

Projekt Stuttgart 21

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

Planfeststellungsunterlagen

PFA 1.3 Filderbereich mit Flughafenanbindung
Teilabschnitt 1.3a, Neubaustrecke mit Station NBS

Anlage 14.1

Verkehrsführung während der Bauzeit

Erläuterungsbericht

Vorhabenträger:

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

Land Baden Württemberg
vertreten durch
Regierungspräsidium Stuttgart
Ruppmannstraße 21
70565 Stuttgart

gez. i.V. Schade
gez. i.V. Jacobi

M. Leskovar

J. Holzwarth
gez. Holzwarth
gez. Holzwarth

Bearbeitung:

Ingenieurgemeinschaft Stuttgart 21 - PFA 1.3

 OBERMEYER
PLANNING + BERATUNGSGESAMTSCHAFT

 müller + hereth

 SPIEKERMANN
BERATENDE INGENIEURE

Hasenbergstraße 31
70178 Stuttgart

gez. ppa Lederhofer
gez. ppa Lederhofer

ppa Lederhofer

Stuttgart, den ~~16.09.2013~~ 28.06.2016

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1 | Übersicht des Planfeststellungsabschnittes | 1 |
| 1.1 | Filderraum | 1 |
| 1.2 | Rohrer Kurve..... | 2 |
| 2 | Verkehrsführung in den Bauabschnitten im Filderraum | 3 |
| 2.1 | Bereich Flughafen / Messe | 3 |
| 2.1.1 | Eisenbahn- und Wirtschaftswegüberführungen Hattenbach, Frauenbrunnen und Koppentalklinge | 4 |
| 2.1.2 | Flughafentunnel Tröge West | 4 |
| 2.1.3 | Flughafentunnel Angriffspunkt West..... | 4 |
| 2.1.4 | Flughafentunnel Angriffspunkt Station NBS..... | 4 |
| 2.1.5 | Flughafentunnel Angriffspunkt Ost | 5 |
| 2.1.6 | Verkehrsumlegung BAB A8 | 5 |
| 2.1.7 | Tröge Ost | 6 |
| 2.1.8 | Flughafenkurve | 6 |
| 2.2 | Bereich Plieningen | 6 |
| 2.2.1 | Eisenbahnüberführung über die B 312 | 8 |
| 2.2.2 | Eisenbahn- und Straßenüberführungen der AS Plieningen und Trogbauwerke der AS Plieningen | 9 |
| 2.2.3 | Straßenüberführung der Südumgehung Plieningen (L 1192 / L 1204) über die B 312 | 9 |
| 2.2.4 | Neubau L 1192 / L 1204 (Südumgehung Plieningen) | 10 |
| 2.3 | Bereich L 1204 | 10 |
| 2.3.1 | Verlegung L 1204 | 10 |
| 2.4 | Bereich Rohrer Kurve..... | 12 |
| 2.4.1 | Rohrer Kurve | 12 |
| 3 | Wesentliche Auswirkungen der vorgesehenen Baumaßnahmen im PFA 1.3a auf das bestehende öffentliche Straßennetz..... | 13 |
| 3.1 | Vorgesehene Anschlusspunkte der Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen an das öffentliche Straßennetz | 13 |
| 3.2 | Wesentliche vorgesehene bauzeitliche Verkehrsführungen / Umleitungen sowie Sperrungen von bestehenden öffentlichen Straßen | 13 |
| 3.2.1 | Autobahnverlegung BAB A8 – Sperrung Messetunnel, temporäre Messeausfahrt .. | 13 |
| 3.2.2 | Temporäre Verlegung der L1192 neu im Zufahrtsbereich zur Frachthofbrücke | 14 |
| 3.2.3 | Temporäre Verlegung der L1192 im Bereich Zufahrt Messseparkhäuser / AS Messe Nord | 14 |
| 3.2.4 | Temporäre Verkehrsführungen im zentralen Bereich Messe / Flughafen | 14 |
| 3.2.5 | Temporäre Verkehrsführungen / Umleitungen im Bereich der AS Plieningen..... | 16 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Abb. 1: Schnittstellen Baustellenlogistik – öffentliches Straßennetz, Filderraum | 1 |
| Abb. 2: Schnittstellen Baustellenlogistik – öffentliches Straßennetz, Rohrer Kurve 2 | |
| Abb. 3: Anbindung der Baustraßen im Bereich Flughafen/Messe | 3 |
| Abb. 4: Bereich Plieningen, Bau- und Verkehrsphase 1 | 7 |
| Abb. 5: Bereich Plieningen, Bau- und Verkehrsphase 2 | 8 |
| Abb. 6: Bereich bestehende L 1204 östlich von Plieningen | 10 |
| Abb. 7: Bereich Rohrer Kurve | 12 |

1.2 Rohrer Kurve

Die nachstehende Abbildung zeigt die zentralen Punkte für den Bereich der Rohrer Kurve, an denen der Baustellenverkehr an das übergeordnete Straßennetz (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen sowie BAB A8) angebunden wird.

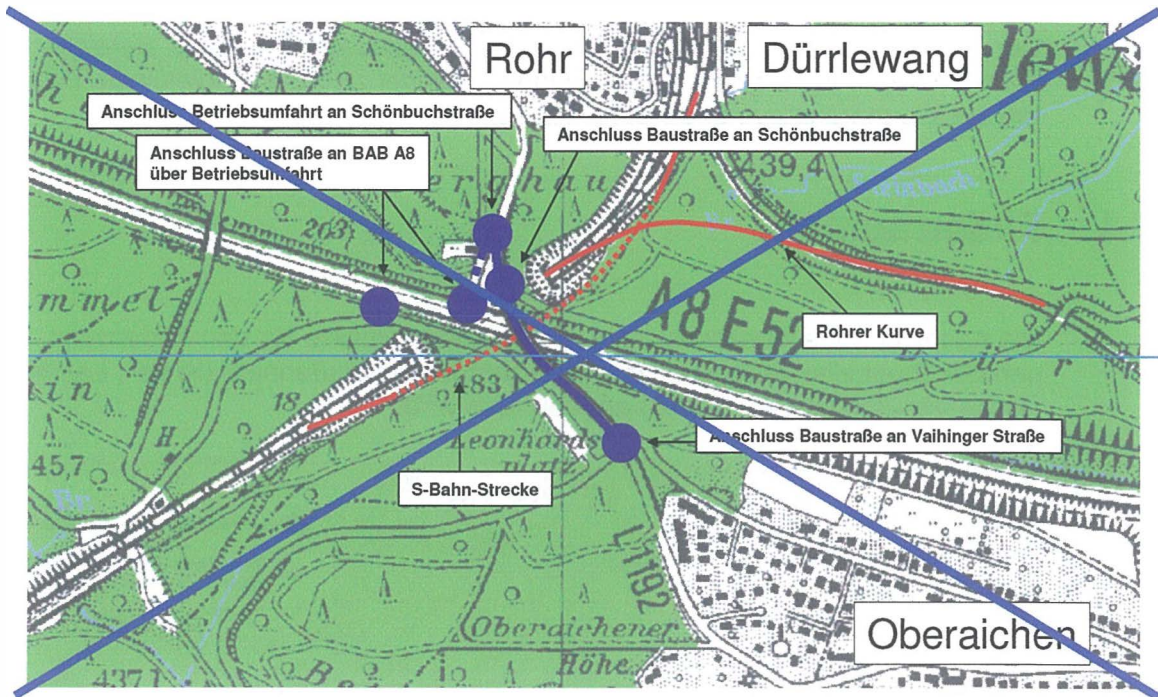


Abb. 2: Schnittstellen Baustellenlogistik – öffentliches Straßennetz, Rohrer Kurve

Der Baustellenverkehr innerhalb des Baufeldes wird über Baustraßen abgewickelt.

