Stuttgart 21

Planfeststellungs-unterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

Anlagen

10 bis 14

Bände:
Band: 8

EISENBAHN-BUNDESAMT
2002

DB ProjektBau GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
im Auftrag der

DB

Stuttgart 21

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

Anlage 10: Flucht- und Rettungskonzept

Anlage 11: Grundwasserumläufigkeit und Sicherheitsdrainage

Anlage 12: Gewährleistung der Funktion des Stuttgarter Hauptbahnhofes während der Bauzeit

Anlage 13: Bauzustände und Baulogistik

Anlage 14: Verkehrsführung während der Bauzeit

Bände: 12
Band: 8

Planfestgestellt gemäß § 18 AEG durch Beschluss
vom 30. April 2008
Az.: 00100-PAP-P 021-PFAT.4
Eisenbahn-Bundesamt
Ast. Karlsruhe/Stuttgart
Im Auftrag

DB ProjektBau GmbH
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

Planfeststellungsabschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Planfeststellungsunterlagen

Anlage Nr.		Art/Text	Band
		Gesamtinhaltsverzeichnis und Verzeichnis der Abkürzungen	1
1		Erläuterungsbericht	1
	I	Allgemeiner Teil	1
	II	Darstellung der Variantenauswahl	1
	III	Beschreibung des Planfeststellungsbereiches	1
2		Übersichtspläne	1
3		Bauwerksverzeichnis	2
4		Lagepläne Gleisplanung	2
5.1		Höhenpläne Gleisplanung	2
5.2		Höhenpläne Straßenplanung	3
6		Querschnitte	3
7.1 – 7.15		Bauwerkspläne NBS	4
7.19 – 7.40		Bauwerkspläne Straßen und Wege	5
8		Leitungspläne	6
9		Grunderwerb	7
10		Flucht- und Rettungskonzept	8
11		Grundwasserumläufigkeit und Sicherheitsdrainage	8
12		Gewährleistung der Funktion des Stuttgarter Hauptbahnhofs während der Bauzeit	8
13		Bauzustände und Baulogistik	8
14		Verkehrsführung während der Bauzeit	8
15		Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)	9
16		Schalltechnische Untersuchung	9
17		Erschütterungstechnische Untersuchung	9
18.1 – 18.2.2		Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	10
18.2.3 – 18.2.4		Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	11
19		Ingenieurgeologie, Erd- und Ingenieurbauwerke	12
20		Hydrogeologie und Wasserwirtschaft	12
21		Verwertung und Ablagerung von Erdmassen	12
22		Elektrische und magnetische Felder	12
23		Klima und Lufthygiene	12
24		Eisenbahntechnische Ausrüstung	12

Stuttgart 21

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

EISENBAHN-BUNDESAMT
AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

DB ProjektBau GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

im Auftrag der

DB

Anlage 10

Stuttgart 21

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

Anlage 10: Flucht- und Rettungskonzept

EISENBAHN-BUNDESAMT
AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTG

DB ProjektBau GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

im Auftrag der

DB

Stuttgart 21

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

Anlage 10: Flucht- und Rettungskonzept

EISENBAHN - BUNDESAMT
AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTG

10.1 Erläuterungsbericht
10.2.1 Übergeordnetes Konzept - Übersichtsplan

DB ProjektBau GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

im Auftrag der

DB

Inhaltsverzeichnis

10	**Flucht- und Rettungskonzept**	
10.1	Erläuterungsbericht	
10.2	Planunterlagen	
10.2.1	Übergeordnetes Konzept – Übersichtsplan	Blatt 1

EISENBAHN - BUNDESAMT
AUSSTELLE KARLSRUHE/STUTTG

19. Dez. 2003

Stuttgart 21

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

Anlage 10: Flucht- und Rettungskonzept

10.1 Erläuterungsbericht

Planfestgestellt gemäß § 18 AEG
durch Beschluss
vom 30. April 2008
Az.: 50180 PAP-P S21-PFA1.4
Eisenbahn-Bundesamt
Ast. Karlsruhe/Stuttgart
Im Auftrag

EISENBAHN-BUNDESAMT KARLSRUHE/STUTTGART

DB ProjektBau GmbH
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 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Anlage 10.1

Flucht- und Rettungskonzept

Erläuterungsbericht

Vorhabenträger:

DB Netz AG,
vertreten durch
DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

Bearbeitung:

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart

Stuttgart, den 30.09.2003

Inhaltsverzeichnis Anlage 10.1

1 Allgemeine Vorgaben des Flucht- und Rettungskonzeptes 1
1.1 Flucht- und Rettungskonzept Tunnel Denkendorf 3
1.1.1 Anlagen des Rettungskonzeptes 3
1.1.1.1 Bauliche Maßnahmen zur Fremdrettung 3
1.1.1.2 Betriebstechnische Ausstattung zur Selbst- und Fremdrettung 4
1.1.2 Zufahrten und Wege 5
1.1.2.1 Rettungsplatz Ostportal 5
1.1.2.2 Befahrbarkeit des Tunnels 6

1 Allgemeine Vorgaben des Flucht- und Rettungskonzeptes

Auf der Grundlage der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln", der Konzernrichtlinie 423 „Notfallmanagement, Brandschutz" sowie den Vorgaben aus der DS 800 02 „Entwurf von Neubaustrecken" und den Abstimmungen mit den zuständigen Rettungsdiensten wurde das folgende Flucht- und Rettungskonzept entwickelt.

Das Flucht- und Rettungskonzept soll zum einen die Selbstrettung und zum anderen die Fremdrettung in Tunneln ermöglichen bzw. gewährleisten. Dies erfolgt über ein vierstufiges Sicherheitskonzept.

Die Begriffe werden dabei wie folgt definiert:

- Vierstufiges Sicherheitskonzept:
- 1. Stufe Ereignisvermeidung
  unter Anderem durch verschiedene betriebliche Vorkehrungen an Fahrzeugen und Anlagen, z.B. für den Brandschutz durch überwiegend nicht brennbare, mindestens aber schwer entflammbare Ausstattung der Fahrzeuge (gemäß DIN 5510 BSK 2, für alle auf Schnellfahrstrecken (SFS) zugelassenen Fahrzeuge)
- 2. Stufe Ereignisbegrenzung und –lenkung
  unter Anderem durch in Schulungen des Personals und in Alarm- und Gefahrenabwehrplänen festgelegte Verfahrensweisen, z.B.
  - der Brandbekämpfung mit Bordmitteln (Feuerlöscher)
  - dem Anhalten brennender Fahrzeuge vor dem Tunnelsystem
  - der Nutzung der Notbremsüberbrückung zur Weiterfahrt im Tunnel
  - der Notlaufeigenschaften aller zugelassenen Fahrzeuge für mindestens 15 min, selbst unter Vollbrandbedingungen
- 3. Stufe Selbstrettung:
  Diese wird eingeleitet, wenn ein Zug nicht mehr fahrfähig liegen bleibt und ein Verbleib im Zug, z.B. durch Brand im Zug nicht sinnvoll ist. Unterstützt wird dies unter anderem durch:
  - Rettungswege entlang der Tunnelröhren
  - Ausstattung der Tunnel mit Beleuchtung und Fluchtwegkennzeichnung
- 4. Stufe Fremdrettung:
  Fremdrettungsmaßnahmen sind Maßnahmen der Ereignisdienste (Feuerwehr, Katastrophenschutz, Sanitäts- und Rettungsdienste). Unterstützt wird dies durch:
  - Rettungsplatz mit Zufahrt an einem der Portale
  - Vorhaltung von Trockenlöschleitungen im Tunnel
  - Vorhaltung elektrischer Anschlussmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen in den Tunneln für Hilfsgerät

Zuordnung gemäß Tunneldefinition (EBA-Richtlinie)
Die Zuordnung als Tunnelbauwerk erfolgt gemäß EBA-Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln"(Stand: 01.11.2001) ab einer Länge von 500 m. Dabei werden Tunnel mit einer Länge über 500 bis 1.000 m als kurze Tunnelbauwerke bezeichnet.

Fluchtweg im Tunnel
Die Fluchtwege dienen vorwiegend der Selbstrettung. In zweigleisigen Tunneln sind an jedem, in eingleisigen Tunneln sind nur an einem Querschnittsrand Fluchtwege anzuordnen. Sie sind befestigte Gehflächen innerhalb des Fahrtunnels, die zu einem sicheren Bereich führen. Die Fluchtwege müssen eine Mindestbreite von 1,20 m und eine lichte Mindesthöhe von 2,20 m aufweisen. Der Fluchtweg muß eben, hindernisfrei und ausreichend beleuchtet sein und ist mit Handläufen zu sichern. Die max. Entfernung zum sicheren Bereich darf 500 m nicht überschreiten. Daraus folgt, daß alle 1.000 m ein Notausgang (Zugang zum sicheren Bereich) gewährleistet sein muß.

Sichere Bereiche
Als sichere Bereiche werden in den Richtlinien beispielhaft folgende Bereiche/ Bauwerke definiert:
- Tunnelportale
- Rettungsstollen
- Rettungsschächte
- Schleusen oder Verbindungsbauwerke

1.1 Flucht- und Rettungskonzept Tunnel Denkendorf

1.1.1 Anlagen des Rettungskonzeptes

1.1.1.1 Bauliche Maßnahmen zur Fremdrettung

Fluchtweg im Tunnel
Im Tunnel Denkendorf ist neben jedem Gleis an der Tunnelwand ein Fluchtweg mit einer Breite von 1,20 m und einer lichten Mindesthöhe von 2,20 m vorgesehen. Die maximale Entfernung bis zu einem sicheren Bereich beträgt bei einer geplanten Tunnellänge von 768 m weniger als 500 m.

Sicherer Bereich
Beim Denkendorfer Tunnel sind aufgrund der Länge unter 1.000 m das West- und Ostportal als sichere Bereiche bereits ausreichend und die vorstehend beschriebenen Anforderungen an die Fluchtweglängen erfüllt.

Längsneigung
Gemäß Tunnelbaurichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes sollen Tunnel eine einseitig gerichtete Längsneigung aufweisen. Eine solche Längsneigung ist aufgrund der Topographie und der Zwangspunkte beim Tunnel Denkendorf nicht vorhanden.
Das Tunnelbauwerk verläuft ab dem Westportal auf einer Länge von 685 m im Gefälle. Vom Tiefpunkt bis zum Ostportal steigt die Gradiente von 0 ‰ auf 2,582 ‰ über eine Länge von 83 m an.
Aufgrund des Wannenprofils kann nicht gewährleistet werden, daß ein Zug ohne Versorgung mit elektrischer Energie vollständig aus dem Tunnel herausrollen kann.
Ist ein Zug nicht mehr manövrierbar und bleibt er infolge dessen im Tunneltiefpunkt stehen, ergibt sich folgende Situation:
Die Entfernung vom Tunneltiefpunkt (km 20,014) zum Ost-Portal (km 20,097) beträgt 83 m. Bleibt ein Zug im Tunneltiefpunkt stehen, beträgt somit die Entfernung zum Ost-Portal im ungünstigsten Fall (bei einer Zuglänge von 410 m bei km 19,809) 288 m (das ist: 205 m halbe Zuglänge vor dem Tiefpunkt plus 83 m Abstand des Tiefpunktes zum Portal); die zweite Zughälfte steht hinter dem Tiefpunkt und damit teilweise schon im Freien.
Der Fluchtweg ist somit deutlich kürzer als die in der „Tunnelrichtlinie", Ziff. 2.2 geforderten 500 m.
Der geringe Höhenunterschied der Gradiente von 0,142 m zwischen Tiefpunkt und Ostportal ergibt keine Einschränkungen bezüglich der Abführung von Rauch oder Abgasen.
Damit sind die Schutzziele der Tunnelrichtlinie des Eisenbahnbundesamtes trotz Lage des Tiefpunktes innerhalb des Tunnels erreicht, sodass auf ergänzende Schutzmaßnahmen im Tunnel Denkendorf verzichtet werden kann.

Oberleitung
Über Streckentrenner wird sichergestellt, daß der Tunnel einschließlich Voreinschnitte spannungslos geschaltet werden kann.
Oberleitungsspannungsprüfung (OLSP) kommt im Tunnel Denkendorf zum Einsatz. Sie dienen zum Sichtbarmachen der Spannungsfreischaltung der

Oberleitung für Rettungskräfte. Die OLSP wird gemäß den Vorgaben der EBA Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln" Ausgabe 01.07.1997 (aktualisiert 01.11.2001) ausgeführt.

An den Portalen werden mobile Erdungsvorrichtungen vorgehalten.

Notbeleuchtung
Die Notbeleuchtung erfüllt die Grundsätze der DIN 5035 und VDE-Vorschrift 0108. Die Notbeleuchtung wird durch die betriebsüberwachende Stelle ein- und ausgeschaltet. Zusätzliche Einschaltmöglichkeiten im Maximalabstand von 125 m werden im Tunnelinneren angeordnet. Die Tunnelbeleuchtung kann über Schalteinstellungen an der Strecke nicht ausgeschaltet werden.

Zufahrten zu Rettungsplätzen
s. Kapitel 1.1.2

Rettungsplätze
s. Kapitel 1.1.2

Aufstellflächen für Fahrzeug- und Rettungsdienste
- im Bereich der Rettungsplätze
- in Abstimmung mit den zuständigen Behörden

Landeplatz für Hubschrauber
- im umliegenden Bereich des Rettungsplatzes bzw. der Portale

1.1.1.2 Betriebstechnische Ausstattung zur Selbst- und Fremdrettung

Fluchtwegkennzeichnung
Richtungspfeile ≤ 25 m

Fluchtwegpiktogramme
- Abstand ≤ 125 m
- Entfernungsangabe in beide Richtungen
- Kennzeichnung des kürzeren Fluchtweges

Orientierungsbeleuchtung
- Unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV-Betrieb) über 3 Stunden
- Sicherheitsbeleuchtung nach DIN 5035, Teil 5
- Abstand der Einschalter ≤ 125 m

Notruf Fernsprecher
an den Tunnelportalen beidseitig gegenüberliegend

Löschwasserversorgung
Die Bereitstellung von Löschwasser für den Tunnel Denkendorf erfolgt über ein 96 m³ großes unterirdisches Löschwasserbecken unter dem Rettungsplatz. Eine Trockenleitung wird als Stichleitung in den Tunnel geführt. Die Stichleitung weist einen Durchmesser von 80 mm auf und wird mit Zapfstellen im maximalen Abstand von 125 m ausgestattet. Die Zapfstellen werden jeweils mit einer B – Festkupplung nach DIN 14308 ausgebildet. Zusätzlich wird

ein Übergangsstück B – C nach DIN 14342 mit Kette und S-Haken an der Festkupplung befestigt. Das Übergangsstück B – C wird im Grundzustand auf die B – Festkupplung aufgekuppelt und mit einer C – Blindkupplung geschlossen.

Löschwasserentsorgung
Die Entsorgung von Löschwasser erfolgt über die Tunnelentwässerungsleitung, die in ein Auffangbecken mündet. Das Auffangbecken wird mit Schiebereinrichtung ausgestattet. Die erforderliche Größe des unterirdischen Auffangbeckens, ebenfalls unter dem Rettungsplatz, beträgt 96 m³. Nach einem Brandfall wird das Löschwasser abgepumpt und ordnungsgemäß entsorgt.
In die Entwässerungsleitung wird zusätzlich das an den Tunnelportalen eingetragene Wasser infolge von Schlagregen abgeleitet.

Energieversorgung
- Anschlusswert 8 kW für Beleuchtung und Geräte an zwei benachbarten Anschlussstellen
- Anschlussstellen an die Energieversorgung im maximalen Abstand von ≤ 125 m im Bereich der Schalter der Notbeleuchtung

Telekommunikation
Funkanlage für BOS-Funk und Rettungsdienste

Rollpaletten
Je Tunnelportal werden 2 Rollpaletten angeordnet.

Bahnerdung nach Modul 997.01
- Ausrüstung mit Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung (OLSP) zur Bahnerdung und Spannungsanzeige der Oberleitung an den Zugängen.
- mobile Erdungsvorrichtung an den Zugängen/Zufahrten zum Tunnel

1.1.2 Zufahrten und Wege

1.1.2.1 Rettungsplatz Ostportal

Für die geplante Tunnellänge von 768 m ist ein Rettungsplatz mit einer Größe von 1.500 m² erforderlich.

Der Rettungsplatz wird am Ostportal des Tunnels auf der Südseite der NBS vorgesehen. Die Zufahrt zum Rettungsplatz erfolgt über befestigte, mindestens 3,0 m breite Wege, von der Landesstraße L 1204 Neuhausen - Denkendorf aus. Ausweichstellen mit einer Mindestbreite von 5,0 m sind in regelmäßigen Abständen vorgesehen. Die Befestigung des Rettungsplatzes ist mit Schotterrasen geplant.

In der Anlage 9, Blatt 8 und 9 ist der Erwerb und die dingliche Sicherung der erforderlichen Flächen für den Rettungsplatz und die Zufahrten dargestellt.

1.1.2.2 Befahrbarkeit des Tunnels

Bei zweigleisigen Tunneln ist eine Befahrbarkeit mit Straßenfahrzeugen nicht vorgesehen, da im Fall einer Blockade des Tunnels ein Durchgangsverkehr von Fahrzeugen nicht möglich ist und eine Wendemöglichkeit nicht besteht.

Stuttgart 21

NUR ZUR INFORMATION

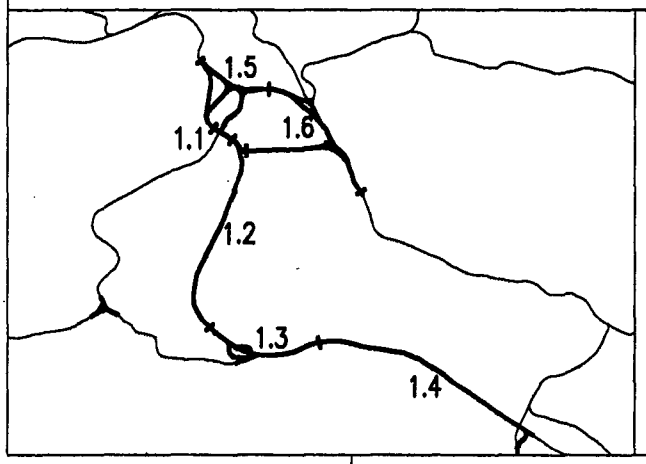
DB

EISENBAHN-BUNDESAMT AUSSENSTELLE KARLSRUHE

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Alle Planfeststellungsabschnitte



Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung					
1.2	0 0	I V	X X X X	X X X X X	P	I a . .	V K 0 9		0 0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk	Ebene	Planinhalt	Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Niederlassung Südwest
Wolframstr. 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 – 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 – 11

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 – 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 – 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

gez. Bartsch

SEIB

SEIB Ingenieur-Consult GmbH
Berliner Platz 9
97080 Würzburg
Tel.: (09 31) 39 04 – 0
Fax: (09 31) 39 04 – 100

Übersichtsplan

Flucht- und Rettungswege im Tunnelbereich

	Datum	Name
Gezeichnet	12/02	Schneider
Bearbeiter	12/02	Bartsch

Maßstab 1:25000

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Freigabe DB ProjektBau GmbH

gez. Marquart

Datum: 18.08.2003 19-01

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index

Ersetzt durch Plan-Nr.

