl. Stellungnahme FRITZ, Anhang 4).

Eine Auswirkung auf Dritte über den nach bestehenden Planfeststellungsbeschluss PFA 1.2 zulässigen Rahmen hinaus besteht nicht.

3.2 Grunderwerb

Die Aufweitung der Querschnitte und der neue Querschnitt der Rettungszufahrt wurden mit dem Ziel entwickelt, die Grenzen der dinglichen Belastung aus der Planfeststellung nicht zu überschreiten. Durch die Planänderung entstehen somit keine neuen Betroffenheiten.

3.3 Auswirkungen auf Leitungen Dritter

In den Bereichen, in denen die Querschnitte geändert werden, haben die Tunnel eine hohe Überlagerung, so dass durch die Änderungen keine zusätzlichen Betroffenheiten im Hinblick auf Leitungen Dritter ausgelöst werden.

4. Planliste

Die nachfolgend aufgelisteten Pläne der Planfeststellungsunterlagen wurden zur Verdeutlichung geändert, gestrichen bzw. ergänzt und liegen im Anhang bei.

Tabelle 1: Geänderte, gestrichenen oder ergänzte Pläne der Planfeststellungsunterlagen

Anlage	Blatt	Bezeichnung	Stand	Ändert Anlage, Blatt vom (Datum letzte planfestgestellte Planung)	Maßstab
2.5	1C	Übersichtslageplan	14.02.2014	2.5, Blatt 1B-E1 vom 19.07.2010	1 : 5000
2.6	1B	Übersichtshöhenplan	14.02.2014	2.6, Blatt 1A-E1 vom 19.07.2010	1 : 5000 / 1000
3		Bauwerksverzeichnis	09.04.2014	3 E vom 04.08.2010	
4	1C	Lageplan, Gleisplanung	14.02.2014	4, Blatt 1B vom 13.03.2012	1 : 1000
5	1B	Höhenplan, Gleisplanung	14.02.2014	5, Blatt 1A-E2 vom 13.03.2012	1 : 1000
7.1	1B	Bauwerksplanung, Lageplan	14.02.2014	7.1, Blatt 1A vom 14.04.2010	1 : 500
7.1	2B	Bauwerksplanung, Längsschnitt	14.02.2014	7.1, Blatt 2A vom 20.04.2010	1 : 500
7.1	3B	Bauwerksplanung, Querschnitte	14.02.2014	7.1, Blatt 3A vom 26.04.2010	1 : 100
7.1	4B	Bauwerksplanung, Längsschnitt/Querschnitte Rettungszufahrt	14.02.2014	7.1, Blatt 4A vom 19.04.2010	1 : 500
7.1	5A	Bauwerksplanung, Regelquerschnitte Rettungszufahrt	14.02.2014	7.1, Blatt 5A vom 30.11.2001	1 : 50
10.1		Flucht- und Rettungskonzept, Erläuterungsbericht	09.04.2014	10.1 E vom 18.06.2010	

5. Liste der Anhänge

- Anhang 1 Formular zur Umwelterklärung
- Anhang 2 Stellungnahme WBI vom 25.03.2014
- Anhang 3 Stellungnahme WUG vom 27.03.2014 und
Stellungnahme vom AfU vom 09.04.2014
- Anhang 4 Stellungnahme Fritz vom 12.02.2014