Diese Baustraßen werden über Schönbuchstraße / Vaihinger Straße sowie die Betriebsumfahrt Rohr der BAB A8 an die BAB A8 angebunden. Eine Durchfahrung von Ortslagen soll weitestgehend vermieden werden. Die bestehende Betriebsumfahrt wird hierfür durch Ein- und Ausfahrten (Beschleunigungs- und Verzögerungsspurten) an beiden Richtungsfahrbahnen erweitert. Für den Baustellenverkehr ist die Nutzung der Anschlussstelle nur von/nach Karlsruhe zugelassen. Vom/Zum Flughafen Stuttgart bzw. von/nach München ist die Nutzung der Anschlussstelle nur für Betriebsfahrzeuge der Autobahn zugelassen.

2 Verkehrsführung in den Bauabschnitten im Filderraum

2.1 Bereich Flughafen / Messe

Dieser Bauabschnitt erstreckt sich von km 10,0+30 (Beginn PFA 1.3a) bis ca. km 13,0 auf der Gemarkung Plieningen.

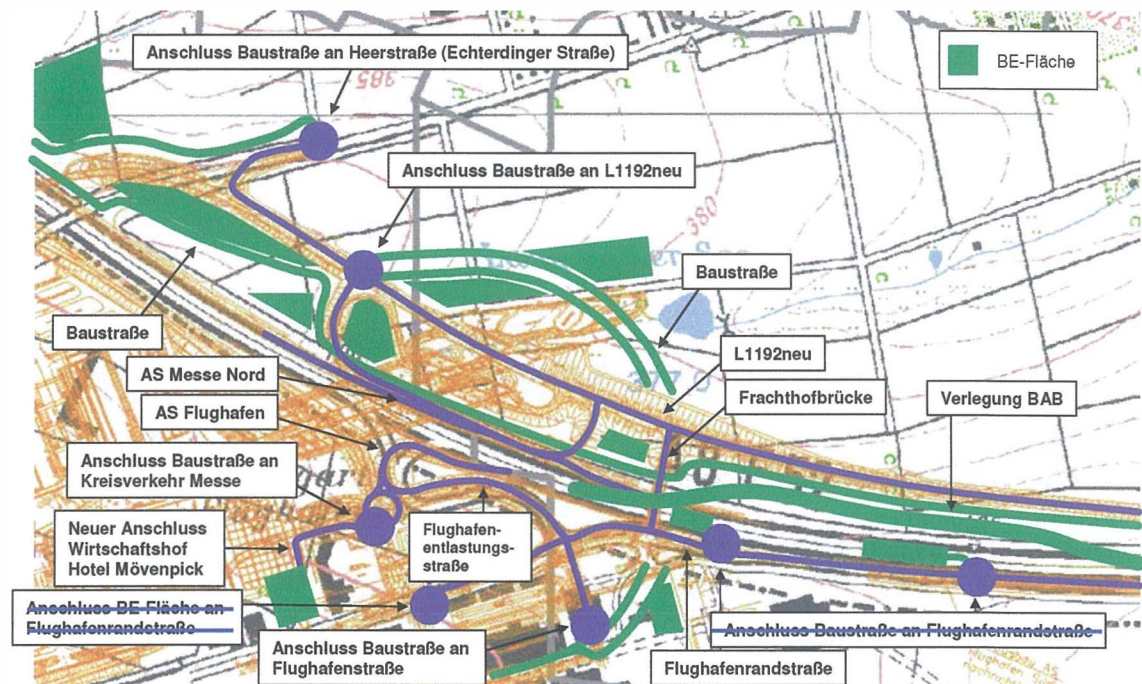


Abb. 3: Anbindung der Baustraßen im Bereich Flughafen/Messe

In diesem Bereich erfordert die Herstellung von Kreuzungsbauwerken ~~der Flughafenkurve und~~ des Flughafentunnels mit der BAB A8 über den Zeitraum von ca. 1½ Jahren eine bauzeitliche Verlegung der BAB A 8. ~~Gleichzeitig wird hierbei eine temporäre Messausfahrt hergestellt, da im Zuge der Tunnelbaumaßnahmen im Kreuzungsbereich mit der BAB der bestehende Messetunnel während der Bauzeit gesperrt wird.~~

Der Anschluss der Baustraßen an das öffentliche Straßennetz erfolgt an folgenden Punkten:

- Heerstraße (Echterdinger Straße) zwischen Plieningen und dem Knotenpunkt mit der L 1192 neu (parallel zur NBS-Trasse verlaufende Baustraße)
- L 1192 neu im Einmündungsbereich der Ausfahrt AS Messe Nord (~~2 Baustraßen des Abschnittes Flughafenkurve nördlich der L 1192 neu~~)
- Kreisverkehr Messe (BE-Fläche Station NBS über neuen Anschluss des Wirtschaftshofes Hotel Mövenpick)
- Flughafenrandstraße (BE-Fläche Zugang Ost Station NBS sowie temporäre BE-Flächen auf der Trasse der BAB A 8)

- Flughafenstraße (Baustraße ~~der Flughafenkurve~~ für Verbindungsbauwerk ETA auf Flughafengelände)

Der Anschluss an die BAB A 8 erfolgt über die Anschlussstellen Plieningen und Messe Nord.

2.1.1 Eisenbahn- und Wirtschaftswegüberführungen Hattenbach, Frauenbrunnen und Koppentalklinge

Die bauzeitliche Verkehrsanbindung der BE Flächen für die Überführungen über die Bäche Hattenbach, Frauenbrunnen und Koppentalklinge erfolgt durch eine parallel zur NBS-Trasse verlaufende Baustraße, die an die Heerstraße (Echterdinger Straße) zwischen Plieningen und dem Knotenpunkt der Heerstraße (Echterdinger Straße) mit der L 1192 neu angeschlossen wird.

Die Erschließung der landwirtschaftlich genutzten Flächen nördlich des Baufeldes der NBS erfolgt weitgehend über bestehende Wirtschaftswegen. Eine Mitbenutzung der Baustraßen durch den landwirtschaftlichen Verkehr und die damit verbunden erhöhten Sicherheitsrisiken werden dadurch vermieden.

2.1.2 Flughafentunnel Tröge West

Die parallel zur NBS verlaufende Baustraße verbindet die Baustelle für die Tröge West über die Heerstraße (Anbindung vgl. Abschnitt 2.1.1) mit dem öffentlichen Straßennetz.

2.1.3 Flughafentunnel Angriffspunkt West

Die Baustelleneinrichtungsfläche liegt im Norden der Baugrube und wird im Westen durch die Koppentalklinge und im Osten durch die Heerstraße (Echterdinger Straße) begrenzt. Die Zuwegung erfolgt über eine Baustraße, die an die Heerstraße anbindet (vgl. Abschnitt 2.1.1).