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 10.2.1

Blatt 1 von 1

Anlage 11

Stuttgart 21

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

Anlage 11: Grundwasserumläufigkeit und Sicherheitsdrainage

BUNDESAMT EISENBAHN-WESEN AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

DB ProjektBau GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

im Auftrag der

DB

Stuttgart 21

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

Anlage 11: Grundwasserumläufigkeit und Sicherheitsdrainage

11.1 Erläuterungsbericht

EISENBAHN-BUNDESAMT
AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

DB ProjektBau GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

im Auftrag der

DB

Inhaltsverzeichnis

11 Grundwasserumläufigkeit und Sicherheitsdrainage

11.1 Erläuterungsbericht

EISENBAHN-BUNDESAMT
AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

19. Dez. 2003

Stuttgart 21

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

Anlage 11: Grundwasserumläufigkeit und Sicherheitsdrainage

11.1 Erläuterungsbericht

Planfestgestellt gemäß § 18 AEG durch Beschluss
vom 30. April 2008
Az.: 59100 PAP-PS21-PFA1.4
Eisenbahn-Bundesamt
Ast. Karlsruhe/Stuttgart
Im Auftrag -

DB ProjektBau GmbH
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 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Anlage 11.1

Grundwasserumläufigkeit und Sicherheitsdrainagen

Erläuterungsbericht

Vorhabenträger:

DB Netz AG,
vertreten durch
DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

Bearbeitung:

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart

Stuttgart, den 30.09.2003

Inhaltsverzeichnis Anlage 11.1

1 NBS 1
1.1 Streckenbereich 1
1.1.1 Streckenbereich km 15,3+11 bis km 15,4+50 und km 16,1+00 bis km 16,3+50 1
1.1.2 Streckenbereich km 22,4+50 bis km 22,8+50 1
1.2 Trog westlich Tunnel Denkendorf 2
1.3 Tunnel Denkendorf 3
2 Straßen und Wege 4
2.1 Trog und Stützbauwerk Abfahrt AS Esslingen 4
2.2 Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen (AS Wendlingen) 4

1 NBS

1.1 Streckenbereich

In den nachstehenden Streckenbereichen sind Grundwasserspiegelbegrenzungsmaßnahmen (Planumssickerschicht mit Teilsickerrohren unterhalb der Bahnseitengräben in einer Tiefe von ca. 2,0 m u. SO; vgl. Regelquerschnitte in Anlage 6.1 der Planfeststellungsunterlagen) zur Sicherstellung der Ford erung der Ril 836 nach einem Mindestabstand von 1,50 m zwischen Schienenoberkante und höchstem Grundwasserspiegel erforderlich. Durch diese Grundwasserspiegelbegrenzungsmaßnahmen erfolgt eine Kappung von Hochwasserspitzen, wobei dies nur sehr selten und dann auch nur kurzfristig wirksam wird.

1.1.1 Streckenbereich km 15,3+11 bis km 15,4+50 und km 16,1+00 bis km 16,3+50

Eine Grundwasserableitung nach Fertigstellung der Bauwerke ist nach derzeitigem Kenntnisstand unter MW-Verhältnissen nicht erforderlich. Jedoch sind im Bereich von km 15,3+11 – 15,4+50 und von km 16,1+00 – km 16,3+50 Grundwasserspiegelbegrenzungsmaßnahmen erforderlich.
Das im Bereich von km 15,311 – 15,450 geplante Grundwasserspiegelbegrenzungssystem liegt oberhalb eines 2-jährlichen Grundwasserspiegels, der etwa 0,4 m über dem in Anlage 19.1 für MW-Verhältnisse dargestellten Grundwasserspiegel liegt. Im Streckenabschnitt von km 16,1+00 – km 16,3+50 liegt das Grundwasserspiegelbegrenzungssystem etwa in Höhe des 2-jährlichen Grundwasserspiegels.

Die erforderlichen Tiefenentwässerungen werden somit nur bei sehr seltenen HW-Verhältnissen (Jährlichkeit kleiner/gleich 0,5) kurzfristig anspringen und die Hochwasserspitzen kappen. Die anfallenden Wässer werden in die Transportleitung der NBS geleitet und zum Regenrückhaltebecken Anschlussstelle Esslingen bei km 18,1+00 geführt. Angaben zum Wasserandrang und zur wasserwirtschaftlichen Beurteilung der Grundwasserspiegelbegrenzungsmaßnahmen können dem Anhang zur Anlage 20.1 sowie der geologischen, hydrogeologischen, geotechnischen und wasserwirtschaftlichen Stellungnahme, Teil 3, zum PFA 1.4 entnommen werden.

1.1.2 Streckenbereich km 22,4+50 bis km 22,8+50

Nach Fertigstellung der Bauwerke im Streckenabschnitt km 22,4+50 und 22,8+50 kommt es unter Zugrundelegung von MW-Verhältnissen zu keinen Eingriffen in die Grundwasservorkommen des Angulatensandsteins bzw. des Arietenkalkes.
Im Bereich von km 22,4+50 – 22,8+50 sind Grundwasserspiegelbegrenzungs-

maßnahmen erforderlich, da eine Höherlegung der Trasse insbesondere an der Anschlussstelle Wendlingen zu erheblich größeren Eingriffen führt (längere und höhere Stützwände, Verschlechterung der Schallsituation, zusätzlicher Neubau von 2 Straßenüberführungen). Die erforderlichen Tiefenentwässerungen, die bezogen auf den 2-jährlichen Grundwasserspiegel im o.g. Streckenabschnitt zwischen 0,1 m und 1,1 m tiefer liegen, werden bei derartigen HW-Ständen anspringen und die Hochwasserspitzen kappen. Die anfallenden Wässer werden in einer separaten Sickerrohrleitung gesammelt, die im anschließenden Dammbereich in den Seebach davon geleitet wird. Angaben zum Wasserandrang und zur wasserwirtschaftlichen Beurteilung der Grundwasserspiegelbegrenzungsmaßnahmen können dem Anhang zur Anlage 20.1 sowie der geologischen, hydrogeologischen, geotechnischen und wasserwirtschaftlichen Stellungnahme, Teil 3, zum PFA 1.4 entnommen werden.

1.2 Trog westlich Tunnel Denkendorf

Der Trog von km 19,1+85 bis km 19,3+29 am Westportal des Tunnel Denkendorfs wird druckwasserhaltend hergestellt, die Trogwände enden oberhalb des Bemessungswasserstandes. Die Auftriebssicherheit wird durch das Eigengewicht des Bauwerks sichergestellt.

Um den Eintritt von Grundwasser in den Trog bei einem Anstieg des GW über den Bemessungswasserstand auszuschließen, wird ein Grundwasserspiegelbegrenzungssystem, bestehend aus einer umlaufenden Drainage im Bereich der Wandoberkante, vorgesehen. Die Drainage liegt über dem 2-jährlichen Grundwasserspiegel, so dass nur sehr selten Grundwasserspitzen gekappt werden.

In die Drainage einfließendes Grundwasser wird gefasst, einer Entwässerungsleitung zugeführt und in das Regenrückhaltebecken Denkendorf eingeleitet (siehe Erläuterungsbericht Teil III Kapitel 5.1.3).
Durch die verbleibende Aquifermächtigkeit unterhalb des Bauwerkes ist eine Grundwasserumläufigkeit gegeben, so daß entsprechend den Angaben des Baugrundgutachters keine Maßnahmen zur Grundwasserumläufigkeit bzw. gegen Grundwasserlängsläufigkeit (da der Trog in Richtung des Grundwasserstromes liegt) erforderlich werden.

Detailliertere Aussagen zur Hydrogeologie können Anlage 20 entnommen werden.

1.3 Tunnel Denkendorf

Das Tunnelbauwerk von km 19,3+29 bis km 20+0,97 wird in offener Bauweise erstellt und liegt teilweise unter dem Grundwasserhorizont. Daher wird es wasserundurchlässig ausgebildet. Die Lagesicherheit des Bauwerks wird durch eine Sicherheitsdrainage auf Höhe des Bemessungsgrundwasserstandes gewährleistet.
Durch die verbleibende Aquifermächtigkeit unterhalb des Bauwerkes ist aber eine Grundwasserumläufigkeit gegeben, so daß entsprechend den Angaben des Baugrundgutachters keine Maßnahmen zur Grundwasserumläufigkeit bzw. gegen Grundwasserlängsläufigkeit (da der Tunnel in Richtung des Grundwasserstromes liegt) erforderlich werden.

Detailliertere Aussagen zur Hydrogeologie können Anlage 20 entnommen werden.

2 Straßen und Wege

2.1 Trog und Stützbauwerk Abfahrt AS Esslingen

Die Abfahrt wird parallel zwischen Neubaustrecke und BAB geplant. Aufgrund des möglichen, hohen Grundwasserstandes muss die Abfahrt als Trog ausgebildet werden.
Auf der Südseite der Abfahrt muss der Geländesprung durch ein Stützbauwerk aufgenommen werden. Der Anfang dieses Stützbauwerks liegt bei km 18,6+25,000 (NBS). Das anschließende Trogbauwerk beginnt bei km 18,4+81,250 und endet an der Innenkante des bestehenden Troges der L 1202 bei km 18,4+20.
Die Länge der Stützwand beträgt 143,75 m, der Trog ist bis zur Innenkante des bestehenden Trogs 61,25 m lang. Die lichten Weiten betragen 10,50 m bis ca. 30,0 m. Der nach Norden weiterführende Teil des Troges endet 50 m nördlich der Achse der Abfahrt AS Esslingen.
Die Böschungsentwässerung am Kopf der Stütz- und Trogwände wird über Gerinne und Streckeneinläufe der Vorflut zugeführt. Die Straßenentwässerung des Trogbereiches wird der bestehenden Entwässerung der L 1202 zugeführt.
Die Lagesicherheit des Bauwerks wird durch eine Sicherheitsdrainage auf Höhe des Bemessungsgrundwasserstandes gewährleistet.
Durch die verbleibende Aquifermächtigkeit unterhalb des Bauwerkes ist eine Grundwasserumläufigkeit gegeben, so dass entsprechend den Angaben des Baugrundgutachters keine Maßnahmen zur Grundwasserumläufigkeit bzw. gegen Grundwasserlängsläufigkeit (da der Trog in Richtung des Grundwasserstromes liegt) erforderlich werden.

2.2 Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen (AS Wendlingen)

Durch die Tieferlegung der Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen liegt im Kreuzungsbereich mit der NBS, zwischen km 0,25 und 0,35, ein ca. 100 m langer Bereich im Grundwasser. Zur Trockenhaltung des Fahrbahnunterbaus wird das bestehende Grundwasserspiegelbegrenzungssystem, bestehend aus einer ca. 1 m unter Fahrbahnoberkante angeordneten Zwangsdrainage tiefergelegt und entsprechend verlängert. In die geplanten Drainagen einfließendes Wasser wird gefasst und dem neugeplanten Regenrückhalte-/klärbecken östlich der B 313 zugeführt. Die bisherige Direkteinleitung in den Seebach wird aufgelassen.
Durch die verbleibende Aquifermächtigkeit unterhalb der Straße ist eine Grundwasserumläufigkeit gegeben, so dass keine weiteren Maßnahmen zur Grundwasserumläufigkeit erforderlich werden.

Detailliertere Aussagen zur Hydrogeologie können der Anlage 20.1, Anhang Wasserrechtliche Tatbestände entnommen werden.

Anlage 12

Stuttgart 21

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

EISENBAHN-BUNDESAMT
AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

Anlage 12: Gewährleistung der Funktion des Stuttgarter Hauptbahnhofs während der Bauzeit

DB ProjektBau GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

im Auftrag der

DB

Stuttgart 21

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

EISENBAHN-BUNDESAMT AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

Anlage 12: Gewährleistung der Funktion des Stuttgarter Hauptbahnhofs während der Bauzeit

12.1 Erläuterungsbericht

DB ProjektBau GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

im Auftrag der

DB

Inhaltsverzeichnis

12 Gewährleistung der Funktion des Stuttgarter Hauptbahnhofes während der Bauzeit

12.1 Erläuterungsbericht (nicht belegt)

EISENBAHN - BUNDESAM
AUSSENSTELLE KARLSRU

Stuttgart 21

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

EISENBAHN - BUNDESAMT
AUSSENSTELLE KARLSRUHE

Anlage 12: Gewährleistung der Funktion des Stuttgarter Hauptbahnhofs während der Bauzeit

12.1 Erläuterungsbericht

DB ProjektBau GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

im Auftrag der

DB

Projekt Stuttgart 21

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

Planfeststellungsunterlagen

PFA 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Anlage 12.1

Gewährleistung der Funktion des Stuttgarter Hauptbahnhofes während der Bauzeit

Erläuterungsbericht

EISENBAHN-BUNDESAMT AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

Vorhabensträger:

DB Netz AG,
vertreten durch
DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

Bearbeitung:

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart

Stuttgart, den 30.09.2003

Aus den geplanten Baumaßnahmen für den PFA 1.4 sind keine Beeinträchtigungen in Bezug auf die Funktionsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofes während der Bauzeit zu erwarten.

BAHN-BUNDESAMT
STELLE KARLSRUHE/STUTTGART

Anlage 13

Stuttgart 21

1. Änderungsverfahren

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

Anlage 13: Bauzustände und Baulogistik

DB ProjektBau GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

im Auftrag der

DB

Projekt Stuttgart 21

Planfeststellungsabschnitt 1.4
Filderbereich bis Wendlingen

Änderungsliste

Anlage: 13, Bauzustände und Baulogistik

Anlage / Blatt	Änderung in Stichworten
13.1 / 11	Anlage Ausfahrspur und Verflechtungsstreifen an der BU Seehof
13.2 / 10A	Änderung Baustraße an der EÜ Seehof

Stuttgart 21

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

EISENBAHN-BUNDESAMT
AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTT

Anlage 13: Bauzustände und Baulogistik

13.1 Erläuterungsbericht
13.2 Planunterlagen PFA 1.4

DB ProjektBau GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

im Auftrag der

DB

Inhaltsverzeichnis

13 Bauzustände und Baulogistik

13.1 Erläuterungsbericht

13.2 Planunterlagen PFA 1.4

BE-Fläche SÜ L1204 und EÜ über WW östl. Flughafen	Blatt 1
BE-Fläche EÜ K1269 neu	Blatt 2
BE-Fläche AS Esslingen	Blatt 3
BE-Fläche Westportal Tunnel Denkendorf	Blatt 4
BE-Fläche Ostportal Tunnel Denkendorf	Blatt 5
BE-Fläche EÜ Denkendorfer Tal	Blatt 6
BE-Fläche Westseite EÜ Sulzbachtal	Blatt 7
BE-Fläche Ostseite EÜ Sulzbachtal	Blatt 8
BE-Fläche SÜ Wangerhöfe	Blatt 9
BE-Fläche EÜ Seehof	Blatt 10
BE-Fläche SÜ Köngen - Unterensingen	Blatt 11
BE-Fläche AS Wendlingen	Blatt 12

Stuttgart 21

1. Änderungsverfahren

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

Anlage 13: Bauzustände und Baulogistik

13.1 Erläuterungsbericht

Planfestgestellt gemäß § 18 AEG durch Beschluss
vom 30. April 2008
Az.: 50160 PAP-PS21-PFA1.4
Eisenbahn-Bundesamt
Ast. Karlsruhe/Stuttgart
Im Auftrag

DB ProjektBau GmbH
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 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

1. Änderungsverfahren

Anlage 13.1

Bauzustände und Baulogistik

Erläuterungsbericht

Vorhabenträger:

DB Netz AG,
vertreten durch
DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

Bearbeitung:

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart

Stuttgart, den ~~30.09.2003~~ *31.05.2006*

Inhaltsverzeichnis Anlage 13.1

1 Bauzustände und Baulogistik 1
1.1 Allgemeines 1
1.2 NBS - Trasse 1
1.3 NBS – Ingenieurbauwerke 2
1.3.1 Eisenbahnüberführung Wirtschaftsweg östlich des Flughafens 2
1.3.2 Eisenbahnüberführung K 1269 neu 2
1.3.3 Eisenbahnüberführung Auffahrt Anschlussstelle Esslingen und Radweg 3
1.3.4 Eisenbahnüberführung L 1202 3
1.3.5 Trogbauwerk westlich des Tunnels Denkendorf 4
1.3.6 Tunnel Denkendorf 4
1.3.7 Stützbauwerk östlich des Tunnels Denkendorf 5
1.3.8 Eisenbahnüberführung Denkendorfer Tal 5
1.3.9 Eisenbahnüberführung Sulzbachtal 5
1.3.10 Eisenbahnüberführung Seehof 6
1.3.11 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen 6
1.3.12 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Auffahrt Plochingen - München 7
1.3.13 Eisenbahnüberführung B 313 ~~87~~
1.3.14 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe - Plochingen 8
1.3.15 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Auffahrt Nürtingen - München ~~98~~
1.3.16 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße, westlich der EÜ Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen 9
1.3.17 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße, östlich der EÜ Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen 9
1.3.18 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße, Abfahrt Karlsruhe – Plochingen, westlich der B 313 10
1.3.19 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße, Abfahrt Karlsruhe - Plochingen, östlich der B 313 10
1.4 Straßen und Wege - Verkehrsanlagen 10
1.4.1 L 1204 10
1.4.2 Anschlussstelle Esslingen ~~10~~ 11
1.4.3 Betriebsumfahrt Seehof 11
1.4.4 Anschlussstelle Wendlingen 11
1.5 Straßen und Wege - Ingenieurbauwerke 12
1.5.1 Straßenüberführung L 1204 über Wirtschaftsweg östlich des Flughafens 12
1.5.2 Straßenüberführung Seitenweg über Wirtschaftsweg östlich des Flughafens 12
1.5.3 Stützbauwerk Auffahrt Anschlussstelle Esslingen ~~12~~ 13
1.5.4 Straßenüberführung L 1204 über Auffahrt Anschlussstelle Esslingen und Radweg 13
1.5.5 Stütz- und Trogbauwerk Abfahrt Anschlussstelle Esslingen 13
1.5.6 Straßenüberführung Wirtschaftsweg über den Sulzbach ~~13~~ 14
1.5.7 Straßenüberführung Wirtschaftsweg Wangerhöfe 14
1.5.8 Straßenüberführung Wirtschaftsweg Köngen - Unterensingen ~~14~~ 15
1.5.9 Straßenüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe – Plochingen über Auffahrt Plochingen – München 15

1.5.10 Straßenüberführung B 313 16
1.5.11 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen, nördlich Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen 16
1.5.12 Trogbauwerk Anschlussstelle Wendlingen Auffahrt Plochingen – München, westlich der B 313 *17*~~16~~
1.5.13 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen, nördlich Abfahrt Karlsruhe – Plochingen, östlich der B 313 17
1.5.14 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen, nördlich Auffahrt Plochingen – München, östlich der B 313 17
1.5.15 Stützbauwerk „Gabionen" Anschlussstelle Wendlingen, westlich Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen 18
1.5.16 Straßenüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Auffahrt Nürtingen – Karlsruhe über Abfahrt Karlsruhe – Plochingen 18
1.5.17 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen, nördlich Auffahrt Nürtingen – München 18
1.5.18 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen, westlich Auffahrt Nürtingen – Karlsruhe östlich der B 313 19

1 Bauzustände und Baulogistik

1.1 Allgemeines

Der ca. 9,9 km lange Planfeststellungsabschnitt ist für den Bauablauf durch folgende markante Bereiche gekennzeichnet:
Die Verlegung der L 1204, die Anschlussstelle Esslingen, den Tunnel Denkendorf, die beiden Talbrücken Denkendorf und Sulzbachtal, die Betriebsumfahrt Seehof der BAB A8 und die Anschlussstelle Wendlingen sowie den Erdbauabschnitten der NBS-Strecke.
Die Verschiebung der Landesstraße L 1204 über ca. 1,8 km nach Norden kann unabhängig von anderen Baumaßnahmen erfolgen, ist jedoch Voraussetzung um den Streckenbau und die notwendigen Bauwerke der NBS im Bereich von km 15,3 bis 17,1 zu beginnen.
Die Anschlussstelle Esslingen kann ebenfalls unabhängig von anderen Baumaßnahmen umgebaut werden, ist jedoch Voraussetzung für Arbeiten im Streckenbereich der NBS.
Der Tunnel Denkendorf ist ebenfalls ein für den Bauablauf bestimmendes Bauwerk, da hierzu die Verlegung der BAB erforderlich ist.
Der Bau der beiden Talbrücken Denkendorfer Tal und Sulzbachtal ist unabhängig von anderen Baumaßnahmen möglich, da hierzu keine Straßenverlegungen o. ä. erforderlich sind.
Die Herstellung der Betriebsumfahrt Seehof vor Beginn des Streckenbaus ist erforderlich, da für den Abschnitt km 22,0 bis 24,2 der gesamte erforderliche Massentransport hierüber abgewickelt wird, um die Ortslagen Denkendorf und Köngen weitestgehend zu entlasten.

1.2 NBS - Trasse

Für die Erstellung des Bahnkörpers wird entlang der zukünftigen Trasse eine durchgehende Baustraße – außer im Bereich des NSG „Am Rank" und „Grienwiesen" – vorgesehen, die an das übergeordnete Straßennetz angebunden wird. Diese Baustraße wird im Regelfall auf der Fläche des zukünftigen Seitenweges zwischen BAB A8 und NBS angelegt (siehe Anlage 14.3.3, Blatt 1). So wird sichergestellt, dass die Andienung der zu errichtenden Einzelbauwerke und der Streckenbereiche jederzeit möglich ist. Feldwege werden nur im Ausnahmefall mitbenutzt. Auf diese Weise ist eine Entflechtung des Baustellenverkehrs und des landwirtschaftlichen Verkehrs gewährleistet. Der Anschluss der Baustraßen erfolgt an Straßen des übergeordneten Netzes (Kreis-, Landes-, Bundesstraßen und BAB). Eine Durchfahrung von Ortslagen wird somit weitestgehend vermieden.
Die im Bestand parallel zur Autobahn verlaufenden Wirtschaftswege werden aus dem Trassenbereich der NBS herausverlegt und anschließend der Öffentlichkeit wieder zur Verfügung gestellt.

Als Baustelleneinrichtungsflächen werden soweit möglich Bereiche verwendet, die zukünftig durch Maßnahmen der NBS überbaut werden. In der Endphase, in der die Bauwerke fertiggestellt sein müssen, werden die BE-Flächen dieser Maßnahmen für die Strecke weiterverwendet.

Für den überschüssigen Oberboden werden je Kommune Lagerflächen im Trassenbereich vorgesehen – wenn möglich auf BE-Flächen, Flächen der Regenrückhaltebecken und des Rettungsplatzes – so dass diese Erdmassen von den Landwirten nach Bedarf abgenommen werden können. Überschüssiger Oberboden wird der vorgeschriebenen Verwertung zugeführt.
Die Bauzeit beträgt ca. 40 Monate.

1.3 NBS – Ingenieurbauwerke

Detailangaben zur Wasserhaltung können der Anlage 20.1, Anhang Wasserrechtliche Tatbestände, Anlage 1.1.2 entnommen werden.

1.3.1 Eisenbahnüberführung Wirtschaftsweg östlich des Flughafens

Die Arbeiten an der Eisenbahnüberführung können erst nach Beendigung der Baumaßnahmen zur Herstellung der Straßenüberführung L 1204 sowie der Umverlegung der Landesstraße L 1204 in ihre endgültige Lage, ausgeführt werden. Dies gewährleistet eine durchgehende Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der L 1204.
Beim Abbruch der bestehenden Trogwände bis zur Oberkante der bestehenden Bodenplatte kann bauzeitlich bei hohem Grundwasserstand eine Grundwasserhaltung erforderlich werden. Bei Vorliegen der Mittelwasser-Verhältnisse wird eine Grundwasserabsenkung von ca. 2,2 m erforderlich.
Durch die unmittelbare Nähe der bestehenden Straßenüberführung der L 1204 zu der neu zu erstellenden Eisenbahnüberführung sind im Bereich der südlichen Flügel Baugrubensicherungen notwendig. Die Baugruben der beiden Widerlager können an den restlichen Begrenzungsflächen abgeböscht werden.
Die Baustelleneinrichtungsfläche für das Bauwerk liegt in der Fläche zwischen Wirtschaftsweg und Westumfahrung Scharnhausen und ist über den Wirtschaftsweg anfahrbar. Die Anbindung für den Baustellenverkehr an das öffentliche Straßennetz ist ca. 180 m nördlich der Baumaßnahme an die Westumfahrung Scharnhausen gegeben.
Die Bauzeit beträgt ca. 10 Monate.

1.3.2 Eisenbahnüberführung K 1269 neu

Die Arbeiten an der Eisenbahnüberführung K 1269 neu können unabhängig von anderen Maßnahmen ausgeführt werden.
Die Baugruben der Widerlagerwände sind durch einen Verbau zu sichern. Die restlichen Begrenzungsflächen der Baugruben können abgeböscht werden.
Für die Herstellung des Überbaus der Brücke kann entweder ein Traggerüst mit geringer Konstruktionshöhe zum Einsatz kommen, oder der Überbau wird

mit Hilfe von Fertigteilen hergestellt. Der Einsatz eines Traggerüsts bedarf der Einschränkung des Lichtraumprofils auf eine Höhe von 4,0 m.
Die Anbindung für den Baustellenverkehr an das öffentliche Straßennetz ist direkt an die L 1204 möglich, ca. 50 m westlich des Bauwerkes.
Die Baustelleneinrichtungsfläche für das Bauwerk liegt in der Fläche zwischen NBS-Trasse und dem Knotenpunkt der L 1204 mit der K 1269.
Eine Wasserhaltung ist voraussichtlich nicht erforderlich, da die Widerlager-Fundamente oberhalb des Bemessungswasserstandes zu liegen kommen.
Die Bauzeit beträgt ca. 6 Monate.

1.3.3 Eisenbahnüberführung Auffahrt Anschlussstelle Esslingen und Radweg

Die Arbeiten an der Eisenbahnüberführung Auffahrt Anschlussstelle Esslingen und Radweg werden vor der Umgestaltung der Landesstraße L 1204, der Auffahrt zur Anschlussstelle Esslingen und des Seitenweges ausgeführt, da dann noch ein "freies" Baufeld besteht. Diese zeitliche Vorgabe ist jedoch nicht zwingend. Die Herstellung des Stützbauwerks Auffahrt Anschlussstelle Esslingen in Verbindung mit der beschriebenen Eisenbahnüberführung wird angestrebt.
Die Anbindung für den Baustellenverkehr an das öffentliche Straßennetz ist über den anliegenden Wirtschaftsweg an an die L 1202 möglich, sowohl nördlich als auch südlich des Bauwerkes.
Die Baustelleneinrichtungsfläche für das Bauwerk liegt innerhalb der Fläche der zukünftigen BAB-Auffahrt von Esslingen Richtung Karlsruhe, ca. 50 m nördlich des zu errichtenden Bauwerks.
Eine Wasserhaltung ist voraussichtlich nicht erforderlich, da die Widerlager-Fundamente oberhalb des Bemessungswasserstandes zu liegen kommen.
Die Bauzeit beträgt ca. 10 Monate.

1.3.4 Eisenbahnüberführung L 1202

Die Arbeiten an der Eisenbahnüberführung L 1202 können unabhängig von anderen Maßnahmen ausgeführt werden. Die Herstellung des Trog- und Stützbauwerks Abfahrt Anschlussstelle Esslingen in Verbindung mit der beschriebenen Eisenbahnüberführung ist anzustreben.
Im Bereich der Widerlagerwand des westlichen Widerlagers ist die Baugrube hinter der bestehenden Trogwand durch einen Baugrubenverbau zu sichern. Die restlichen Begrenzungsflächen der Baugruben können abgeböscht werden.
Die Überbauherstellung kann entweder durch den Einsatz eines in der Bauhöhe sehr schlanken Traggerüsts erfolgen, oder der Überbau wird mit Hilfe von Fertigteilen hergestellt. Der Einsatz eines Traggerüsts bedarf der Einschränkung des Lichtraumprofils auf eine Höhe von 4,0 m.
Die Anbindung für den Baustellenverkehr an das öffentliche Straßennetz ist über den straßenparallelen Wirtschaftsweg an die L 1202 möglich, wobei hier ein Ausbau des Weges als Baustraße vorgesehen ist. Die Anbindung an die L 1202 erfolgt in Höhe der Zufahrt zum bestehenden öffentlichen Parkplatz.
Die Baustelleneinrichtungsfläche für das Bauwerk liegt unmittelbar westlich am zu errichtenden Bauwerk.

Der Bemessungswasserstand liegt unterhalb des bestehenden Trogbauwerks, es sind jedoch Sickerwasserzutritte nicht auszuschließen, so dass eine Wasserhaltung erforderlich werden kann.
Die Bauzeit beträgt ca. 8 Monate.

1.3.5 Trogbauwerk westlich des Tunnels Denkendorf

Die Arbeiten zur Herstellung des Stützwand- und Trogbauwerks westlich des Tunnels Denkendorf werden vor der Herstellung des Tunnels Denkendorf erfolgen
Die Herstellung der Stützwand der westlichen Zulaufstrecke zum Tunnel Denkendorf kann ohne den Einsatz eines Baugrubenverbaus erfolgen. Zur Herstellung der südlichen Trogwand ist ein Baugrubenverbau zur Sicherung des Verkehrs auf der BAB erforderlich. Auf der Nordseite kann die Baugrube abgeböscht werden.
Im Bereich des Trogbauwerks wird eine bauzeitliche Grundwasserabsenkung von bis zu 1,5 m, bezogen auf die Mittelwasserverhältnisse, erforderlich.
Die Leitung der Streckenentwässerung wird südlich der NBS erdseitig der Stützwand bzw. Trogwand in den Arbeitsraum eingebaut.
Die Bauzeit beträgt ca. 8 Monate.

1.3.6 Tunnel Denkendorf

Die Herstellung des Tunnels Denkendorf erfolgt in zwei Bauphasen, um den sechsspurigen Verkehr auf der BAB A8 aufrecht zu erhalten.
Nach Verlegung aller sechs Fahrspuren der BAB A8 auf die Fahrbahn der Richtung Karlsruhe - München wird die Baugrube und das Tunnelbauwerk bis km 19,1+00,000 errichtet. Dabei wird die bestehende Wirtschaftswegüberführung über die BAB A8 westlich der Tank- und Rastanlage Denkendorf im Bereich der Richtungsfahrbahn München – Karlsruhe unterfahren. Eine Gefährdung der Gründung der bestehenden Wirtschaftswegüberführung wird durch geeignete Baugrubensicherungsmaßnahmen verhindert. Im Bereich des ersten Herstellungsabschnittes des Tunnels wird eine bauzeitliche Grundwasserabsenkung von bis zu 3 m, bezogen auf die Mittelwasserverhältnisse, erforderlich.
Die Streckenentwässerung der westlichen Zulaufstrecke muss an der Südseite des Tunnels entlang geführt werden. Aufgrund der sehr beengten Platzverhältnisse am Ende des 1. Herstellabschnittes kann die Entwässerungsleitung in der 1. Bauphase nicht bis zum Ende des Tunnellabschnittes geführt werden. Sie endet ca. 20 m westlich des Abschnittendes. Vor der Verkehrsumlegung muss die Baugrube an der Nordseite des Tunnels bis zur Grenze des 1. Herstellungsabschnittes verfüllt werden, um die bauzeitliche Verlegung der Fahrbahnen zu ermöglichen. Auf der Südseite kann die Verfüllung der Baugrube zu einem späteren Zeitpunkt nach der Verkehrsumlegung erfolgen.
Nach der Verkehrsumlegung der sechs Fahrspuren auf die Fahrbahn der Richtung München - Karlsruhe unter Inanspruchnahme von Flächen der Tank- und Rastanlage Denkendorf kann die Herstellung der Baugrube und des Tunnels in Richtung Osten weitergeführt werden.
Die Rückverlegung des Verkehrs der BAB A 8 auf die entsprechenden Richtungsfahrbahnen erfolgt nach Herstellung des gesamten Tunnelbauwerks.

Die Anbindung des Baustellenverkehrs an das öffentliche Straßennetz ist für den nördlich der BAB A8 liegenden Abschnitt über eine Baustraße, die an die TuR Denkendorf anschließt, vorgesehen. Für den südlich der BAB A8 gelegenen Abschnitt ist die Anbindung über das bestehende Wirtschaftswegenetz an die L 1204 vorgesehen, wobei die Wege als Baustraße ausgebaut werden.
Die Baustelleneinrichtungsfläche für das Bauwerk liegt für den westlichen Tunnelabschnitt ca. 350 m nordöstlich vom Tunnelportal entfernt, da hier ein brachliegendes Grundstück vorhanden ist. Für den östlichen Tunnelabschnitt ist die BE-Fläche unmittelbar am Portal vorgesehen, da auf dieser Fläche später der Rettungsplatz für den Tunnel erstellt wird.
Die Bauzeit beträgt ca. 22 Monate.

1.3.7 Stützbauwerk östlich des Tunnels Denkendorf

Die Arbeiten zur Herstellung der Stützwand östlich des Tunnels Denkendorf können unabhängig von der Herstellung des Tunnels Denkendorf erfolgen, da keine bautechnischen Abhängigkeiten bestehen.
Für die Herstellung der Stützwand ist ein Baugrubenverbau zur Sicherung des Verkehrs auf der BAB erforderlich.
Östlich des Tunnels steht der Grundwasserspiegel unterhalb der Bauwerkssohle an. Ein Trogbauwerk sowie eine bauzeitliche Wasserhaltung sind daher nicht vorgesehen.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen sind unter Kapitel 1.3.6 beschrieben.
Die Bauzeit beträgt ca. 6 Monate.

1.3.8 Eisenbahnüberführung Denkendorfer Tal

Die Arbeiten an der Eisenbahnüberführung Denkendorfer Tal können unabhängig von anderen Maßnahmen ausgeführt werden. Die Baugrube zur Herstellung der Gründung der Pfeilerachse 30 muss auf der der Landesstraße L 1204 zugewandten Seite durch einen Verbau gesichert werden.
Die Herstellung des Überbaus der Talbrücke Denkendorf muss aufgrund der Pfeilerkopfkonstruktion auf einem Lehrgerüst erfolgen. Die Unterkante des Überbaus liegt max. 10,0 m über der L 1204 bzw. der Talsohle, was ebenfalls für die Herstellung auf einem Lehrgerüst spricht.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs erfolgt hier unmittelbar an die zu kreuzende L 1204.
Die Baustelleneinrichtungsfläche ist unmittelbar am zu errichtenden Bauwerk angeordnet und liegt teilweise unter der Brücke der BAB A8.
Eine Wasserhaltung ist nicht erforderlich, da die Widerlagerfundamente oberhalb des Bemessungswasserstandes zu liegen kommen.
Die Bauzeit beträgt ca. 18 Monate.

1.3.9 Eisenbahnüberführung Sulzbachtal

Der Pfeiler der Pfeilerachse 40 kommt im Bereich eines Wirtschaftsweges über den Sulzbach zu liegen. Daher kann mit dem Bau der Brücke erst nach

der Umverlegung des Wirtschaftsweges nach Norden begonnen werden. Diese Pfeilerachse steht sehr nahe an der westlichen Uferböschung des Sulzbaches, wodurch eine Baugrubenumschließung mit Wasserhaltung erforderlich sein wird. Die bauzeitliche Grundwasserabsenkung beträgt bis zu 4 m, bezogen auf die Mittelwasserverhältnisse.
Die Herstellung des Überbaus ist im Taktschiebeverfahren geplant. Die Lage der Taktanlage hängt von der Herstellung der angrenzenden Damm- bzw. Einschnittsbereichen ab. Durch die geringere Entfernung zu öffentlichen Straßen (L 1204) ergeben sich Vorteile für die Anordnung der Taktanlage am westlichen Widerlager.
Für den Bau der Talbrücke ist eine Anbindung für den Baustellenverkehr von drei Seiten vorgesehen. Der westliche Widerlagerbereich wird über eine parallel zur NBS-Trasse zu errichtende Baustraße mit der L 1204 im Denkendorfer Tal verbunden. Der östliche Widerlagerbereich wird ebenfalls über eine trassenparallele Baustraße mit dem öffentlichen Straßennetz verbunden. Der Anschluss erfolgt an die BAB-Betriebsumfahrt Seehof. Zur Herstellung der Stützen erfolgt die Andienung über zwei Wirtschaftswege entlang des Sulzbaches. Diese Wege schließen in Denkendorf an das öffentliche Straßennetz an.
Die Baustelleneinrichtungsflächen liegen hauptsächlich im Widerlagerbereich auf der Trasse der zukünftigen NBS, sowie an den 6 zu errichtenden Stützen.
Die Bauzeit beträgt ca. 27 Monate.

1.3.10 Eisenbahnüberführung Seehof

Für den Zeitraum der Herstellung der Brücke muss der Verkehr auf dem Egertenweg umgeleitet werden. Als Umleitungsstrecken können die Wirtschaftswege Wangerhöfe im Westen und Köngen – Unterensingen im Osten in Anspruch genommen werden. Die ebenfalls neu zu erstellenden Straßenüberführungen des Wirtschaftsweges Wangerhöfe und des Wirtschaftsweges Köngen – Unterensingen können daher nicht gleichzeitig mit der Eisenbahnüberführung Seehof hergestellt werden.
Durch eine vorgezogene Herstellung der neu geplanten Betriebsumfahrt, in Verbindung mit einem vorgezogenen Bau der nördlichen Flügelbereiche der Eisenbahnüberführung Seehof bleibt eine uneingeschränkte Nutzung möglich.
Die Baugruben der Widerlager können abgeböscht werden.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs erfolgt hier direkt an das öffentliche Straßennetz, den Egertenweg.
Die Baustelleneinrichtungsfläche liegt unmittelbar westlich neben der EÜ im Bereich der Trasse der NBS.
Eine Wasserhaltung ist voraussichtlich erforderlich, da die Widerlager-Fundamente unterhalb des Mittelwasserstandes zu liegen kommen. Die bauzeitliche Grundwasserabsenkung beträgt bis zu 1 m.
Die Bauzeit beträgt ca. 6 Monate.

1.3.11 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen

Die Arbeiten an der Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen weisen Abhängigkeiten zu anderen Bauwerken auf und müssen daher in einer zweiten Bauphase abgewickelt werden. Zur Her-

stellung der Eisenbahnüberführung muss die Richtungsfahrbahn Karlsruhe – Nürtingen nach Osten verlegt werden.
Nach der Verlegung der Fahrbahn muss parallel zur Herstellung der Eisenbahnüberführung die Stützwand zwischen Straße und NBS südlich der Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen hergestellt werden. Auf der Nordseite schließt an die Eisenbahnüberführung in östlicher Richtung ein Stützbauwerk entlang der NBS an.
Für die Herstellung der Gründung der Widerlager ist ein Baugrubenverbau erforderlich. Es ist dabei zu beachten, dass im Bereich der Baugrube mit Grundwasser zu rechnen ist. Hier ist voraussichtlich eine dauerhafte Grundwasserabsenkung von ca. 2,0 m erforderlich (vgl. Anlage 11.1).
Der Baustellenverkehr wird hier direkt über die BAB A8 und die B 313 abgewickelt.
Die Baustelleneinrichtungsfläche liegt unmittelbar am zu errichtenden Bauwerk, auf dem gesperrten Abschnitt der Verteilerfahrbahn. Eine zusätzliche Baustelleneinrichtungsfläche ist auf der geplanten Trasse der NBS westlich der geplanten Eisenbahnüberführung vorgesehen.
Die Bauzeit beträgt ca. 6 Monate.