Die Unterfahrung der zwei Röhren des Flughafentunnels unter der BAB A8 wird in bergmännischer Bauweise hergestellt, eine bauzeitliche Verlegung der Autobahn in diesem Bereich ist daher nicht notwendig.

2.1.4 Flughafentunnel Angriffspunkt Station NBS

Die Baustelleneinrichtungsfläche liegt im Bereich des zentralen Schachts teilweise auf dem Gelände der Messepiazza, teilweise zwischen dieser und dem späteren Gebäude der Station NBS. Die Zuwegung zum öffentlichen Straßennetz erfolgt über eine nach Norden geführte Baustraße, die an den neuen Kreisverkehr Flughafenentlastungsstraße anschließt. In Bauphase 1 kann eine Andienung des bestehenden Mövenpick Hotels sowohl von der Flughafenstraße direkt als auch über den nördlich gelegenen neuen Kreisverkehr der Flughafenentlastungsstraße (gleichzeitig Baustellenzufahrt) erfolgen. In Bauabschnitt 2 ist dann eine Andienung des bestehenden Mövenpick Hotels nur noch über den nördlichen Kreisverkehr möglich.

Variabel nach Baufortschritt wird eine ständige Fußwegverbindung zur bestehenden Messepiazza aufrecht erhalten.

Die westlich der Baustelleneinrichtungsfläche bestehende Zufahrt zu den Gebäuden der Flughafen Stuttgart GmbH wird durch eine eigenständige neu angepasste Zufahrt aufrecht erhalten.

Die Baustelleneinrichtungsfläche zum Bau des Ostzugangs der Station NBS wird während der Bauzeit über die Flughafenrandstraße innerhalb des Flughafens angebunden.

Die Andienung des Baufelds des Verbindungsbauwerks bei km FT 2,1 erfolgt über die Flughafenrandstraße und die Straßen des Flughafens. Für die Betonherstellung stehen die Betonmischanlagen auf den BE-Flächen Heerstraße I / Flughafenkurve und Flughafentunnel Trog Ost zur Verfügung. Beide Flächen liegen nördlich der BAB, so dass die Transporte über die L 1192neu und die Heerstraßenbrücke bzw. die Frachthofbrücke erfolgen müssen.

2.1.5 Flughafentunnel Angriffspunkt Ost

Auf der Fläche des Rettungplatzes Langwieser See liegt die zweite Betonmischanlage, die im ersten Bauabschnitt (BAB A8 nach Norden verlegt) mit der Baustelleneinrichtungsfläche südlich der verlegten BAB A8 über die B 312 verbunden ist.

Im zweiten Bauabschnitt (BAB A8 wieder in ursprünglicher Lage) ist die Betonmischanlage über die parallel zur NBS-Trasse verlaufende Baustraße direkt mit der Baustelleneinrichtungsfläche verbunden.

2.1.6 Verkehrsumlegung BAB A8

(vgl. Anlage 14.2 Blatt 2)

Im ersten Bauabschnitt wird die BAB für die Dauer von ca. 1½ Jahren auf einer Länge von ca. 1 km zwischen der bestehenden Anschlussstelle Messe Nord (Ausfahrt in den bestehenden Messetunnel) und der Anschlussstelle Plieningen um ca. 50 - 60 m nach Norden parallel verschwenkt. Die Verschwenkung ist auf beiden Seiten für eine Geschwindigkeit von ~~1080~~ km/h trassiert und wird mit 6 Fahrstreifen, Mittelstreifen und befestigtem Seitenstreifen ausgeführt. Unter der Frachthofbrücke verbreitert sich die Gesamtbreite wegen des Brückenpfeilers auf rund 40 m. Die ~~neue~~ Abfahrt Messe-Nord aus Richtung München bindet an die verschwenkte BAB an. In Hinblick auf die temporäre Freigabe des Standstreifens als 4. Fahrspur in Richtung München wird der Standstreifen in der Verlegungsstrecke überbreit ausgeführt. ~~Gleichzeitig wird mit der Autobahnverschwenkung eine temporäre Messeausfahrt hergestellt, die auf der künftigen NBS verläuft und das bestehende Bosch Parkhaus unterquert und anschließend an die L1192 angeschlossen wird.~~

Nach Einrichtung der BAB-Verschwenkung wird der Flughafentunnel, ~~unter Sperrung des bestehenden Messetunnel und Nutzung der temporären Messeausfahrt,~~ im Kreuzungsbereich der bestehenden BAB A8 in offener Bauweise erstellt. ~~Zeitgleich wird in diesem Abschnitt der Tunnel Flughafenkurve gebaut.~~

Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen wird die BAB A8 in die Ausgangslage zurückverlegt. ~~Die temporäre Messeausfahrt wird gleichzeitig rückgebaut und der während der Tunnelbaumaßnahme gesperrte bestehende Messetunnel kann wieder in Betrieb gehen.~~

1. Bauabschnitt

Vor Beginn der Arbeiten am 1. Bauabschnitt wird die BAB A8 nach Norden ~~gleichzeitig mit Erstellung der temporären Messeausfahrt~~ verlegt. Die Baustelleneinrichtungsflächen liegen auf der Autobahntrasse östlich der Baugrube. Die Anbindung

an das öffentliche Straßennetz erfolgt über eine Zufahrt auf die südlich gelegene ~~B 312~~ K9515 (Flughafenrandstraße).

2. Bauabschnitt

Nach Rückverlegung der BAB A8 in die ursprüngliche Lage ~~und Rückbau der temporären Messeausfahrt~~ liegen die Baustelleneinrichtungsflächen auf der Trasse der verschwenkten Autobahn westlich der Baugruben. Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz erfolgt über die Baustraße, die entlang der NBS verläuft.

2.1.7 Tröge Ost

Die teils nördlich der NBS, teils auf der NBS-Trasse verlaufende Baustraße verbindet die Baustelle für die Tröge Ost über die L 1192 neu (Anbindung vgl. Abschnitt 2.2.1) mit dem öffentlichen Straßennetz.

2.1.8 Flughafenkurve

~~Nördlich der L 1192 neu erfolgen die erforderlichen An- und Abtransporte über die beidseitig der Baugrube verlaufenden Baustraßen, die an zwei Stellen an die L 1192 neu anbinden.~~

~~Die Andienung des Baufelds südlich der BAB A8 innerhalb des Flughafengeländes erfolgt über die Flughafenrandstraße und die Straßen des Flughafens. Für die Betonherstellung stehen die Betonmischanlagen auf den BE-Flächen Heerstraße 1 / Flughafenkurve und Flughafentunnel Trog Ost zur Verfügung. Beide Flächen liegen nördlich der BAB, so dass die Transporte über die L 1192neu und die Heerstraßenbrücke bzw. die Frachthofbrücke erfolgen müssen.~~

~~Der Knotenpunkt L 1192neu mit AS Messe Nord wird während der Erstellung des Tunnelabschnittes im Kreuzungsbereich mit der L1192 nach Westen verlegt; die L 1192neu wird über die bereits fertig gestellten Tunnelblöcke nördlich verschwenkt. Die Arbeiten in diesem Kreuzungspunkt verlaufen parallel zu den Tunnelbaumaßnahmen im Kreuzungspunkt mit der BAB A8 im Zuge der bauzeitlichen Autobahnverschwenkung unter Nutzung der temporären Messeausfahrt (Sperrung des bestehenden Messetunnels).~~

~~Der Knotenpunkt L 1192neu mit der Frachthofbrücke wird während der Erstellung des Tunnelabschnittes nach Süden verlegt und nach Fertigstellung der relevanten Tunnelabschnitte wieder in die ursprüngliche Lage verschoben.~~

~~Der Tunnelabschnitt Querung der BAB wird zeitgleich mit dem Bau des Flughafentunnels realisiert, da hierfür eine Verschwenkung der BAB vorgesehen ist.~~

~~Die landwirtschaftlichen Nutzflächen werden weiterhin über bestehende Wirtschaftswege erschlossen, eine Mitbenutzung der Baustraßen durch landwirtschaftlichen Verkehr ist nicht notwendig.~~

2.2 Bereich Plieningen

Dieser Bauabschnitt erstreckt sich von ca. km 13,2 bis ca. km 14,7 auf der Gemarkung von Plieningen. Für die Erstellung der AS Plieningen und der Südumgehung

Plieningen sind dabei 2 wesentliche Bauphasen für die Verkehrsführung vorgesehen:

Verkehrsphase 1: Verkehrsführungen über die bestehenden L1192 und B312/L1016 sowie AS Plieningen Bestand

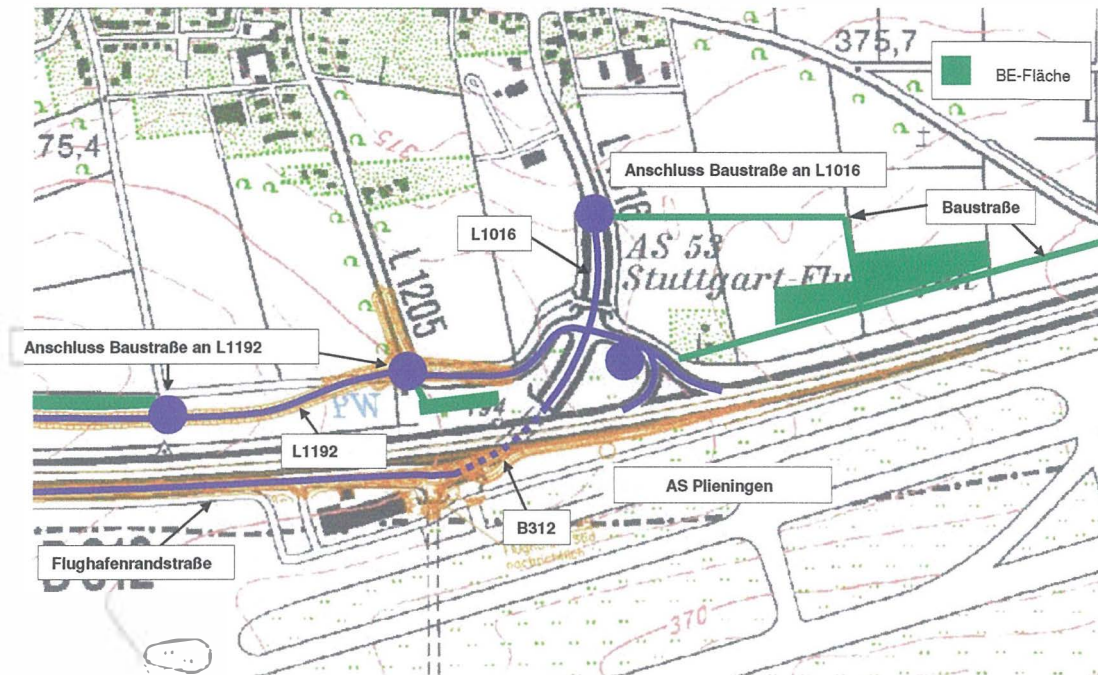


Abb. 4: Bereich Plieningen, Bau- und Verkehrsphase 1

Der Anschluss der Baustraßen an das öffentliche Straßennetz erfolgt an folgenden Punkten:

- L 1192 (Oberbodenlager und Baufeld nördlicher der L 1192)
- L 1192 im Einmündungsbereich der L 1205 (parallel zur NBS-Trasse verlaufende Baustraße)
- L 1016 (Baustraße für den Bereich zwischen L 1016 und L 1204)
- Einfahrt der AS Plieningen (Zufahrt zum Baufeld der Inselbaustelle zwischen der Einfahrrampe der AS Plieningen und der B 312)

Verkehrsphase 2: Verkehrsführungen über die neue Anschlussstelle Plieningen und über die bestehende L 1192 , L1205, sowie B312/L1016

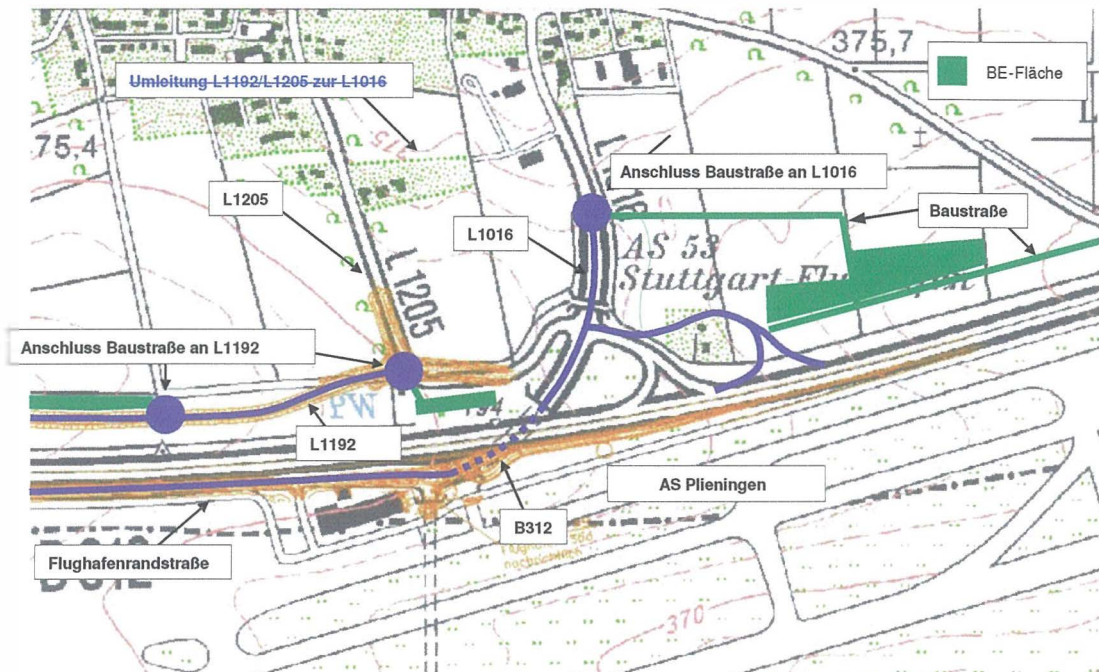


Abb. 5: Bereich Plieningen, Bau- und Verkehrsphase 2

Der Anschluss der Baustraßen an das öffentliche Straßennetz erfolgt an folgenden Punkten:

- L 1192 (Oberbodenlager und Baufeld nördlicher der L 1192)
- L 1192 im Einmündungsbereich der L 1205 (parallel zur NBS-Trasse verlaufende Baustraße)
- L 1016 (Baustraße für den Bereich zwischen L 1016 und L 1204)}

Der Anschluss an die BAB A 8 erfolgt über die neue Anschlussstelle Plieningen.