1.3.12 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Auffahrt Plochingen - München

Die Arbeiten an der Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Auffahrt Plochingen - München müssen in einer ersten Bauphase abgewickelt werden und weisen Abhängigkeiten zu anderen Bauwerken der Anschlussstelle auf. Zur Herstellung der Eisenbahnüberführung muss die Richtungsfahrbahn Plochingen - München nach Westen verlegt werden.
Nach der Verlegung der Fahrbahn muss parallel zur Herstellung der Eisenbahnüberführung die Straßenüberführung der Abfahrt Karlsruhe – Plochingen über die Auffahrt Plochingen – München sowie das angrenzende Trogbauwerk erstellt werden. Auf der Nordseite schließt an die Eisenbahnüberführung in westlicher und östlicher Richtung ein Stützbauwerk entlang der NBS an.
Für die Herstellung der Gründung der Rahmen- und Trogbauwerke ist ein Baugrubenverbau erforderlich. Da die Gründungssohle oberhalb des Bemessungswasserstandes liegt, ist im Bereich der Baugrube nicht mit Grundwasser zu rechnen.
Der Bauablauf zur Herstellung der neu zu trassierenden Richtungsfahrbahn Plochingen - München und die geforderten Trassierungsparameter für die bauzeitlich genutzte Fahrbahn machen eine Verlegung der Verteilerfahrbahn erforderlich.
Der Baustellenverkehr wird hier direkt über die B 313 und die Anschlussstelle Wendlingen der BAB A8 abgewickelt.
Die Baustelleneinrichtungsfläche liegt auf der Ostseite unmittelbar am zu errichtenden Bauwerk im Bereich der späteren NBS-Trasse.
Die Bauzeit beträgt ca. 6 Monate.

1.3.13 Eisenbahnüberführung B 313

Die Arbeiten an der Eisenbahnüberführung B 313 müssen in einer ersten Bauphase ausgeführt werden. Die Herstellung der beiden Widerlager der Ei-

senbahnüberführung kann ohne Beeinträchtigung des Verkehrs auf der B 313 erfolgen.
Die Verbundträgerkonstruktion bietet den Vorteil, dass der Überbau nach kurzzeitigen Sperrungen zum Einheben der Träger ebenfalls ohne Beeinträchtigung des Verkehrs auf der B 313 hergestellt werden kann.
Bei der Herstellung der Tiefgründung der Widerlager liegt die Gründungssohle der Widerlager oberhalb des Bemessungswasserstandes. Daher ist im Bereich der Baugrube nicht mit Grundwasser zu rechnen.
Auf der Nordseite schließt an die Eisenbahnüberführung in westlicher und östlicher Richtung ein Stützbauwerk entlang der NBS an.
Der Baustellenverkehr wird hier direkt über die BAB A8 und die B 313 abgewickelt.
Die Baustelleneinrichtungsfläche liegt unmittelbar am zu errichtenden Bauwerk im Bereich der späteren NBS – Trasse.
Die Bauzeit beträgt ca. 10 Monate.

1.3.14 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe - Plochingen

Die Arbeiten an der Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe - Plochingen weisen Abhängigkeiten zu anderen Bauwerken der Anschlussstelle auf und müssen in einer ersten Bauphase abgewickelt werden. Zur Herstellung der Eisenbahnüberführung muss die Richtungsfahrbahn Karlsruhe – Plochingen nach Osten verlegt werden.
Nach der Verlegung der Fahrbahn muss parallel zur Herstellung der Eisenbahnüberführung die Stützwand zwischen der NBS und der Abfahrt Karlsruhe - Plochingen östlich der B 313 hergestellt werden.
Für die Herstellung der Tiefgründung der Widerlager muss der Grundwasserstand beachtet werden. Da die Gründungssohle der Widerlager oberhalb des Bemessungswasserstandes liegt, ist im Bereich der Baugrube nicht mit Grundwasser zu rechnen.
Der Bauablauf zur Herstellung der neu zu trassierenden Richtungsfahrbahn Karlsruhe – Plochingen und die geforderten Trassierungsparameter für die bauzeitlich genutzte Fahrbahn machen eine Verlegung der Verteilerfahrbahn, sowie der Abfahrt Richtung Plochingen der Anschlussstelle Wendlingen auf den Standstreifen der BAB A8 erforderlich.
Der Baustellenverkehr wird hier direkt über die B 313 und die Anschlussstelle Wendlingen der BAB A8 abgewickelt.
Die Baustelleneinrichtungsfläche liegt unmittelbar am zu errichtenden Bauwerk im Bereich der geplanten Trasse der NBS
Die Bauzeit beträgt ca. 6 Monate.

1.3.15 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Auffahrt Nürtingen - München

Die Arbeiten an der Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Auffahrt Nürtingen - München müssen in einer zweiten Bauphase abgewickelt werden. Zur Herstellung der Eisenbahnüberführung muss die Richtungsfahrbahn Auffahrt Nürtingen - München nach Westen verlegt werden.

Nach der Verlegung der Fahrbahn muss parallel zur Herstellung der Eisenbahnüberführung die Stützwand Verteilerfahrbahn westlich der B 313 abschnittsweise hergestellt werden.
Der Bauablauf zur Herstellung der neu zu trassierenden Richtungsfahrbahn Auffahrt Nürtingen - München und die geforderten Trassierungsparameter für die bauzeitlich genutzte Fahrbahn machen eine Verlegung der Verteilerfahrbahn erforderlich.
Für die Herstellung der Tiefgründung der Widerlager muss der Grundwasserstand beachtet werden. Da die Gründungssohle der Widerlager oberhalb des Bemessungswasserstandes liegt, ist im Bereich der Baugrube nicht mit Grundwasser zu rechnen.
Der Baustellenverkehr wird hier direkt über die BAB A8 und die B 313 abgewickelt.
Die Baustelleneinrichtungsfläche liegt unmittelbar am zu errichtenden Bauwerk, auf dem jeweils gesperrten Abschnitt der Verteilerfahrbahn.
Die Bauzeit beträgt ca. 6 Monate.

1.3.16 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße, westlich der EÜ Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen

Die Arbeiten am Stützbauwerk südlich der Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen weisen Abhängigkeiten zu anderen Bauwerken auf. Die Herstellung der Stützwandkonstruktion kann erst nach Herstellung der Unterbauten der Eisenbahnüberführung Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen erfolgen, da das Stützbauwerk an das Rahmenbauwerk angeschlossen wird.
Während der Herstellung der Stützwandkonstruktion muss die Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen aus Platzgründen bauzeitlich nach Norden verlegt werden.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen gelten gleichermaßen wie unter Kapitel 1.3.11 dargestellt.
Der Bau erfolgt innerhalb der ca. zweieinhalbjährigen Gesamtbauzeit an der AS Wendlingen.

1.3.17 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße, östlich der EÜ Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen

Die Herstellung der Stützwandkonstruktion kann nach Fertigstellung der Eisenbahnüberführung Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen, der Eisenbahn- und Straßenüberführung Auffahrt Plochingen – München sowie des Trogbauwerks der Auffahrt Plochingen - München erfolgen.
Während der Herstellung der Stützwandkonstruktion muss die Abfahrt Karlsruhe – Plochingen aus Platzgründen bauzeitlich nach Norden verlegt werden.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs sind unter Kapitel 1.3.11 beschrieben.
Die Baustelleneinrichtungsflächen sind zwischen der Abfahrt Ka-Nü und der Auffahrt Plo-Mü im Bereich der geplanten Trasse der NBS vorgesehen.
Der Bau erfolgt innerhalb der ca. zweieinhalbjährigen Gesamtbauzeit an der AS Wendlingen.

1.3.18 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße, Abfahrt Karlsruhe – Plochingen, westlich der B 313

Die Herstellung der Stützwandkonstruktion kann nach Herstellung der Unterbauten der Eisenbahnüberführung Auffahrt Plochingen – München sowie der Fertigstellung der Eisenbahnüberführung B 313 erfolgen.
Die Baustelleneinrichtungsfläche ist am südlichen Rand der geplanten NBS-Trasse vorgesehen. Die Anbindung der BE-Fläche erfolgt über die Auffahrt Plochingen – München.
Der Bau erfolgt innerhalb der ca. zweieinhalbjährigen Gesamtbauzeit an der AS Wendlingen.

1.3.19 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen: NBS-Straße, Abfahrt Karlsruhe - Plochingen, östlich der B 313

Die Herstellung der Stützwandkonstruktion kann nach Herstellung der Unterbauten der Eisenbahnüberführung Auffahrt Karlsruhe – Plochingen sowie der Fertigstellung der Eisenbahnüberführung B 313 erfolgen.
Die Baustelleneinrichtungsfläche ist am südlichen Rand der geplanten NBS-Trasse vorgesehen. Die Anbindung der BE-Fläche erfolgt über die Abfahrt Karlsruhe - Plochingen.
Der Bau erfolgt innerhalb der ca. zweieinhalbjährigen Gesamtbauzeit an der AS Wendlingen.

1.4 Straßen und Wege - Verkehrsanlagen

1.4.1 L 1204

Die Verlegung der L 1204 muss vor Beginn des Streckenbaus im Bereich von km 14,6 bis km 17,0 erfolgen, damit ein ungehinderter Verkehrsfluss für den Straßenverkehr bestehen bleibt. Dazu ist es ebenfalls notwendig, die Straßenüberführung über den Wirtschaftsweg östlich des Flughafens bei km 15,7+70 vorab zu erstellen. Als Zuwegung kann die zukünftige Straßentrasse genutzt werden sowie eine Baustraße, die neben der L 1204 auf ganzer Länge der Verlegung, auf der Nordseite erstellt wird.
Die Bauzeit beträgt ca. 12 Monate.

1.4.2 Anschlussstelle Esslingen

Der Straßenbau der Anschlussstelle Esslingen hat Abhängigkeiten zu den Bauwerken. Die Straßen- und Eisenbahnüberführung über die zukünftige Auffahrt nach Karlsruhe und den Wirtschaftsweg sollte vor dem Straßenbau erfolgen, da die Bauwerkserstellung dann ungehindert erfolgen kann. Die Eisenbahnüberführung über die L 1202 ist ebenfalls vor der Abfahrt aus Richtung München zu erstellen, damit Behinderungen auf der neuen Abfahrt ausgeschlossen werden können.

Die neue Auffahrt nach Karlsruhe kann straßenbautechnisch ohne Abhängigkeiten erstellt werden, ebenso der dazugehörige Straßenast der neuen L 1204. Eine Zuwegung der Bauflächen über die L 1202 ist jederzeit gegeben. Die Bauzeit beträgt ca. 14 Monate.

1.4.3 Betriebsumfahrt Seehof

Die Betriebsumfahrt Seehof wird mittels Parallelrampen, gemäß den Vorgaben des Landesamtes für Straßenwesen, wieder hergestellt. Der Bau kann unabhängig vom Bau der EÜ Seehof erfolgen. Eine Zuwegung über den Egertenweg ist jederzeit gegeben. Da der Erdtransport des Streckenbaus der NBS (km 21,9 bis 24,2) über die Betriebsumfahrt erfolgt, ~~erhält der Auf- und Abfahrtsbereich jeweils eine markierte Beschleunigungs- bzw. Verzögerungsspur (Länge je ca. 100 m). Diese werden auf der bestehenden Standspur der BAB A8 angelegt.~~ *wird die bestehende Standspur auf einer Länge von 150 m durch eine 3,50 m breite Ausfahrspur ersetzt. Für den Auffahrtsbereich auf die BAB A8 wird eine Verflechtungsspur gebaut, die als Beschleunigungsspur für die Betriebsumfahrt Seehof und als Verzögerungsspur der AS Wendlingen genutzt werden kann (Länge ca. 400m).*
Die Bauzeit beträgt ca. 4 Monate.

1.4.4 Anschlussstelle Wendlingen

Die Tieferlegung der Auf- und Abfahrten sowie die „Auflösung" der Verteilerfahrbahn auf der Südseite der BAB A8 hat Abhängigkeiten zu den jeweiligen Eisenbahnüberführungen und dem notwendigen Bau von Stützwänden bzw. Trogabschnitten zwischen den Straßenrampen und den Rampen der NBS.
Daher ist vorgesehen als Bauphase 1 die Auffahrt von Plochingen in Richtung München und die Abfahrt von Karlsruhe in Richtung Plochingen gleichzeitig umzubauen. Es ist eine bauzeitliche Verlegung der beiden Fahrspuren vorgesehen. In dieser Zeit müssen auch die beiden Eisenbahnüberführungen über Auf- und Abfahrt sowie die Stützwände zwischen NBS und Straße westlich und östlich der B 313 hergestellt werden. Weiterhin ist das Trogbauwerk der Auffahrt Plochingen – München in Teilbereichen herzustellen.
Die Abfahrt von Karlsruhe in Richtung Nürtingen und die Auffahrt von Nürtingen in Richtung München werden als Bauphase 2 gleichzeitig umgebaut und die Fahrtbeziehungen durch die bauzeitliche Verlegung der Fahrbahnen aufrechterhalten. In dieser Zeit müssen auch die beiden Eisenbahnüberführungen über Ab- und Auffahrt sowie die Stützwände der Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen zur NBS und zur Rampe Karlsruhe – Plochingen, das Trogbauwerk der Auffahrt Plochingen – München und das Stützbauwerk östlich der B 313 zwischen Rampe und BAB hergestellt werden.
Anschließend wird als Bauphase 3 die Ausfahrt aus der BAB A 8 bis zur SÜ über die Auffahrt Plochingen – München und die Einfahrt in die BAB A8 östlich der EÜ Nürtingen – München erstellt, wobei auch hier eine bauzeitliche Verlegung der Fahrbahn erforderlich ist.
Die Bauzeit beträgt ca. 20 Monate.

1.5 Straßen und Wege - Ingenieurbauwerke

1.5.1 Straßenüberführung L 1204 über Wirtschaftsweg östlich des Flughafens

Die Arbeiten an der Straßenüberführung müssen vor der Baumaßnahme zur Herstellung der Eisenbahnüberführung über den Wirtschaftsweg östlich des Flughafens, sowie vor der Umverlegung der Landesstraße L 1204 in ihre endgültige Lage, ausgeführt werden. Für die Dauer der Herstellung des Bauwerks muss der Wirtschaftsweg gesperrt werden. Eine örtliche Umleitung über den östlich gelegenen Wirtschaftsweg parallel zur K 1269 neu ist gegeben. Die Entfernung der Wirtschaftswege beträgt ca. 1,5 km.
Die Baugrube zur Herstellung der Straßenüberführung kann abgeböscht werden. Bei Vorliegen der Mittelwasser-Verhältnisse wird eine Grundwasserabsenkung von ca. 2 m erforderlich.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen sind unter Kapitel 1.3.1 beschrieben.
Die Bauzeit beträgt ca. 10 Monate.

1.5.2 Straßenüberführung Seitenweg über Wirtschaftsweg östlich des Flughafens

Die Arbeiten an der Straßenüberführung können erst nach Beendigung der Baumaßnahmen zur Herstellung der Straßenüberführung L 1204 über den Wirtschaftsweg östlich des Flughafens, sowie vor der Umlegung der Landesstraße L 1204 in ihre endgültige Lage, ausgeführt werden. Für die Dauer der Herstellung des Bauwerks muss der Wirtschaftsweg gesperrt werden. Eine örtliche Umleitung über den östlich gelegenen Wirtschaftsweg parallel zur K 1269 neu ist gegeben. Die Entfernung der Wirtschaftswege beträgt ca. 1,5 km.
Nach Abbruch der bestehenden Kappenkonstruktion und Verringerung des Bauwerks auf die geplante Breite kann die Abdichtung aufgebracht werden. Der Überbau wird durch die Kappenkonstruktion vervollständigt
Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen sind unter Kapitel 1.3.1 beschrieben.
Die Bauzeit beträgt ca. 10 Monate.

1.5.3 Stützbauwerk Auffahrt Anschlussstelle Esslingen

Die südliche Stützwand der Auffahrt muss vor der Umverlegung der Auffahrt zur Anschlussstelle Esslingen ausgeführt werden. Die nördliche Stützwand steht in einem bauablauftechnischen Zusammenhang mit der Herstellung des Erdbauwerks westlich der Eisenbahnüberführung Auffahrt Anschlussstelle Esslingen und Radweg. Die Stützwand muss vor dem Erdbauwerk erstellt werden. Es besteht jedoch keine zwingende Abhängigkeit der Herstellung der Eisenbahnüberführung Auffahrt Anschlussstelle Esslingen und Radweg und der nördlichen Stützwand.
Während der Herstellung der südlichen Stützwand ist ein Baugrubenverbau zur Sicherung der BAB erforderlich. Von einer Beeinträchtigung des Verkehrs

auf der BAB A8 ist durch den Bau der Stützwandkonstruktion nicht auszugehen.
Eine Wasserhaltung ist voraussichtlich nicht erforderlich, da die Gründung der Wand oberhalb des Bemessungswasserstandes zu liegen kommen.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen sind unter Kapitel 1.3.3 beschrieben.
Die Bauzeit beträgt ca. 10 Monate.

1.5.4 Straßenüberführung L 1204 über Auffahrt Anschlussstelle Esslingen und Radweg

Der Bau der Straßenüberführung erfolgt vor der Umgestaltung der Landesstraße L 1204, der Auffahrt zur Anschlussstelle Esslingen und des Seitenweges. Für die Dauer der Herstellung des östlichen Widerlagers muss der Radweg geringfügig umverlegt werden.
Die Baugrube des östlichen Widerlagers muss auf der dem Radweg zugewandten Seite durch einen Verbau gesichert werden.
Während der Überbauherstellung muss entweder das Lichtraumprofil eingeschränkt werden oder es wird der Radweg östlich des Widerlagers vorbeigeführt.
Eine Wasserhaltung ist voraussichtlich nicht erforderlich, da die Widerlager-Fundamente oberhalb des Bemessungswasserstandes zu liegen kommen.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen sind unter Kapitel 1.3.3 beschrieben.
Die Bauzeit beträgt ca. 8 Monate.

1.5.5 Stütz- und Trogbauwerk Abfahrt Anschlussstelle Esslingen

Die südliche Stützwand der Auffahrt muss vor der Umlegung der Abfahrt zur Anschlussstelle Esslingen ausgeführt werden.. Die nördliche Stützwand muss vor dem Erdbauwerk östlich der Eisenbahnüberführung L 1202 erstellt werden.
Während der Herstellung der südlichen Stütz- und Trogwand ist ein Baugrubenverbau zur Sicherung der BAB erforderlich. Von einer Beeinträchtigung des Verkehrs auf der BAB A8 ist durch den Bau der Stütz- und Trogkonstruktion nicht auszugehen.
Der Bemessungswasserstand liegt unterhalb des bestehenden Trogbauwerks, es sind jedoch Sickerwasserzutritte nicht auszuschließen, so dass eine Wasserhaltung erforderlich werden kann.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen sind unter Kapitel 1.3.4 beschrieben.
Die Bauzeit beträgt ca. 10 Monate.

1.5.6 Straßenüberführung Wirtschaftsweg über den Sulzbach

Die Straßenüberführung des Wirtschaftsweges muss vor dem Baubeginn der Stützenachse 40 der Eisenbahnüberführung Sulzbachtal hergestellt werden, da diese in die bestehende Wirtschaftswegbrücke zu liegen kommt.

Für die Herstellung der Flachgründung der Widerlager ist eine Baugrube mit Wasserhaltung erforderlich.
Die Abwicklung des Baustellenverkehrs erfolgt über die beiden parallel zum Sulzbach verlaufenden Wirtschaftswege, die in Denkendorf an das öffentliche Straßennetz angeschlossen sind.
Die BE-Fläche wird auf dem vorhandenen Wanderparkplatz angelegt.
Die Bauzeit beträgt ca. 5 Monate.