2.2.1 Eisenbahnüberführung über die B 312

Diese Baumaßnahme muss im Zusammenhang mit den anderen im Bereich der B 312 stattfindenden Maßnahmen gesehen werden.

Die Anbindung erfolgt am Knotenpunkt der L 1192 mit der L 1205. Die Anbindung der Inselbaustelle (Herstellung östlicher Widerlagerbereich EÜ und SÜ B312) ist nach Fertigstellung der SÜ über die B312 über das neu hergestellte Bauwerk gewährleistet. Vor Fertigstellung der SÜ muss die Anbindung über eine neu herzustellende temporäre Zufahrt von der Einfahrrampe der AS Plieningen erfolgen.

2.2.2 Eisenbahn- und Straßenüberführungen der AS Plieningen und Trogbauwerke der AS Plieningen

Für die bauzeitliche Anbindung der Baustellenversorgung an das öffentliche Verkehrsnetz wird die Baustelleneinrichtungsfläche und eine Baustraße mit Anschluss an L 1016 nördlich der zukünftigen NBS-Trasse angelegt. Von dort werden die Baustellen für die Eisenbahn- und Straßenüberführungen sowie der Trogbauwerke versorgt. Die Anbindung der Baustelle und der Baustraße an das öffentliche Straßennetz erfolgt über die L 1016.

Der Gesamtumbau der AS Plieningen kann gemeinsam mit der Maßnahme „Südmumgehung Plieningen“ erfolgen. Es ist eine Bauzeit von etwa 2,5 Jahren zu erwarten.

Die vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen können bei gleichzeitiger Abwicklung der Baumaßnahme sowohl für den Umbau der AS Plieningen, als auch für die Südmumgehung Plieningen genutzt werden. Nicht mehr benötigte Baustelleneinrichtungs- und Baulogistikflächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme rückgebaut und renaturiert. Der Anschluss der Baustraßen an das übergeordnete Netz (B312/L1016 und L1204 alt) erfolgt mittels temporärer Ein- und Ausfädelungstreifen und temporärer Lichtsignalanlagen in Abstimmung mit dem RPS und nach Festlegungen der verkehrsrechtlichen Anordnung.

Die Ausfahrrampe sowie ein Großteil der Einfahrrampe kann unter laufendem Betrieb erstellt werden. Nach Fertigstellung der Ausfahrrampe kann der Verkehr hier bereits umgelegt werden, um das Trogbauwerk und die anschließenden Stützwände der Einfahrrampe fertigzustellen. Der verbleibende Teil der Einfahrrampe kann unter kurzen örtlichen Umleitungen hergestellt werden.

Für die BAB A8 ergeben sich während der Bauzeit Beeinflussungen des Autobahnverkehrs nur im direkten Einschleifungsbereich zum Anschluss der Ein- und Ausfahrrampe an die BAB A8. Gleiches gilt für den Anschluss der neuen Ein- und Ausfahrt an die B 312. Während des Umbaus des Knotens AS Plieningen (B 313/ L 1106/ L 1205) sind partielle Verkehrsumlegungen erforderlich.

2.2.3 Straßenüberführung der Südmumgehung Plieningen (L 1192 / L 1204) über die B 312

Die Straßenüberführung der L 1192 über die B 312 wird zeitgleich mit dem zweiten Abschnitt der parallel verlaufenden Eisenbahnüberführung über die B 312 (siehe Kap. 2.2.1) erstellt.

~~Die Anbindung erfolgt aus östlicher Richtung über die zu diesem Zeitpunkt bereits erstellte SÜ über den Trog Abfahrt und die nördlich der NBS-Trasse liegende Baustraße, die über die L 1016 an das übergeordnete Straßennetz angebunden ist. Die Anbindung der Inselbaustelle (Herstellung östlicher Widerlagerbereich EÜ und SÜ B312) ist nach Fertigstellung der SÜ über die B312 über das neu hergestellte Bauwerk gewährleistet. Vor Fertigstellung der SÜ muss die Anbindung über eine neu herzustellende temporäre Zufahrt von der Einfahrrampe der AS Plieningen erfolgen.~~

2.2.4 Neubau L 1192 / L 1204 (Südumgehung Plieningen)

Der Neubau der L1192 / L 1204 (Südumgehung Plieningen) zwischen NBS-km 13,5 und NBS-km 14,7 erfolgt in zwei Abschnitten.

Der Lückenschluss zwischen L 1192 (bei NBS-km 13,5) und verlegter L 1204 (bei NBS-km 14,7) kann erst nach kompletter Fertigstellung der AS Plieningen und der Straßenüberführungen über die Anschlussäste sowie der B312 erfolgen.

Die Verbindungsrampe der Südumgehung zur B312 wird gemeinsam mit dem Lückenschluss zwischen L 1192 (bei NBS-km 13,5) und verlegter L 1204 (bei NBS-km 14,6) hergestellt. Für die Herstellung der Verbindungsrampe zur B312 wird bauzeitlich der Verkehr über die K 9515 (Frachthofbrücke und Flughafenrandstraße) geleitet.

2.3 Bereich L 1204

Dieser Bauabschnitt erstreckt sich von ca. km 14,6 bis km 15,3+11 (Ende PFA 1.3a und Anschluss an PFA 1.4) auf der Gemarkung von Plieningen.

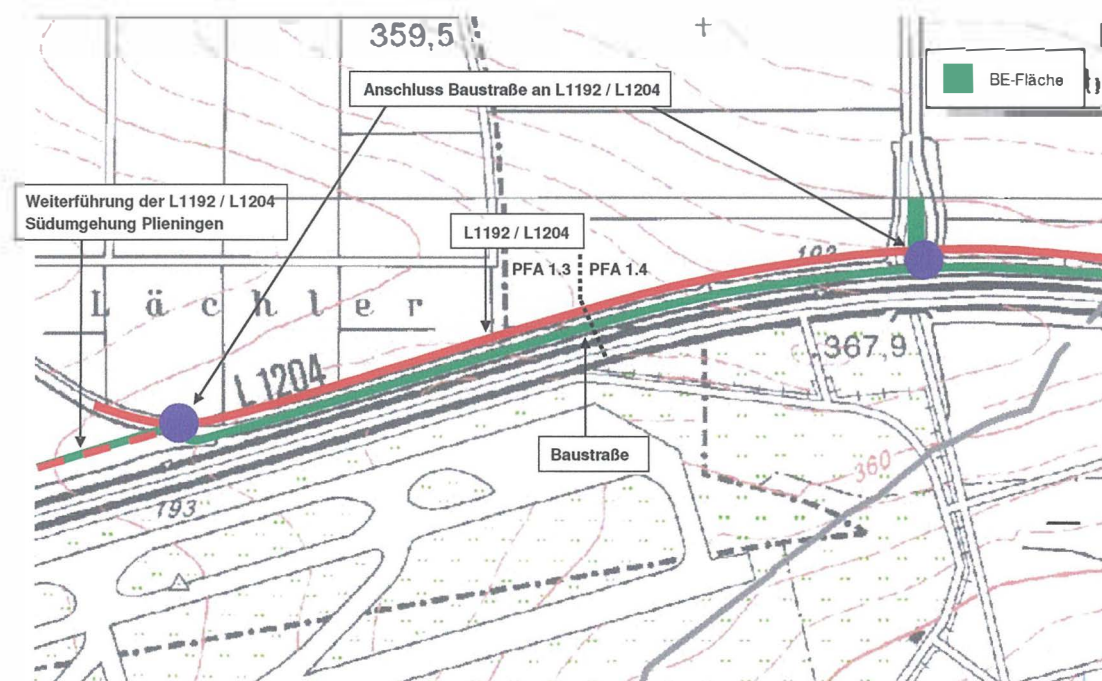


Abb. 6: Bereich bestehende L 1204 östlich von Plieningen

Der Anschluss der Baustraßen an das öffentliche Straßennetz erfolgt an die verlegte L 1204. Der Anschluss an die BAB A8 ist über die Baustraße an die L 1016 und Anschlussstelle Plieningen bzw. über die L 1204 / L 1202 und Anschlussstelle Esslingen gegeben.

2.3.1 Verlegung L 1204

Die Verlegung der L 1204 um ca. 50 m nach Norden erfolgt vor Beginn der Baumaßnahmen im Trassenbereich der NBS. Für die Dauer der Verlegung bleibt die bestehende L 1204 in Betrieb. Für die Anschwenkung der neuen Straße an die vor-

handene Fahrbahn ist ein phasenweises Arbeiten mit kurzzeitiger einspuriger Verkehrsführung und den entsprechenden Verkehrsbehinderungen notwendig.

2.4 Bereich Rohrer Kurve

Der Bauabschnitt umfasst den Bereich der Rohrer Kurve, im Bereich der Querung der Schönbuchstraße/Vaihinger Straße (L 1192) sowie der BAB A8.

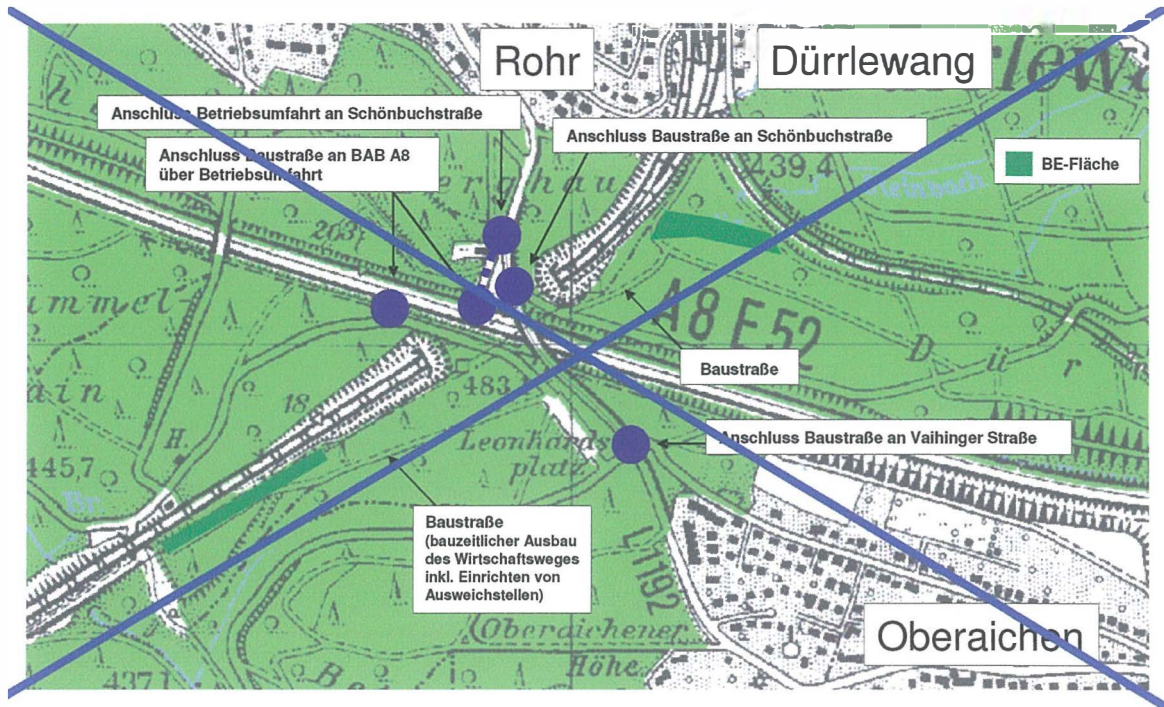


Abb. 7: Bereich Rohrer Kurve

Der Anschluss der Baustraßen an das öffentliche Straßennetz erfolgt an die Schönbuchstraße bzw. Vaihinger Straße. Der Anschluss an die BAB A8 ist über die Betriebsumfahrt Rohr der BAB A8 gegeben.

2.4.1 Rohrer Kurve

Das Baufeld südlich der BAB A8 ist durch die östlich der Gleise, südlich vom Ver einschnitt gelegene Baustelleneinrichtungsfäche (BE Fläche) erschlossen. Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz erfolgt über bestehende Wirtschafts- und Waldwege, die als Baustraße mit Ausweichstellen ausgebaut werden, an den bestehenden Parkplatz östlich der Bahnanlage und an die L 1192. Die Ausweichstellen haben eine Länge von 20 m zuzüglich beidseitiger Verziegelängen von 5 m und eine Breite – einschl. Breite des Weges – von 6,0 m. Der Abstand der Ausweichstellen untereinander beträgt ca. 100 m; die Anordnung wird in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten und Sichtverhältnissen vorgenommen.

Das Baufeld nördlich der BAB A8 ist durch die im zukünftigen Einschnitt der Gleise von Böblingen zum Flughafen gelegene BE Fläche erschlossen. Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz erfolgt über bestehende Wirtschaftswege im Begegnungsverkehr. Der Wirtschaftsweg führt ebenfalls auf die L 1192.

Die SÜ Wirtschaftsweg sowie der nördlich des Tunnels anschließende Trog werden über die gleiche BE Fläche versorgt.