1.5.7 Straßenüberführung Wirtschaftsweg Wangerhöfe

Für den Zeitraum der Herstellung der Brücke muss der Verkehr auf dem Wirtschaftsweg Wangerhöfe umgeleitet werden. Als Umleitungsstrecken können die Wirtschaftswege Seehof und Köngen – Unterensingen im Osten in Anspruch genommen werden. Dabei ergibt sich jedoch die Abhängigkeit, dass die ebenfalls neu zu erstellende Eisenbahnüberführung Seehof und die Straßenüberführung des Wirtschaftsweges Köngen – Unterensingen nicht gleichzeitig mit der Straßenüberführung Wirtschaftsweg Wangerhöfe hergestellt werden können, um eine mehrere Kilometer lange Umwegebeziehung zu vermeiden.
Als vorteilhaft erweist sich die vorgezogene Herstellung der Eisenbahnüberführung Wirtschaftsweg Seehof.
Die östlich gelegene Straßenüberführung Wirtschaftsweg Seehof liegt in einer Entfernung von ca. 500 m, der noch weiter östlich verlaufende Wirtschaftsweg Köngen – Unterensingen liegt ca. 1500 m entfernt.
Der Überbau der bestehenden Straßenüberführung über die BAB A8 muss vor dem Abbruch des südlichen Widerlagers durch eine widerlagernahe Hilfskonstruktion abgestützt werden. Nach dem Abbruch des Widerlagers erfolgt der Aushub des Geländeeinschnittes für die Trasse der NBS.
Nach der Herstellung der Straßenüberführung Wirtschaftsweg Wangerhöfe und der Stützung des Überbaus der bestehenden Brücke kann die Hilfsunterstützung entfernt werden.
Eine Wasserhaltung ist voraussichtlich nicht erforderlich, da die Widerlager-Fundamente oberhalb des Bemessungswasserstandes zu liegen kommen.
Der Baustellenverkehr wird über die parallel zur NBS-Trasse verlaufende Baustraße abgewickelt, die an den Egertenweg anschließt.
Die Baustelleneinrichtungsfläche liegt auf der Ostseite des zu erstellenden Bauwerkes im Bereich der NBS-Trasse.
Die Bauzeit beträgt ca. 8 Monate.

1.5.8 Straßenüberführung Wirtschaftsweg Köngen - Unterensingen

Für den Zeitraum der Herstellung der Brücke muss der Verkehr auf dem Wirtschaftsweg Köngen - Unterensingen umgeleitet werden. Als Umleitungsstrecken können die Wirtschaftswege Seehof und Wangerhöfe im Westen in Anspruch genommen werden. Dabei ergibt sich jedoch die Abhängigkeit, dass die ebenfalls neu zu erstellende Eisenbahnüberführung Seehof und die Straßenüberführung des Wirtschaftsweges Wangerhöfe nicht gleichzeitig mit der Straßenüberführung Wirtschaftsweg Köngen - Unterensingen hergestellt werden können.

Als vorteilhaft erweist sich die vorgezogene Herstellung der Eisenbahnüberführung Wirtschaftsweg Seehof.
Die westlich gelegene Straßenüberführung Wirtschaftsweg Seehof liegt in einer Entfernung von ca. 800 m, der noch weiter westlich verlaufende Wirtschaftsweg Wangerhöfe liegt ca. 1500 m entfernt.
Zur Herstellung der Stützkonstruktion am Übergang von der bestehenden Brücke auf die neu geplante Straßenüberführung Wirtschaftsweg Köngen - Unterensingen muss das südliche Widerlager der bestehenden Brücke durch einen Baugrubenverbau gesichert werden. Anschließend werden die Halbschalen hergestellt. Über ein provisorisches Joch, das mit den Halbschalen verbunden ist, kann der Überbau der bestehenden Brücke aufgelagert werden. Danach erfolgt der Abbruch des alten Widerlagers und die Herstellung der Jochträger zur Auflagerung der Endquerträger des bestehenden und des geplanten Überbaus der Straßenüberführung Wirtschaftsweg Köngen – Unterensingen.
Eine Wasserhaltung ist voraussichtlich nicht erforderlich, da die Widerlager-Fundamente oberhalb des Bemessungswasserstandes zu liegen kommen.
Der Baustellenverkehr wird über die parallel zur NBS-Trasse verlaufende Baustraße abgewickelt, die an den Egertenweg anschließt.
Die Baustelleneinrichtungsfläche liegt auf der Westseite des zu erstellenden Bauwerkes im Bereich der NBS-Trasse.
Die Bauzeit beträgt ca. 8 Monate.

1.5.9 Straßenüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe – Plochingen über Auffahrt Plochingen – München

Die Arbeiten an der Straßenüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe - Plochingen müssen in einer ersten Bauphase abgewickelt werden und weisen Abhängigkeiten zu anderen Bauwerken auf. Zur Herstellung der Straßenüberführung muss die Richtungsfahrbahn Plochingen - München nach Westen verlegt werden.
Nach der Verlegung der Fahrbahn muss parallel zur Herstellung der Straßenüberführung der Abfahrt Karlsruhe – Plochingen über die Auffahrt Plochingen – München die Eisenbahnüberführung Auffahrt Plochingen – München sowie das angrenzende Trogbauwerk erstellt werden.
Für die Herstellung der Gründung der Rahmen- und Trogbauwerke ist ein Baugrubenverbau erforderlich. Da die Gründungssohle oberhalb des Bemessungswasserstandes liegt, ist im Bereich der Baugrube nicht mit Grundwasser zu rechnen.
Der Bauablauf zur Herstellung der neu zu trassierenden Richtungsfahrbahn Plochingen - München und die geforderten Trassierungsparameter für die bauzeitlich genutzte Fahrbahn machen eine Verlegung der Verteilerfahrbahn erforderlich.
Der Baustellenverkehr wird hier direkt über die B 313 und die Anschlussstelle Wendlingen der BAB A8 abgewickelt.
Die Baustelleneinrichtungsfläche liegt auf der Ostseite unmittelbar am zu errichtenden Bauwerk im Bereich der späteren NBS-Trasse.
Die Bauzeit beträgt ca. 10 Monate.

1.5.10 Straßenüberführung B 313

Die Arbeiten an der Straßenüberführung B 313 müssen in einer ersten Bauphase ausgeführt werden. Die Herstellung der beiden Widerlager der Straßenüberführung kann ohne Beeinträchtigung des Verkehrs auf der B 313 erfolgen.
Die Verbundträgerkonstruktion birgt den Vorteil, dass der Überbau nach kurzzeitigen Sperrungen zum Einheben der Träger ebenfalls ohne Beeinträchtigung des Verkehrs auf der B 313 hergestellt werden kann.
Bei der Herstellung der Tiefgründung der Widerlager muss der Grundwasserstand beachtet werden. Da die Gründungssohle der Widerlager oberhalb des Bemessungswasserstandes liegt, ist im Bereich der Baugrube nicht mit Grundwasser zu rechnen.
Auf der Südseite schließt die Eisenbahnüberführung B 313, in westlicher Richtung schließt das Trogbauwerk der Auffahrt Plochingen - München und in östlicher Richtung ein Stützbauwerk zwischen der Auffahrt Plochingen - München und der Abfahrt Karlsruhe - Plochingen an.
Der Baustellenverkehr wird hier direkt über die Anschlussstelle Wendlingen der BAB A8 und die B 313 abgewickelt.
Die Baustelleneinrichtungsfläche liegt unmittelbar am zu errichtenden Bauwerk im Bereich der späteren NBS – Trasse.
Die Bauzeit beträgt ca. 10 Monate.

1.5.11 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen, nördlich Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen

Die Herstellung der Stützwandkonstruktion kann nach Herstellung der Unterbauten der Eisenbahnüberführung Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen erfolgen.
Während der Herstellung der Stützwandkonstruktion muss die Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen bauzeitlich nach Norden verlegt werden.
Bei Vorliegen der Mittelwasser-Verhältnisse wird eine bauzeitliche Grundwasserabsenkung von ca. 1 m erforderlich.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen sind unter Kapitel 1.3.11 beschrieben. Für die Herstellung der Stützwand ist ein Baugrubenverbau erforderlich.
Der Bau erfolgt innerhalb der ca. zweieinhalbjährigen Gesamtbauzeit an der AS Wendlingen.

1.5.12 Trogbauwerk Anschlussstelle Wendlingen Auffahrt Plochingen – München, westlich der B 313

Die Arbeiten zur Herstellung des Trogbauwerks Auffahrt Plochingen - München müssen in einer zweiten Bauphase abgewickelt werden und weisen Abhängigkeiten zu anderen Bauwerken auf. Zur Herstellung des Trogbauwerks muss die Richtungsfahrbahn Plochingen - München nach Osten verlegt werden.
Die Herstellung des Trogs kann nach der Fertigstellung der Straßenüberführung der Abfahrt Karlsruhe – Plochingen über die Auffahrt Plochingen – München sowie der Straßenüberführung B 313 erfolgen.

Für die Herstellung des Trogbauwerks ist ein Baugrubenverbau erforderlich. Da die Gründungssohle oberhalb des Bemessungswasserstandes liegt, ist im Bereich der Baugrube nicht mit Grundwasser zu rechnen.
Der Bauablauf zur Herstellung der neu zu trassierenden Richtungsfahrbahn Plochingen - München und die geforderten Trassierungsparameter für die bauzeitlich genutzte Fahrbahn machen eine Verlegung der Verteilerfahrbahn erforderlich.
Der Baustellenverkehr wird hier direkt über die Abfahrt Karlsruhe - Plochingen der Anschlussstelle Wendlingen der BAB A8 abgewickelt.
Die Baustelleneinrichtungsfläche liegt auf der Westseite unmittelbar am zu errichtenden Bauwerk.
Der Bau erfolgt innerhalb der ca. zweieinhalbjährigen Gesamtbauzeit an der AS Wendlingen.

1.5.13 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen, nördlich Abfahrt Karlsruhe – Plochingen, östlich der B 313

Die Herstellung der Stützwandkonstruktion kann nach Fertigstellung der Straßenüberführung B 313 erfolgen.
Während der Herstellung der Stützwandkonstruktion muss die Auffahrt Plochingen - München bauzeitlich nach Süden verlegt werden.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs erfolgt über die Auffahrt Plochingen - München. Die Baustelleneinrichtungsflächen liegen unmittelbar im Bereich der zu errichtenden Stützwand auf den bauzeitlich stillgelegten Flächen der Auffahrt Plochingen - München. Für die Herstellung der Stützwand ist ein Baugrubenverbau erforderlich.
Der Bau erfolgt innerhalb der ca. zweieinhalbjährigen Gesamtbauzeit an der AS Wendlingen.

1.5.14 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen, nördlich Auffahrt Plochingen – München, östlich der B 313

Die Herstellung der Stützwandkonstruktion muss in zwei Teilabschnitten erfolgen. Der westliche Teil kann gleichzeitig mit dem Stützbauwerk nördlich Abfahrt Karlsruhe – Plochingen, östlich der B 313 in einer zweiten Bauphase gebaut werden. Der östliche Teil muss in einer dritten Bauphase errichtet werden.
In der dritten Bauphase muss die Auffahrt Plochingen – München über die nach Osten verschobene Behelfsfahrbahn geleitet werden. Dadurch kann die Fahrbahn im Bereich der Stützwand nach Süden verschoben werden.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs erfolgt über die Auffahrt Plochingen - München. Die Baustelleneinrichtungsflächen liegen südlich der BAB A8.
Der Bau erfolgt innerhalb der ca. zweieinhalbjährigen Gesamtbauzeit an der AS Wendlingen.

1.5.15 Stützbauwerk „Gabionen" Anschlussstelle Wendlingen, westlich Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen

Die Herstellung der Stützwandkonstruktion kann nach Herstellung der Unterbauten der Eisenbahnüberführung Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen erfolgen.
Während der Herstellung der Stützwandkonstruktion muss die Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen bauzeitlich nach Osten verlegt werden.
Bei Vorliegen der Mittelwasser-Verhältnisse wird eine bauzeitliche Grundwasserabsenkung von ca. 0,5 m erforderlich.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs und die BE-Flächen sind unter Kapitel 1.3.11 beschrieben. Für die Herstellung der Stützwand ist ein Baugrubenverbau erforderlich.
Der Bau erfolgt innerhalb der ca. zweieinhalbjährigen Gesamtbauzeit an der AS Wendlingen.

1.5.16 Straßenüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Auffahrt Nürtingen – Karlsruhe über Abfahrt Karlsruhe – Plochingen

Die Arbeiten an der Straßenüberführung Nürtingen – Karlsruhe werden in der ersten Bauphase ausgeführt. Die Herstellung der beiden Widerlager der Straßenüberführung kann ohne Beeinträchtigung des Verkehrs auf der Abfahrt Karlsruhe – Plochingen erfolgen.
Bei der Herstellung der Gründung der Widerlager muss der Grundwasserstand beachtet werden. Da die Gründungssohle der Widerlager oberhalb des Bemessungswasserstandes liegt, ist im Bereich der Baugrube nicht mit Grundwasser zu rechnen.
Auf der Südostseite schließt an die SÜ ein Stützbauwerk zwischen der Auffahrt Nürtingen – München und der Abfahrt Karlsruhe – Plochingen an.
Der Baustellenverkehr wird hier direkt über die Anschlussstelle Wendlingen der BAB A8 und die B 313 abgewickelt.
Die Baustelleneinrichtungsfläche liegt unmittelbar am zu errichtenden Bauwerk im Bereich von bisherigem Verkehrsbegleitgrün.
Die Bauzeit beträgt ca. 6 Monate.

1.5.17 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen, nördlich Auffahrt Nürtingen – München

Die Herstellung der Stützwandkonstruktion kann erst erfolgen, wenn die Auffahrt Nürtingen – München bauzeitlich verlegt ist. In der dritten Bauphase muss die Auffahrt Nürtingen – München über die nach Norden verschobene Behelfsfahrbahn geleitet werden. Dadurch kann die Fahrbahn im Bereich der Stützwand gleichzeitig mit dieser hergestellt werden.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs erfolgt über die Auffahrt Nürtingen – Karlsruhe. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind die gleichen wie bei der SÜ Auffahrt Nürtingen – Karlsruhe.
Die Bauzeit beträgt ca. 6 Monate.

1.5.18 Stützbauwerk Anschlussstelle Wendlingen, westlich Auffahrt Nürtingen – Karlsruhe östlich der B 313

Die Herstellung der Stützwandkonstruktion kann erst erfolgen, wenn die Auffahrt Nürtingen – München bauzeitlich verlegt ist. In der dritten Bauphase muss die Auffahrt Nürtingen – München über die nach Norden verschobene Behelfsfahrbahn geleitet werden. Dadurch kann die Fahrbahn im Bereich der Stützwand gleichzeitig mit dieser hergestellt werden.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs erfolgt über die Behelfsauffahrt Nürtingen – München. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind die gleichen wie bei der SÜ Auffahrt Nürtingen – Karlsruhe.
Die Bauzeit beträgt ca. 6 Monate.

Stuttgart 21

19. Dez 2003

DB

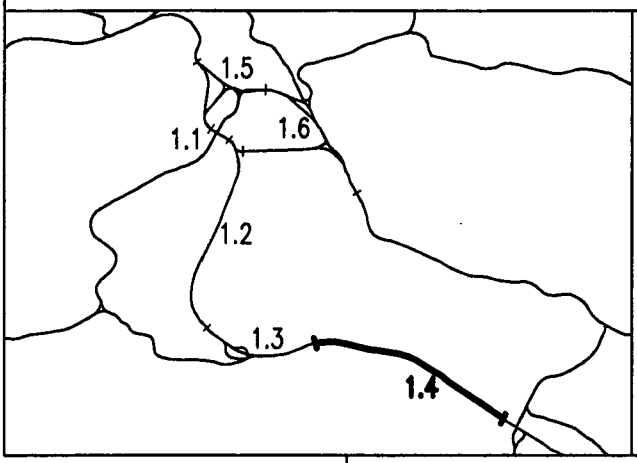
Planfestgestellt gemäß § 18 AEG durch Beschluss vom 30. April 2008
Az.: ~~59180 PAP-P S21-pFA1.4~~
Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe
Im Auftrag

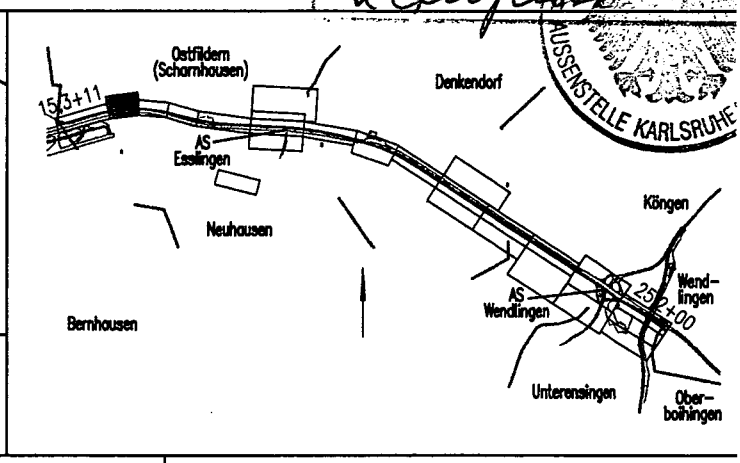
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung					
1.4	0 2	0 0	4 8 1 3	I F	P	I b I	I K 1 0		0	
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk	Ebene	Planinhalt	Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Bauzustände und Baulogistik

NBS

SÜ L1204 und EÜ über WW östlich Flughafen
Baustelleneinrichtungsfläche

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:500

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003 19-02

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 13.2

Blatt 1 von 12

Stuttgart 21

19. Dez 2003

DB

Planfestgestellt gemäß § 18 AEG durch Beschluss

vom 30. April 2008

Az.: 50100 PAP-PS21-pFA1.4

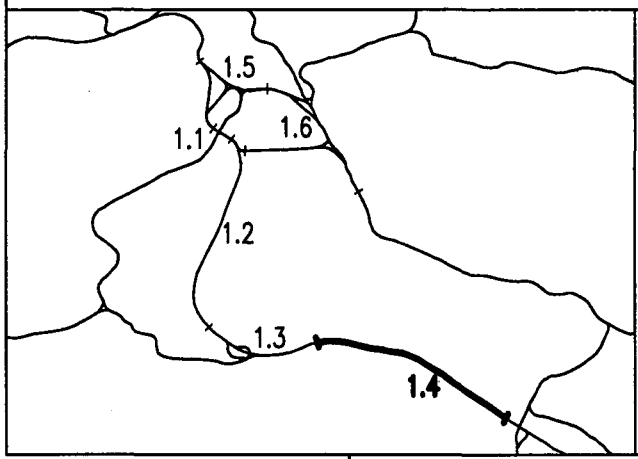
Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe

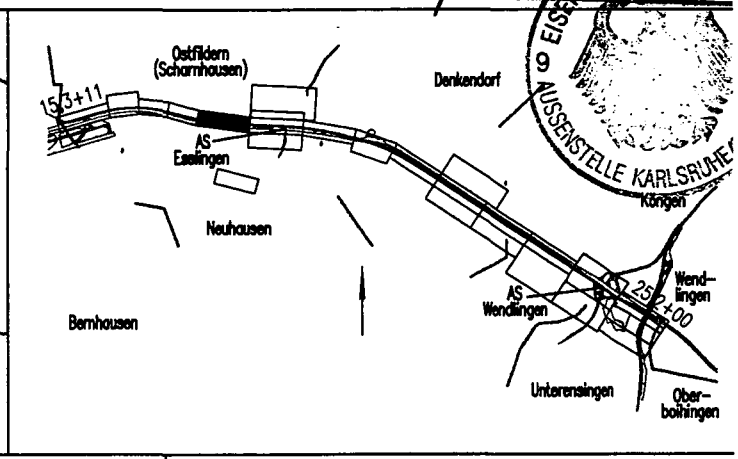
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung				Blattschnittcodierung			Organisatorische Codierung							
1.4	02	00		4813	II		P	Ib	I		IK20		0	
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt		Streckennummer	Bezirk		Phase	Planzeichen			Gewerk Ebene		Planinhalt	Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Bauzustände und Baulogistik