Der Anschluss der L 1192 und der Baustraßen an die BAB A8 erfolgt über die Betriebsumfahrt Rohr. Die Nutzung für den Baustellenverkehr erfordert gemäß Ab

~~stimmung mit dem RPS den Ausbau der Beschleunigungs- / Verzögerungstreifen. Die Nutzung durch Baufahrzeuge wird von Seiten des RPS nur in und aus Richtung Karlsruhe gestattet. Die Anschlüsse in und aus Richtung München dürfen nur von Betriebsfahrzeugen des RPS genutzt werden. Nach Beendigung der Bauarbeiten im Bereich der Rohrer Kurve werden die Autobahnanschlüsse weiterhin als Betriebsumfahrt genutzt.~~

3 Wesentliche Auswirkungen der vorgesehenen Baumaßnahmen im PFA 1.3a auf das bestehende öffentliche Straßennetz

Im Planfeststellungsabschnitt 1.3a wird durch die vorgesehenen Baumaßnahmen wie folgt in das bestehende Straßennetz und den öffentlichen Verkehr eingegriffen:

3.1 Vorgesehene Anschlusspunkte der Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen an das öffentliche Straßennetz

Der Anschluss der vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen an das öffentliche Straßennetz erfolgt an den gemäß Punkt 2 erläuterten Anschlusspunkten, unter Berücksichtigung der hierfür einzuholenden verkehrsrechtlicher Anordnungen und den von der zuständigen Verkehrsbehörde gemachten Auflagen und Vorschriften für Markierung, Beschilderungen und Signalisierungen etc.

3.2 Wesentliche vorgesehene bauzeitliche Verkehrsführungen / Umleitungen sowie Sperrungen von bestehenden öffentlichen Straßen

Folgende wesentliche Verkehrsführungen / Umleitungen sowie Sperrungen von bestehenden öffentlichen Straßen sind im Planfeststellungsabschnitt PFA 1.3a vorgesehen:

3.2.1 Autobahnverlegung BAB A8 – **Sperrung Messetunnel, temporäre Messeausfahrt**

Zur Herstellung der Tunnelkreuzungsbauwerke ~~der Flughafenkurve und~~ des Flughafentunnels in offener Bauweise ist eine Verlegung / Verschwenkung der BAB A8 kurz vor der derzeit bestehenden Ausfahrt der BAB A8 in den bestehenden Messetunnel erforderlich. Infolge der geplanten temporären Autobahnverlegung ~~im Tunnelleinfahrtsbereich und der geplanten temporären Verlegung der L1192 am Tunnelende~~ würden aufwändige Anpassungen des bestehenden Tunnelsicherheits- und -steuerungskonzeptes erforderlich werden. Es ist daher vorgesehen, den bestehenden Messetunnel für die Bauzeit des Tunnels in diesem Bereich zu sperren. Als Ersatz für die Sperrung der bestehenden Ausfahrt in den Messetunnel ist eine tempo-

~~räre Messeausfahrt von der geplanten Autobahnverschwenkung vorgesehen, die parallel zur BAB A8 auf der späteren Trasse verläuft und an die bestehende L1192 sowie an die Zufahrt zu den bestehenden Messeparkhäusern angeschlossen wird. Ist auch die Anschlussstelle teilweise temporär anzupassen. Die Verkehrsführung auf der BAB A8 wird dauerhaft aufrechterhalten. Nach Beendigung der Tunnelbaumaßnahme im Kreuzungsbereich mit der Autobahn wird die Autobahn in die ursprüngliche Lage zurück verlegt, die temporäre Messeausfahrt rückgebaut sowie der bauzeitlich gesperrte Messetunnel und die bestehende Ausfahrt der BAB A8 wieder in Betrieb genommen.~~

~~Die vorgesehene Dauer der Autobahnverlegung, die Sperrung des bestehenden Messetunnels sowie der Betrieb der temporären Messeausfahrt wird vsl. ca. 1,5 Jahre betragen.~~

3.2.2 Temporäre Verlegung der L1192 neu im Zufahrtsbereich zur Frachthofbrücke

~~Zur Herstellung des Tunnels Flughafenkurve in offener Bauweise ist eine Verlegung / Vorschwenkung der L 1192 neu im unmittelbaren Zufahrtsbereich zur bestehenden Frachthofbrücke erforderlich. Die bestehende Frachthofbrücke wird baulich nicht verändert und lediglich die nördlichen Zufahrtsbereiche zur Brücke werden bauzeitlich an die verschwenkte L1192 neu angeschlossen. Die Verkehrsführung auf der L1192 neu sowie über die Frachthofbrücke wird dauerhaft aufrechterhalten. Nach Beendigung der Baumaßnahme im Kreuzungsbereich wird die verschwenkte L 1192 neu sowie die Zufahrten zur Frachthofbrücke in die ursprüngliche Lage zurück verlegt.~~

~~Die vorgesehene Dauer der temporären Verlegung der L1192 neu im Zufahrtsbereich zur Frachthofbrücke beträgt vsl. ca. 1 Jahr.~~

3.2.3 Temporäre Verlegung der L1192 im Bereich Zufahrt Messeparkhäuser / AS Messe Nord

~~Zur Herstellung des Tunnels Flughafenkurve in offener Bauweise ist eine Verlegung / Vorschwenkung der L 1192 im Kreuzungsbereich Zufahrt zu den Messeparkhäusern / AS Messe Nord erforderlich. Aufgrund der bauzeitlichen Sperrung des Messetunnels (siehe Pkt. 3.2.1) bei gleichzeitiger Errichtung der Flughafentunnels und der Flughafenkurve im Kreuzungsbereich mit der BAB A8 wird die temporäre Messeausfahrt bauzeitlich an die Verlegung / Vorschwenkung der L1192 angeschlossen. Die Verkehrsführung auf der L1192 wird dauerhaft aufrechterhalten. Nach Beendigung der Baumaßnahme im Kreuzungsbereich wird die verschwenkte L 1192 in die ursprüngliche Lage rückverlegt.~~

~~Die vorgesehene Dauer der temporären Verlegung der L1192 im Kreuzungsbereich Zufahrt zu den Messeparkhäusern / AS Messe Nord beträgt vsl. ca. 8 Monate.~~

3.2.4 Temporäre Verkehrsführungen im zentralen Bereich Messe / Flughafen

~~Um Behinderungen des laufenden öffentlichen Messe – und Flughafenbetriebes im zentralen Bereich Messe / Flughafen zu vermeiden, müssen die bestehenden Fahr- und Verkehrsbeziehungen aufrecht erhalten werden. Dies erfolgt in den jeweils vorgesehenen Bauphasen zum Bau des Flughafentunnels / neue Station NBS und der Flughafenkurve durch einvernehmlich mit der FSG und Messe Stuttgart GmbH abgestimmte temporäre Straßenanpassungs- und Straßenverlegungsmaßnahmen, sowie mittels Einbau mehrerer Behelfsbrücken in Bereichen vorgesehener offener Tunnelbauweisen.~~

Eingriffe im Bereich Neubau Station NBS (Flughafentunnel):

Zur Errichtung der neuen Station NBS wird in Teilbereichen der bestehenden Messepiazza und des angrenzenden bestehenden Hotels Mövenpick eine zentrale BE-Fläche vorgesehen. In der vorgesehenen Bauphase 1 kann eine Andienung des bestehenden Mövenpick-Hotels sowohl von der Flughafenstraße direkt als auch über den nördlich gelegenen neuen Kreisverkehr der Flughafenentlastungsstraße und die auch als Baustellenzufahrt genutzte Zuwegung erfolgen. In der vorgesehenen Bauphase 2 ist dann eine Andienung des bestehenden Mövenpick-Hotels nur noch über den nördlichen Kreisverkehr möglich. Für die während der Bauzeit entfallenden Parkplätze des Mövenpick-Hotels werden in den umliegenden Parkhäusern Ersatzstellplätze zur Verfügung gestellt. Variabel nach Baufortschritt wird eine ständige Fußwegverbindung zur Messepiazza aufrecht erhalten. Die westlich der neuen Station NBS gelegene Zufahrt zu Gebäuden und Parkflächen der Flughafen Stuttgart GmbH wird angepasst sowie eigenständig mittels Schrankenanlage aufrecht erhalten.