NBS

EÜ K1269 neu

Baustelleneinrichtungsfläche

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:500

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003 19-03

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 13.2

Blatt 2 von 12

Stuttgart 21

19. Dez. 2003

DB

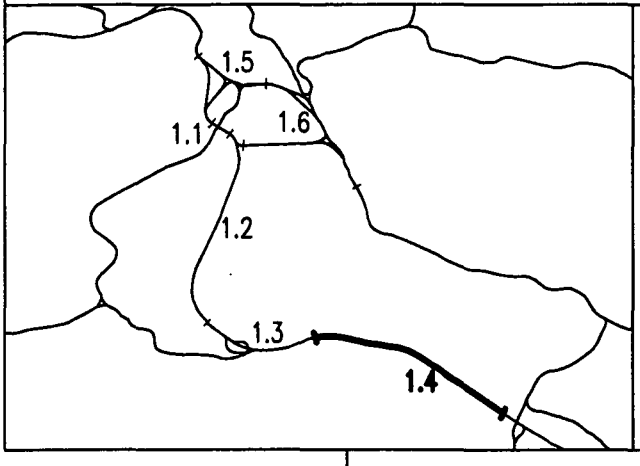
Planfestgestellt gem. § 18 AEG durch Beschluss
vom 30. April 2008
Az.: 59190 PAP=P S21=PFA1.4
Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe

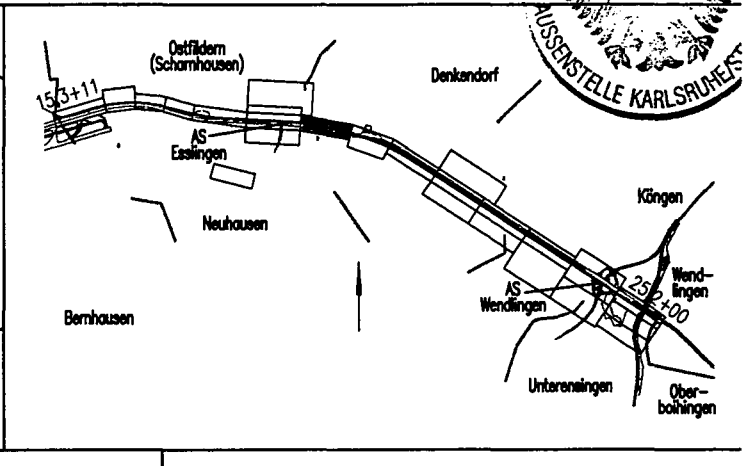
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung			
1.4	02	00	4813	IK	P	Ib I	IKB0	0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene Planinhalt	Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Bauzustände und Baulogistik
NBS
Anschlusstelle Esslingen
Baustelleneinrichtungsfläche

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:500

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003 19-04

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 13.2

Blatt 3 von 12

Stuttgart 21

19. Dez. 2003

DB

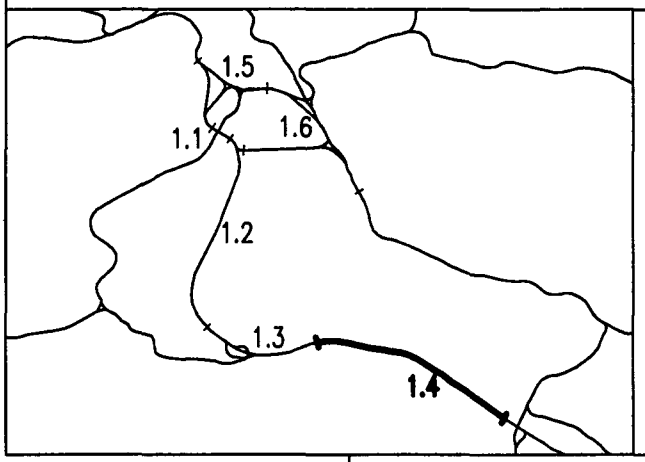
Planfestgestellt gem. § 18 durch Beschluss AE
vom 30. April 2008
Az.: 50180 PAP-P S21-PFA1.4

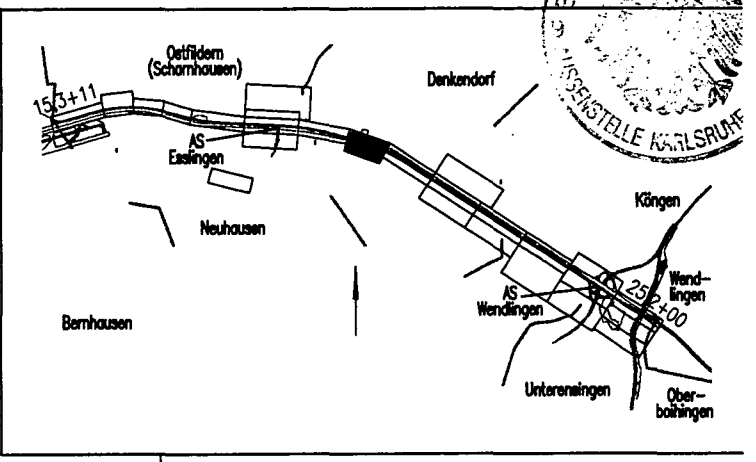
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung			
1.4	0 2	0 0	4 8 1 3	I M	P	I b I	I K 4 0	0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene Planinhalt	Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Bauzustände und Baulogistik
NBS
Westportal Tunnel Denkendorf
Baustelleneinrichtungsfläche

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:500

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003 19-05

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 13.2

Blatt 4 von 12

Stuttgart 21

19. Dez 2003

DB

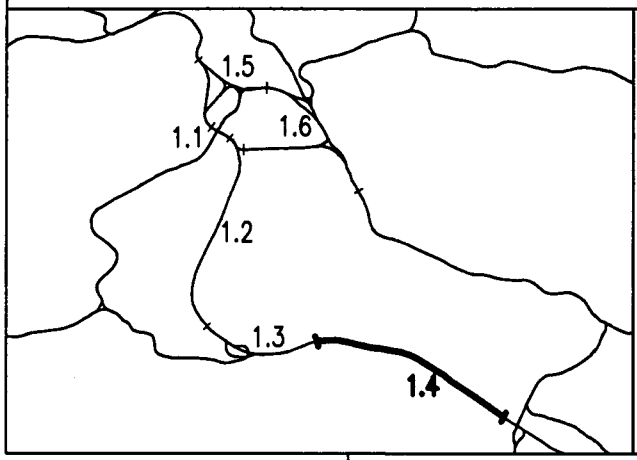
Planfestgestellt gemäß § 18 AE
durch Beschluss
vom 30. April 2008
Az.: 59180 PAP-PS21-PFA1.4

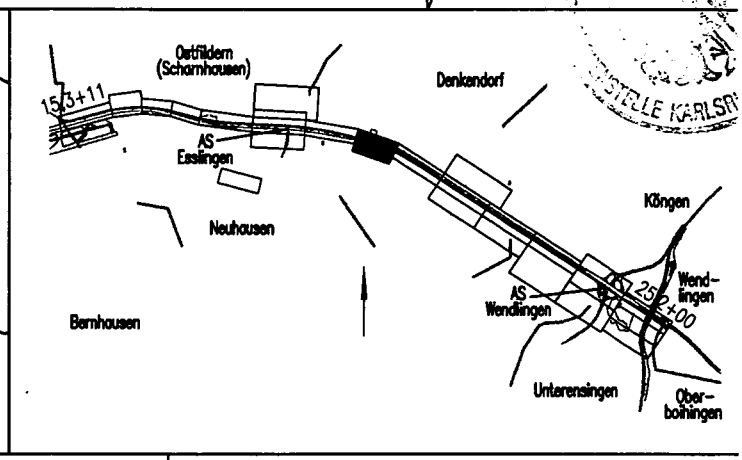
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung				
1.4	0 2	0 0	4 8 1 3	I M	P	I b I	I K 5 0		0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene	Planinhalt	Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Bauzustände und Baulogistik

NBS
Ostportal Tunnel Denkendorf
Baustelleneinrichtungsfläche

	Datum	Name
Gezeichnet	05/02	LHI
Bearbeiter	05/02	KGU

Maßstab 1:500

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003 19-06

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 13.2

Blatt 5 von 12

Stuttgart 21

19. Dez. 2003

DB

Planfestgestellt gemäß § 18 durch Beschluss

vom 30. April 2008

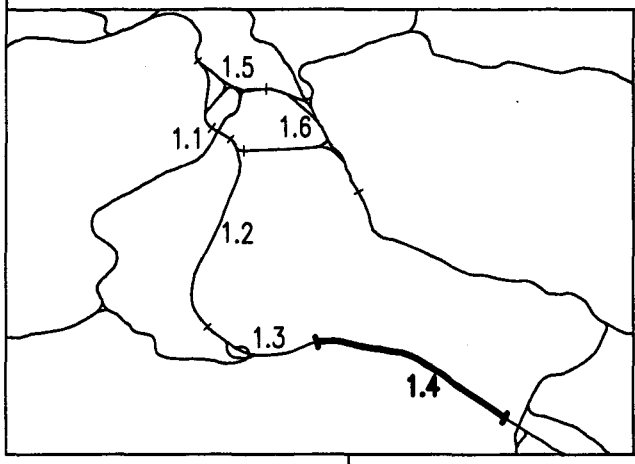
Az.: 50180 PAP-PS21-PFA1.4

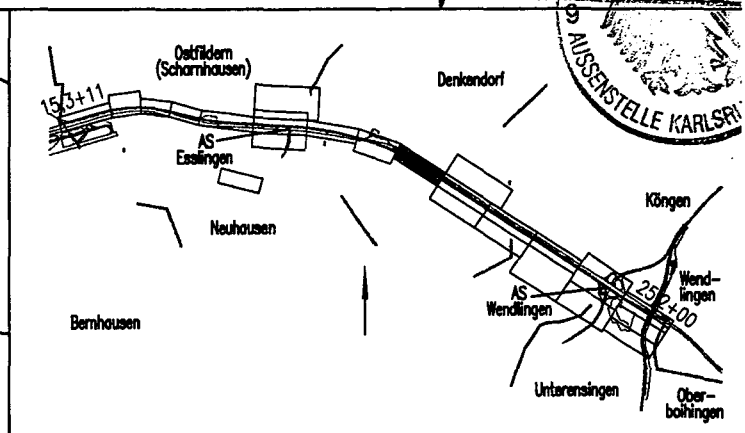
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung			
1.4	02	00	4813	IN	P	Ib1	IK60	0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene Planinhalt	Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Bauzustände und Baulogistik
NBS
EÜ Denkendorfer Tal
Baustelleneinrichtungsfläche

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:500

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003 19-07

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 13.2

Blatt 6 von 12

Stuttgart 21

19. Dez. 2003

DB

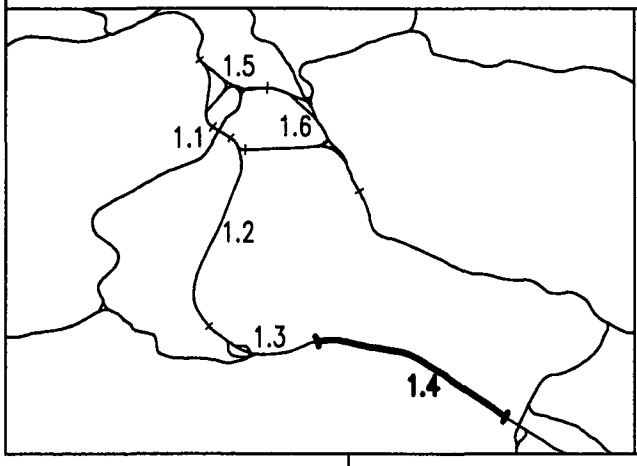
Planfestgestellt gemäß § 18 AEG
durch Beschluss
vom 30. April 2008
Az.: 59180 PAP-P S21-PFA1.4

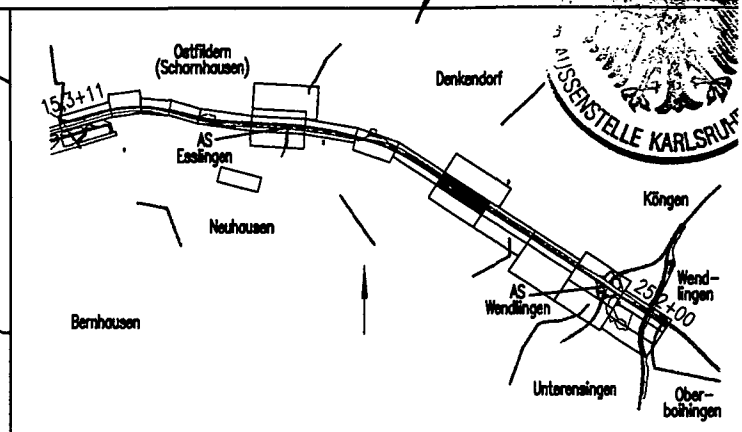
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung			
1.4	0 2	0 0	4 8 1 3	1 0	P	I b I	I K 7 0	0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene Planinhalt	Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Bauzustände und Baulogistik
NBS
Westseite EÜ Sulzbachtal
Baustelleneinrichtungsfläche

	Datum	Name
Gezeichnet	05/02	LHI
Bearbeiter	05/02	KGU

Maßstab 1:500

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003 19-08

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 13.2

Blatt 7 von 12

Stuttgart 21

19. Dez. 2003

DB

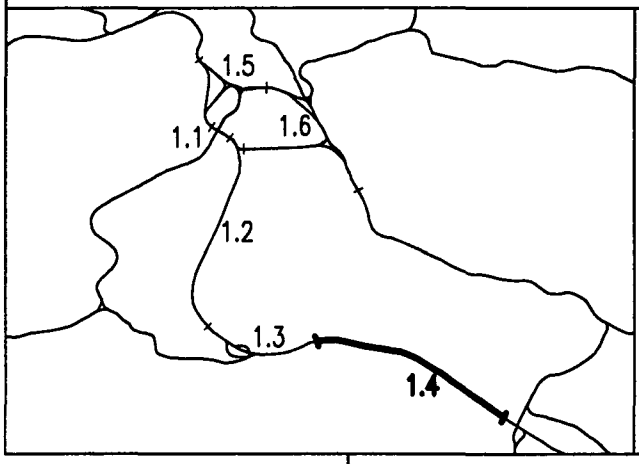
Planfestgestellt gemäß § 18 AE
durch Beschluss
vom 30. April 2008
Az.: 59160 PAP-PS21-PFA1.4
Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Stuttgart
Im Auftrag
EISENBAHN-BUA AUSSENSTELLE KARLS

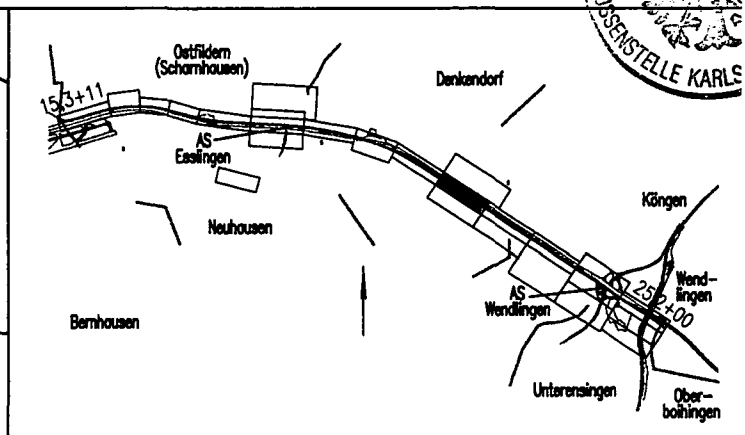
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung				
1.4	0 2	0 0	4 8 1 3	1 0	P	1 b 1	1 K 8 0		0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene Planinhalt		Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Bauzustände und Baulogistik
NBS
Ostseite EÜ Sulzbachtal
Baustelleneinrichtungsfläche

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:500

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003 19-09

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

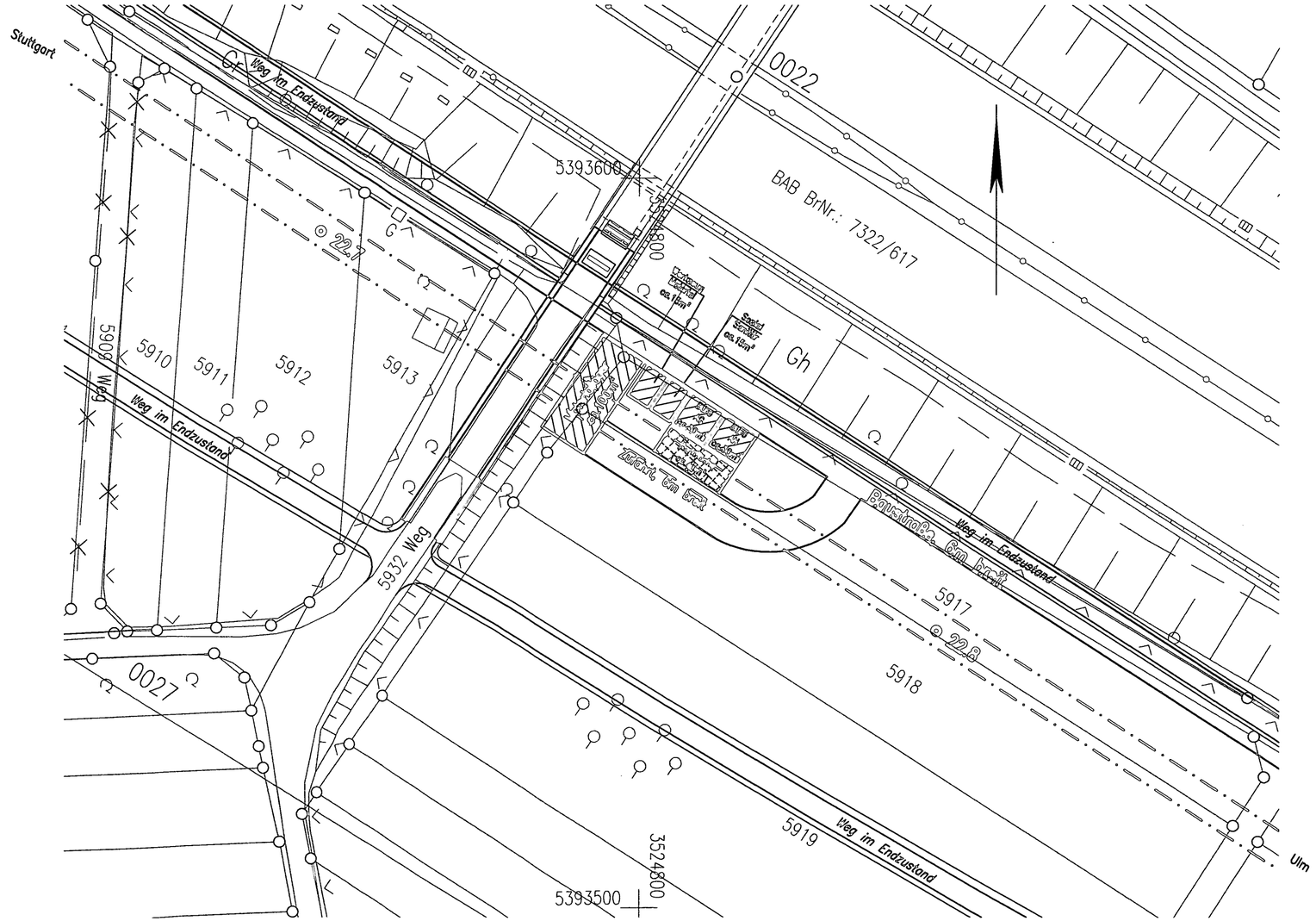
Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 13.2