Die vorgesehene Dauer zum Neubau der Station NBS, sowie die Errichtung des oberirdischen Empfangsgebäude einschließlich Erstellung der Bahnhofsvorfahrt beträgt ca. 3,5 Jahre.

Eingriffe im öffentlichen Flughafengelände (Tunnel Flughafenkurve):

~~Der Bauablauf auf dem öffentlichen Flughafengelände wird in zwei unmittelbar aufeinander folgende Bauabschnitte unterteilt, die beide über die vorgesehene Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des Flughafengeländes versorgt werden. In östlichen Bereich wird das bestehende Kantinegebäude zurückgebaut.~~

~~Das alte Luftfrachtgebäude wird vorab durch die FSG rückgebaut, so dass das freigemachte Gelände als BE-Fläche zur Verfügung steht. Von der Flughafenrandstraße ausgehend wird eine durchgängige Zufahrtsverbindung zur Pforte Ost geschaffen (davon ca. 8 m breite Baustraße und ca. 8 m breite Erschließung). Vor Einfahrt zur Pforte Ost wird eine neue Zufahrt mittels Schrankenanlage zu den bestehenden südlichen Stellflächen der FSG geschaffen sowie entsprechende Ersatzstellplätze eingerichtet.~~

~~Zur Vermeidung von Behinderungen des Flughafenbetriebs werden die Tunnelbauarbeiten in diesem Bereich in 2 Bauphasen wie folgt durchgeführt (vgl. Anlage 13.2.3.2 Blatt 2 und 3):~~

~~● Phase A~~

~~In der ersten Phase A wird der Einschleifungsbereich und die anschließenden Tunnelblöcke zwischen ca. km 1,9+10 und ca. km 1,7+40 der Flughafenkurve auf ca. 170 m Länge hergestellt. Die Erschließung der Terminals und Parkplätze wird über eine ca. 8 m breite Straße aufrecht erhalten. Unmittelbar vor Terminal 4 und LVT Halle wird während der Bauzeit eine 5 m breite Fahrspur freigehalten. Während der Herstellung der dort erforderlichen Bohrpfähle muss diese Fahrspur zeitweise eingeschränkt werden.~~

~~Die vorgesehene Baudauer für die Bauphase A beträgt ca. 1,5 Jahre.~~

~~● Phase B~~

~~Nach Fertigstellung der Arbeiten der Phase A erfolgt mit einer geringen Überschneidung des Baufelds die Herstellung des Tunnels im östlichen Bereich des Flughafengeländes. Dieser erstreckt sich von ca. km 1,7+40 bis zur BAB A8 (ca. km 1,5+25). Die Grenze der Bauabschnitte liegt so, dass die Zufahrt zur~~

~~Pforte Ost und den verbleibenden Parkplätzen über eine Straßenverschwenkung auf den fertiggestellten Tunnelblöcken möglich ist.
Die vorgesehene Baudauer für die Bauphase B beträgt ca. 1,5 Jahre.~~

Eingriffe im Kreuzungsbereich der Flughafenrandstraße (Tunnel Flughafenkurve):

~~Der Bau des Tunnels Flughafenkurve unter der Flughafenrandstraße erfolgt zwischen Trägerbohlwänden, im Bereich der Hilfsbrücken zwischen Bohrpfehlwänden. Ein Verschwenken der Flughafenrandstraße ist wegen der Einmündung der Frachthofbrücke nicht möglich. Für den Einbau der Verbauten und der Hilfsbrücken muss die Straße deshalb zeitweise halbseitig gesperrt und die Lichtsignalanlage angepasst werden. Gleiches gilt für den Ausbau der Hilfsbrücken nach Fertigstellung der Tunnelblöcke. Während der Bauzeit im Kreuzungsbereich mit der Flughafenrandstraße kann die bestehende Wendeschleife zur Andienung der angrenzenden OMV-Wasserstofftankstelle nicht dauerhaft aufrechterhalten werden. Der Betrieb der OMV-Tankstelle während der Bauzeit kann unter Beachtung der entsprechenden Sicherheitsvorschriften aufrecht erhalten werden.
Die vorgesehene Baudauer der Flughafenkurve im Kreuzungsbereich mit der Flughafenrandstraße beträgt ca. 6 Monate.~~

3.2.5 Temporäre Verkehrsführungen / Umleitungen im Bereich der AS Plieningen

Zur Herstellung der parallel zur bestehenden BAB A8 geplanten NBS sowie für die geplante Durchbindung der L 1204 an die L 1192 (Südumgehung Plieningen) sind im Bereich der bestehenden AS Plieningen 2 Hauptbauphasen zur Erstellung der folgenden konstruktiven Einzelbauwerke vorgesehen:

Hauptbauphase 1 – konstruktive BW's AS-Plieningen :

- Neubau der EÜ's und der Trogbauwerke über die neue Ein- und Ausfahrrampe der AS Plieningen
- Neubau der SÜ's für die geplante Durchbindung der L 1192 / L 1204 (Südumgehung Plieningen) über die neue Ein- und Ausfahrrampe der AS Plieningen
- Verlegung des Betriebsgebäudes für den bestehenden Tunnel B 312 / BAB A8

Hauptbauphase 2 – Konstruktive BW's zur Kreuzung B 312:

- Straßenüberführung (SÜ) über die bestehende B 312 für die geplante Durchbindung der L 1192 / L 1204 (Südumgehung Plieningen)
- Eisenbahnüberführung (EÜ) über die bestehende B 312 für die geplante NBS

Innerhalb der vorgesehenen Hauptbauphasen 1 und 2 zur Errichtung der konstruktiven Bauwerke sollen auch parallel die erforderlichen Straßenbaumaßnahmen zur Durchbindung der L 1192 / L1204 (Südumgehung Plieningen), zur Verlegung der L 1024 im östlichen Planfeststellungsabschnitt sowie der Bau Verbindungsrampe zur B 312 durchgeführt werden.

Für die vorgesehenen Bauphasen muss die bestehende L 1205 im Anschlussbereich an die B 312 bauzeitlich, insbesondere zur Herstellung der neuen Verbindungsrampe der Südumgehung zur B 312 umgeleitet werden. Die temporäre Umleitung ist hierzu über die K 9515 (Frachthofbrücke und Flughafenrandstraße) vorgesehen.

Die grundsätzliche Verkehrsführung auf der B 312 soll dauerhaft aufrecht erhalten werden. Kurzfristige bauzeitliche Verkehrseinschränkungen (Reduzierung der bestehenden Fahrstreifenbreiten bzw. Reduzierung der Fahrstreifenanzahl und bauzeitliche Signalisierung etc.) sind jedoch im Zuge der Anschluss- und Anpassungs-

arbeiten der neuen Rampenbauwerke an die B 312, den erforderlichen Markierungsarbeiten sowie zur Verkehrssicherung im Zuge des Baus der Eisenbahn- und Straßenüberführung über die B 312 erforderlich.