Blatt 8 von 12

Lageplan Baustelleneinrichtungsfläche



Stuttgart 21

19. Dez. 2003

DB

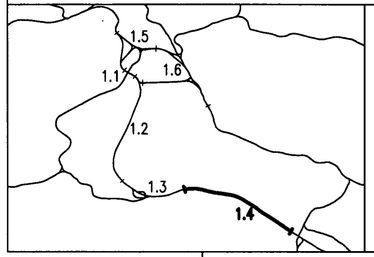
Planfestgestellt gemäß § 18 durch Beschluss
vom 30. April 2003
Az: 58100 PAP-PS21-PFA1.4

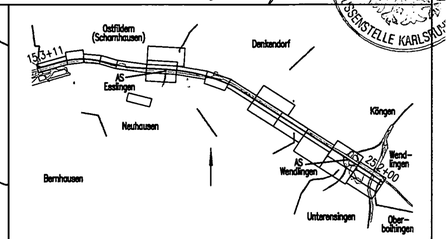
EISENBAHN-BUNDESAMT AUSSENSTELLE KARLSRUHE

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen
Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung					
1.4	0 2	0 0	4 8 1 3	I P	P	I b I	I K 9 0			0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk	Ebene	Planinhalt	Index

Auftraggeber
DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung
Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lauterschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH
DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Bauzustände und Baulogistik
NBS
SÜ Wangerhöfe
Baustelleneinrichtungsfläche

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:500

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

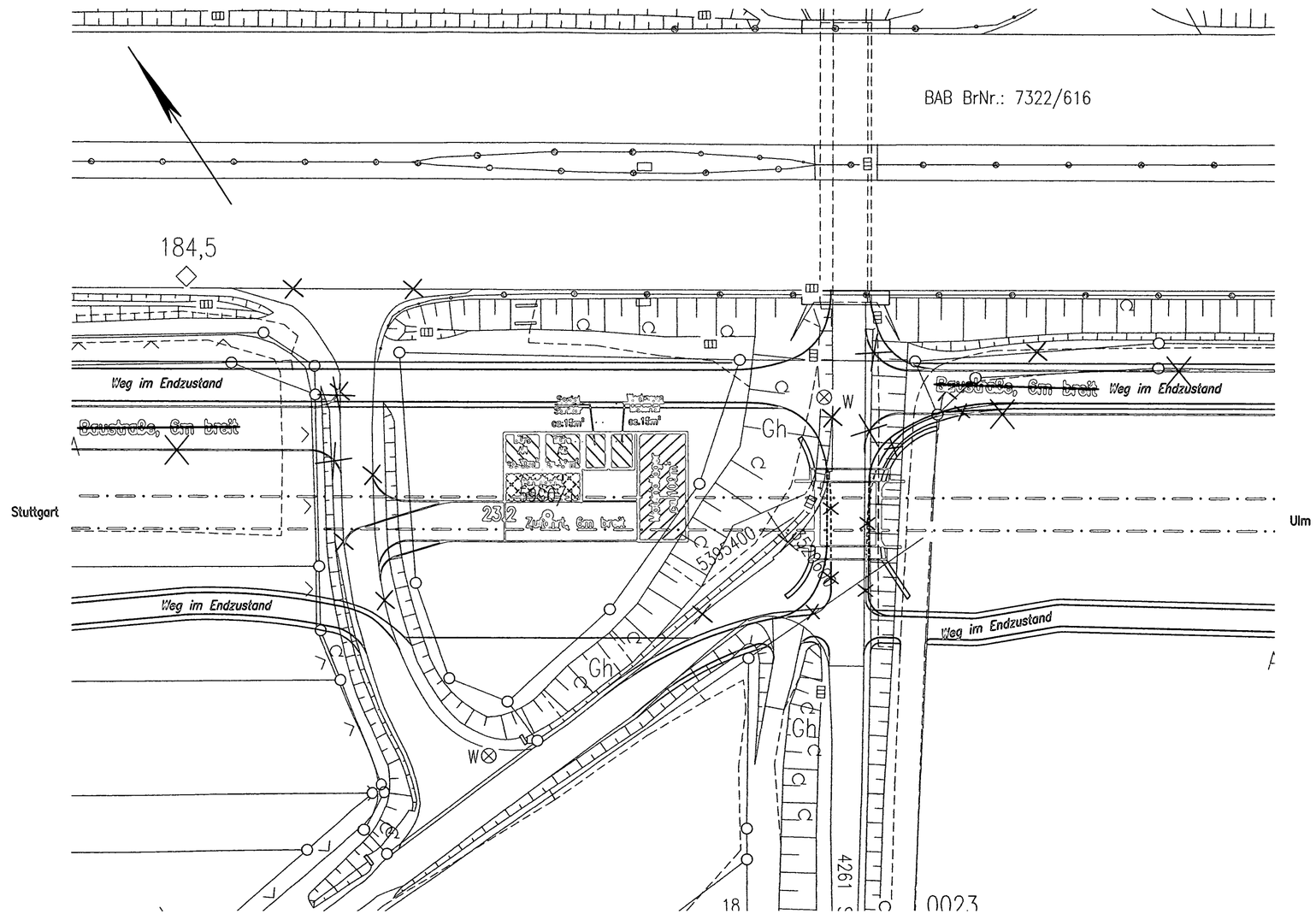
Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen
Anlage 13.2
Blatt 9 von 12

23.09.2003 16:13 LHI/debrandt @15.06 K:\PROJEKT\34\P0062\PLANFEST\PFA1_4\PRUEFLA3\ANLAGE3\Bef_ip.dwg / B19

Lageplan Baustelleneinrichtungsfläche



K:\PROJEKT\3APO062\PLANFEST\PFA1_4\PRUEFLA3\BLAUDRUCK\ANLAGE13\Ref_lgd.dwg / B10

06.06.2006 14:2 MSattler @16.0s

Stuttgart 21

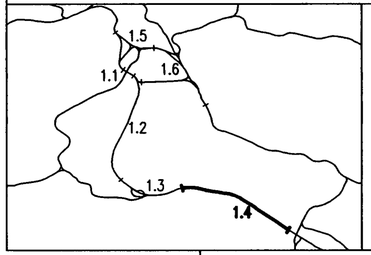
DB

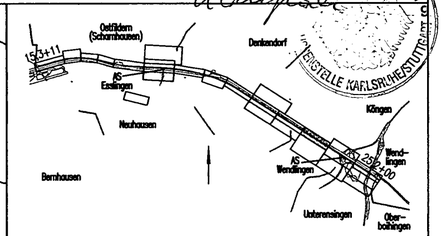
Planfestgestellt gemäß § 18 AEG durch Beschluss vom 30. April 2008 Az.: 90160 PAP-PS21-PFA1.4

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen
Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





EISENBAHN-BUNDESAMT VERWALTUNGSSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

Geographische Codierung				Blattschnittcodierung			Organisatorische Codierung					
1.4	0 2	0 0		4 8 1 3	I Q		P	I b I	I	K A 0	0	
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt		Streckennummer	Bezirk		Phase	Planzeichen		Gewerk Ebene	Planinhalt	Index

Auftraggeber
DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 – 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 – 999

Projektsteuerung
Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 – 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 – 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH
DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 – 0
Fax 0711 / 229 18 – 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Bauzustände und Baulogistik
NBS
EÜ Seehof
Baustelleneinrichtungsfläche

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Maßstab 1:500

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name
A	Änderung Baustraße bei EÜ Seehof	31.05.2006	gez. Marquart

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003

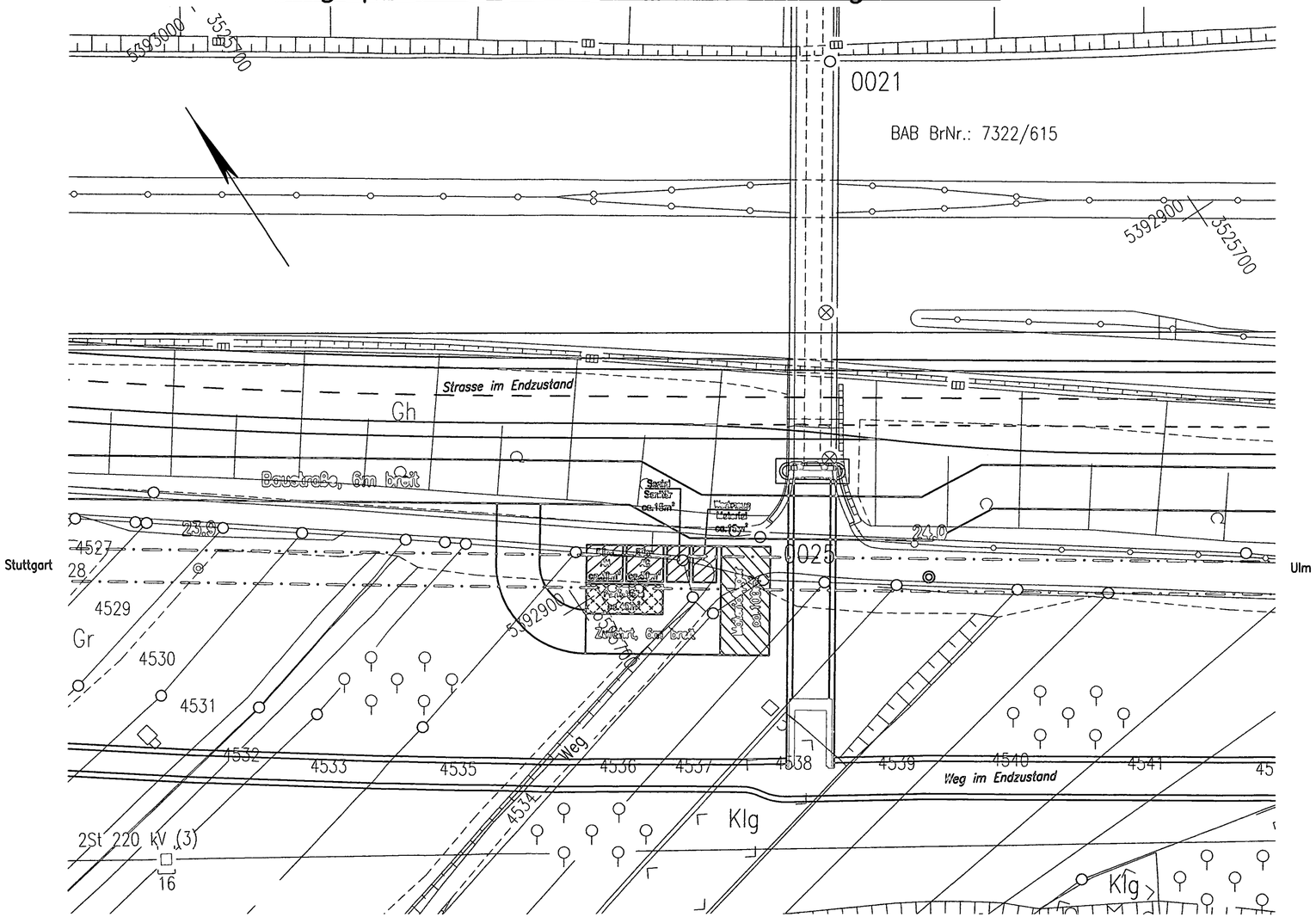
Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen
Anlage 13.2
Blatt 10A von 12

Lageplan Baustelleneinrichtungsfläche



Stuttgart 21

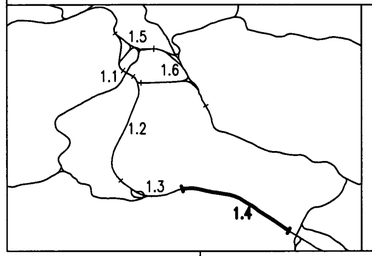
19. Dez. 2003

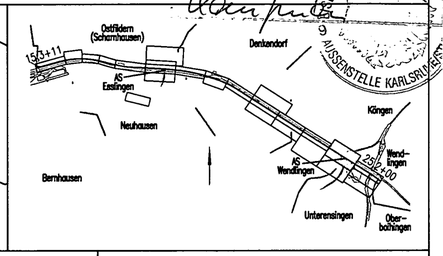
DB

Planfestgestellt gemäß § 18 AEG durch Beschluss
vom 30. April 2003
Az.: 8010.00 PAP-P S21-PFA1.4

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart
Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen
Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung				Blattschnittcodierung			Organisatorische Codierung					
1.4	0 2	0 0		4 8 1 3	I R		P	I b I	I K B 0		0	
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt		Streckennummer		Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk	Ebene	Planinhalt	Index

Auftraggeber
DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 – 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 – 999

Projektsteuerung
Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 – 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 – 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH
DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 – 0
Fax 0711 / 229 18 – 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Bauzustände und Baulogistik
NBS
SÜ Köngen–Unterensingen
Baustelleneinrichtungsfläche

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:500

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen
Anlage 13.2
Blatt 11 von 12

23.09.2003 16:17 LHildebrandt @15.06 K:\PROJEKT\34P0662\PLANFEST\PFA1_4\PRUEFLA3\ANLAGE3\Uebf_ir.dwg / BL11

Stuttgart 21

19. Dez. 2003

DB

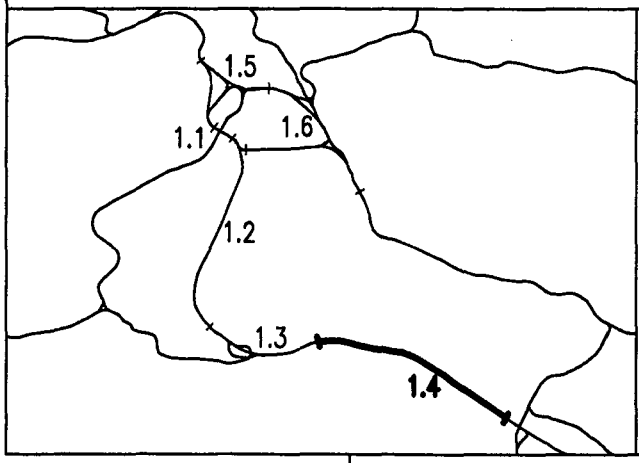
Planfestgestellt gemäß § 18 durch Beschluss
vom 30. April 2008
Az.: 58160 PAP-P S21-pFA1.4

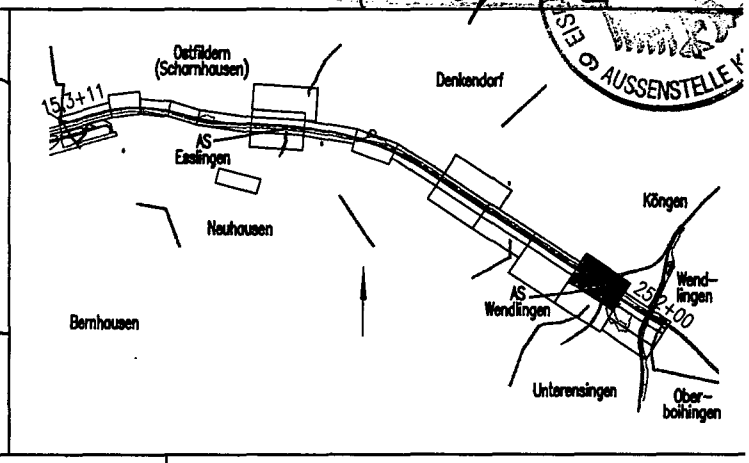
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung			
1.4	0 2	0 0	4 8 1 3	I R	P	I b I	I K C 0	0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene Planinhalt	Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Bauzustände und Baulogistik

NBS

Anschlußstelle Wendlingen
Baustelleneinrichtungsfläche

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:500

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003 19-10

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 13.2

Blatt 12 von 12

Anlage 14

Stuttgart 21

1. Änderungsverfahren

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

Anlage 14: Verkehrsführung während der Bauzeit

EISENBAHN-BUNDESAMT
AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

DB ProjektBau GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

im Auftrag der

DB

14	**Verkehrsführung während der Bauzeit**	
14.1	Erläuterungsbericht	
14.2	Planunterlagen PFA 1.4	
	Übersichtslageplan BE-Flächen und Baustraßen km 22,670 ... km 25,200	Blatt 4A
14.2.1	Lageplan Baustraße, bauzeitliche Nutzung NBS km 22,810 bis 23,557	Blatt 1 neu

EISENBAHN-BUNDESAMT
AUSSENSTELLE KARLSRUHE

Projekt Stuttgart 21

Planfeststellungsabschnitt 1.4
Filderbereich bis Wendlingen

Änderungsliste

Anlage: 14, Verkehrsführung während der Bauzeit

Anlage / Blatt	Änderung in Stichworten
14.1 / 7	Anlage einer Reifenwaschanlage an der BU Seehof
14.1 / 7	Alternative Baustellenerschließung bei einer zeitweisen Sperrung der BU Seehof für den Baustellenverkehr
14.2 / 4A	Änderung Baustraße an der BÜ Seehof
14.2 / 4A	Anlage einer Reifenwaschanlage mit zugehörigen Rüttel- und Abrollstrecken
14.2 / 4A	Anlage Ausfahrspur und Verflechtungsstreifen an der BU Seehof
14.2.1 / 1neu	Darstellung der Reifenwaschanlage mit den dazugehörigen Einrichtungen

EISENBAHN-BUNDESAMT
AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

Stuttgart 21

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

Anlage 14: Verkehrsführungen während der Bauzeit

14.1 Erläuterungsbericht
14.2 Planunterlagen PFA 1.4
14.3.1 Verlegung BAB A8, Bereich Denkendorf
14.3.2 Verlegung Fahrbahnen der AS Wendlingen
14.3.3 Regelquerprofil Baustraße

EISENBAHN-BUNDESAMT AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

DB ProjektBau GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

im Auftrag der DB

Inhaltsverzeichnis

14	**Verkehrsführung während der Bauzeit**	
14.1	Erläuterungsbericht	
14.2	Planunterlagen PFA 1.4	
	Übersichtslageplan BE-Flächen und Baustraßen km 15,311 ... km 17,300	Blatt 1
	Übersichtslageplan BE-Flächen und Baustraßen km 17,300 ... km 20,000	Blatt 2
	Übersichtslageplan BE-Flächen und Baustraßen km 20,000 ... km 22,670	Blatt 3
	Übersichtslageplan BE-Flächen und Baustraßen km 22,670 ... km 25,200	Blatt 4
14.3	Bauzeitliche Verlegungen	
14.3.1	Verlegung BAB A 8, Bereich Denkendorf	
	Verlegung BAB, Phase 1	Blatt 1
	Verlegung BAB, Phase 2	Blatt 2
14.3.2	Verlegung Fahrbahnen der AS Wendlingen	
	Verlegung innere Ab- und Auffahrt, Phase 1	Blatt 1
	Verlegung äußere Ab- und Auffahrt, Phase 2	Blatt 2
	Anpassung Ab- und Auffahrt Plochingen, Phase 3	Blatt 3
14.4	Regelquerprofil Baustraße	Blatt 1

Stuttgart 21

1. Änderungsverfahren

Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

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

Abschnitt 1.4

Filderbereich bis Wendlingen

Bau-km 15.3+11.0 bis 25.2+00.0

Anlage 14: Verkehrsführung während der Bauzeit

14.1 Erläuterungsbericht

Planfestgestellt gemäß § 18 AEG durch Beschluss
vom 30. April 2008
Az.: 50100 PAP-PS21-PFA1.4
Eisenbahn-Bundesamt
Ast. Karlsruhe/Stuttgart
Im Auftrag

EISENBAHN-BUNDESAMT AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

DB ProjektBau GmbH
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 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

1. Änderungsverfahren

Anlage 14.1

Verkehrsführung während der Bauzeit

Erläuterungsbericht

Vorhabenträger:

DB Netz AG,
vertreten durch
DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

Bearbeitung:

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart

Stuttgart, den ~~30.09.2003~~ *31.05.2006*

Inhaltsverzeichnis Anlage 14.1

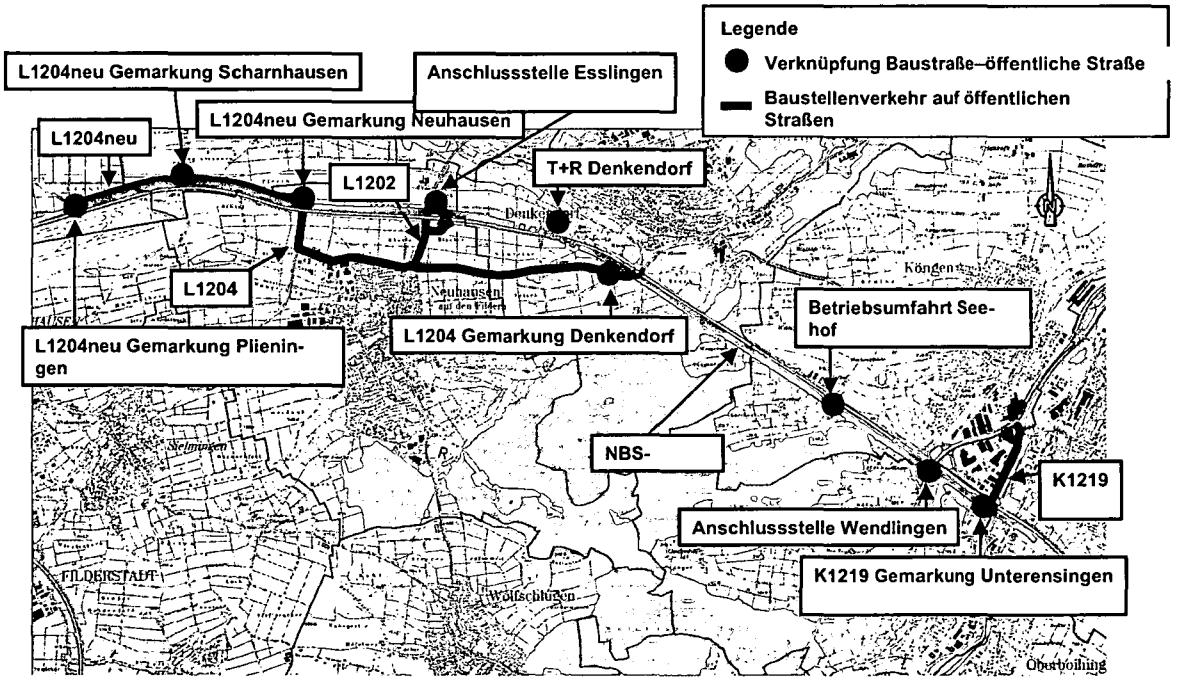
1 Verkehrsführung während der Bauzeit 1
1.1 Übersicht des Planfeststellungsabschnittes 1
1.2 Verkehrsführung in den Bauabschnitten 2
1.2.1 L 1204 im Bereich Scharnhausen 2
1.2.1.1 Verlegung der L 1204 2
1.2.1.2 Eisenbahnüberführung, Straßenüberführung L 1204 und Straßen überführung Seitenweg über den Wirtschaftsweg östlich des Flughafens 2
1.2.1.3 Eisenbahnüberführung K 1269 3
1.2.2 Bereich Anschlussstelle Esslingen 3
1.2.2.1 Eisenbahnüberführung und Straßenüberführung L 1204 über Auffahrt Anschlussstelle Esslingen und Radweg 3
1.2.2.2 Eisenbahnüberführung L 1202 4
1.2.2.3 Stützbauwerk Auffahrt und Stütz- und Trogbauwerk Abfahrt Anschlussstelle Esslingen 4
1.2.2.4 Stütz- und Trogbauwerk westlich des Tunnels Denkendorf 4
1.2.3 Bereich Denkendorf 4
1.2.3.1 Tunnel Denkendorf 5
1.2.3.2 Stützbauwerk östlich des Tunnels Denkendorf 5
1.2.3.3 Eisenbahnüberführung Denkendorfer Tal 5
1.2.3.4 Eisenbahnüberführung Sulzbachtal 5
1.2.3.5 Straßenüberführung Wirtschaftsweg über den Sulzbach 6
1.2.4 Bereich Betriebsumfahrt Seehof 6
1.2.4.1 Eisenbahnüberführung Seehof 6
1.2.4.2 Straßenüberführung Wirtschaftsweg Wangerhöfe 7
1.2.4.3 Straßenüberführung Wirtschaftsweg Köngen - Unterensingen 7
1.2.4.4 NBS-Streckenbereich Seehof 7
1.2.5 Bereich Anschlussstelle Wendlingen 8
1.2.5.1 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen 8
1.2.5.2 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Auffahrt Plochingen - München 9
1.2.5.3 Eisenbahnüberführung B 313 9
1.2.5.4 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe - Plochingen 9
1.2.5.5 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Auffahrt Nürtingen - München 9
1.2.5.6 Stützbauwerke NBS – Straße Anschlussstelle Wendlingen 9
1.2.5.7 Straßenüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe - Plochingen 10
1.2.5.8 Straßenüberführung B 313 10
1.2.5.9 Stützbauwerke Straße – Straße Anschlussstelle Wendlingen 10

1 Verkehrsführung während der Bauzeit

1.1 Übersicht des Planfeststellungsabschnittes

Die nachstehende Abbildung zeigt die zentralen Punkte, an denen der Baustellenverkehr an das öffentliche übergeordnete (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen sowie BAB A8) Straßennetz angebunden wird. Eine Durchfahrung von Ortslagen wird somit vermieden.

Schnittstellen Baustellenlogistik – öffentliches Straßennetz



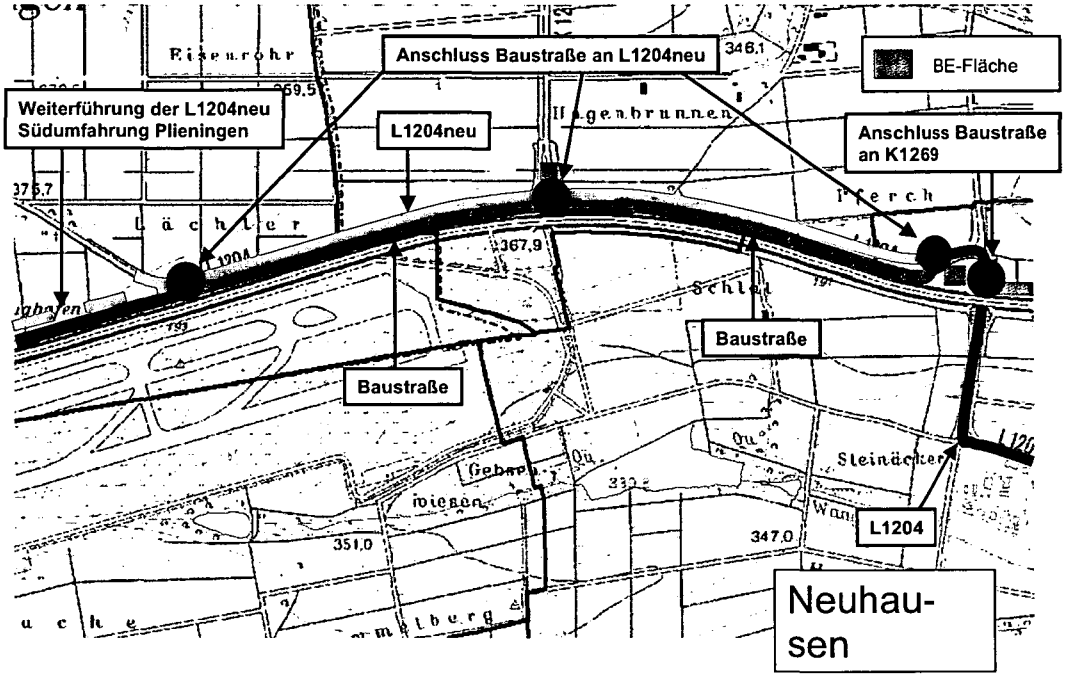
Der Baustellenverkehr innerhalb des Baufeldes wird über Baustraßen abgewickelt. Diese Baustraßen werden im Regelfall auf der Fläche des zukünftigen Seitenweges zwischen BAB A8 und NBS angelegt (vgl. Anlage 14.3.3). So wird sichergestellt, dass die Andienung der zu errichtenden Einzelbauwerke und der Streckenbereiche jederzeit möglich ist. Des Weiteren erfolgt eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme, da für die Bauzeit keine zusätzlichen Flächen in Anspruch genommen werden.

1.2 Verkehrsführung in den Bauabschnitten

1.2.1 L 1204 im Bereich Scharnhausen

Der Bauabschnitt führt von km 15,3+11 (Beginn PFA 1.4) bis ca. km 17,1 über die Gemarkungsgebiete von Scharnhausen (bis ca. km 16,8) und Neuhausen.

L 1204, Bereich Scharnhausen



Der Anschluss der Baustraße(n) erfolgt an die verlegte L 1204 bzw. die K 1269alt. Über die L 1204 / L 1202 ist der Anschluss an die BAB A8 über die Anschlussstelle Esslingen gegeben.

1.2.1.1 Verlegung der 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. Geringe Verkehrsbehinderungen können während des Umbaus des Knotenpunktes L 1204neu / Westumfahrung Scharnhausen auftreten.

1.2.1.2 Eisenbahnüberführung, Straßenüberführung L 1204 und Straßenüberführung Seitenweg über den Wirtschaftsweg östlich des Flughafens

Für die Dauer der Herstellung der Bauwerke muss der Wirtschaftsweg gesperrt werden. Die örtliche Umleitung erfolgt über den östlich gelegenen Wirtschaftsweg parallel zur K 1269. Die Entfernung der Wirtschaftswege beträgt ca. 1,3 km.

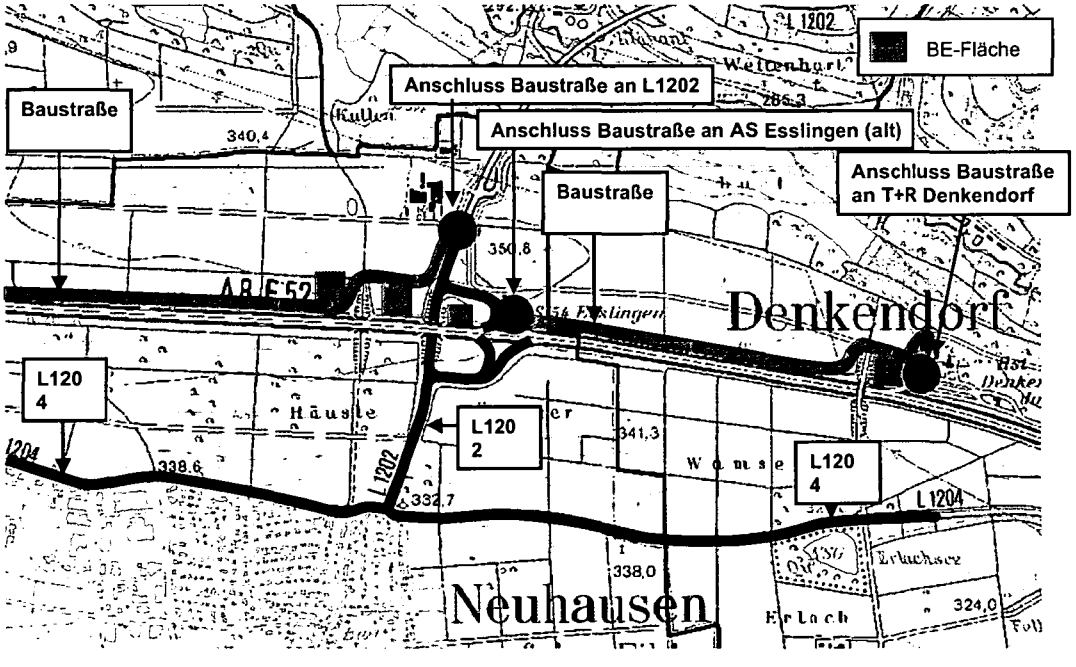
1.2.1.3 Eisenbahnüberführung K 1269

Während der Herstellung der beiden Widerlager kann der Verkehr auf der K 1269 "neu" unter Verringerung der Fahrbahnbreite von derzeit 10,0 m auf 7,0 m uneingeschränkt erfolgen. Der Verkehr auf dem parallel zur L 1204 verlaufenden Wirtschaftsweg muss während der Bauzeit auf der Fahrbahn der L 1204 geführt werden.

1.2.2 Bereich Anschlussstelle Esslingen

Der Bauabschnitt führt von ca. km 17,1 bis ca. km 19,4 über die Gemarkungsgebiete von Neuhausen (bis ca. km 18,7) und Denkendorf.

Bereich Anschlussstelle Esslingen



Der Anschluss der Baustraße(n) erfolgt an die BAB A8 über die L 1202 und die AS Esslingen sowie über die Tank- und Rastanlage Denkendorf.

1.2.2.1 Eisenbahnüberführung und Straßenüberführung L 1204 über Auffahrt Anschlussstelle Esslingen und Radweg

Beim Bau der Überführungen muss für die Dauer der Herstellung der östlichen Widerlager der Radweg geringfügig umverlegt werden. Die Anbindung für den Baustellenverkehr an das öffentliche Straßennetz erfolgt über den anliegenden Wirtschaftsweg an die L 1202, wobei hier ein Ausbau von ca. 200 m des Weges als Baustraße vorgesehen ist. Die Anbindung an die L 1202 erfolgt in Höhe der Zufahrt zum bestehenden öffentlichen Parkplatz.

1.2.2.2 Eisenbahnüberführung L 1202

Für die Dauer der Herstellung des westlichen Widerlagers müssen die Fahrspuren der L 1202 geringfügig eingeschränkt werden.
Die Anbindung für den Baustellenverkehr an das öffentliche Straßennetz erfolgt wie unter 1.2.2.1 beschrieben.

1.2.2.3 Stützbauwerk Auffahrt und Stütz- und Trogbauwerk Abfahrt Anschlussstelle Esslingen

Während der Herstellung der südlichen Stütz- und Trogwände ist ein Baugrubenverbau zur Sicherung der BAB erforderlich. Von einer Beeinträchtigung des Verkehrs auf der BAB A8 ist durch den Bau der Stütz- und Trogkonstruktionen nicht auszugehen.

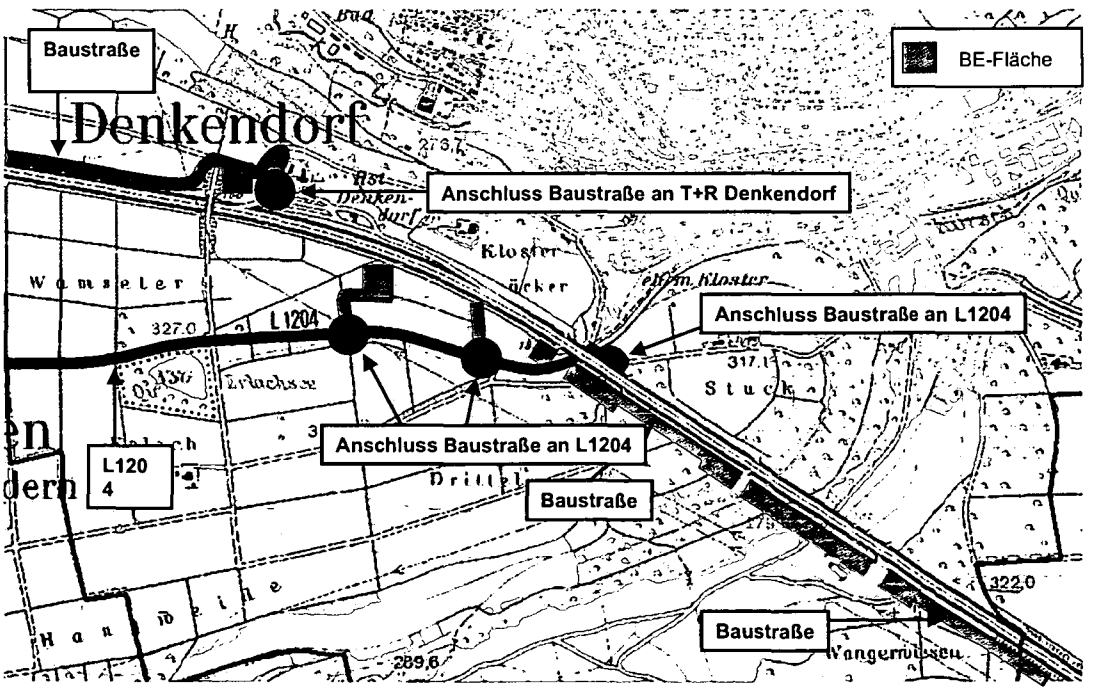
1.2.2.4 Stütz- und Trogbauwerk westlich des Tunnels Denkendorf

Zur Herstellung der südlichen Trogwand ist ein Baugrubenverbau zur Sicherung der BAB A8 erforderlich.
Von einer Beeinträchtigung des Verkehrs auf der BAB A8 ist durch den Bau der Stütz- und Trogkonstruktionen nicht auszugehen.

1.2.3 Bereich Denkendorf

Der Bauabschnitt führt von ca. km 19,4 bis ca. km 21,8 über das Gemarkungsgebiet von Denkendorf.

Bereich Denkendorf



Der Anschluss der Baustraße(n) erfolgt über die Tank- und Rastanlage Denkendorf direkt an die BAB A8 sowie an die L 1204 im Denkendorfer Tal und von dort über die L 1202 an die Anschlussstelle Esslingen.
Die detaillierten Bauzustände für die Verlegung der BAB A8 im Bereich des Tunnels Denkendorf können der Anlage 14.3.1 entnommen werden.

1.2.3.1 Tunnel Denkendorf

Für die Herstellung des Tunnels Denkendorf ist es erforderlich die Autobahn bauzeitlich zu verlegen. Zuerst werden alle sechs Fahrspuren der BAB A8 auf die Richtungsfahrbahn Karlsruhe - München verlegt.
Nach Fertigstellung des westlichen Tunnelteiles und der Verfüllung der Baugrube wird der Verkehr - unter Inanspruchnahme von Flächen der Tank- und Rastanlage Denkendorf - auf die Richtungsfahrbahn München – Karlsruhe verlegt.
Nachdem auch die Westseite des Tunnels fertiggestellt ist, wird der heutige Zustand der BAB A8 wieder hergestellt. Es ist vorgesehen, dass die Rückverlegung des Verkehrs auf der BAB A8 auf die entsprechenden Richtungsfahrbahnen erst nach der Herstellung der gesamten Länge des Tunnelbauwerks erfolgt.
Die Verkehrsverlegung der Autobahn wird für eine Geschwindigkeit von 100 km/h geplant.
Die Anbindung für den Baustellenverkehr ist für den nördlich der BAB A8 liegenden Abschnitt des Tunnels über die TuR Denkendorf direkt an die BAB A8 vorgesehen. Für den südlich der BAB A8 gelegenen Abschnitt ist die Anbindung über das bestehende Wirtschaftswegenetz an die L 1204 vorgesehen, wobei die Wege über eine Länge von ca. 250 m als Baustraße ausgebaut werden.

1.2.3.2 Stützbauwerk östlich des Tunnels Denkendorf

Von einer Beeinträchtigung des Verkehrs auf der BAB A8 ist durch den Bau der Stützwandkonstruktionen nicht auszugehen.

1.2.3.3 Eisenbahnüberführung Denkendorfer Tal

Die Herstellung der Gründung der Pfeilerachse 30 macht eine kleinräumige Umverlegung der L 1204 erforderlich. Beim Bau des Widerlagers Ost sowie der Pfeilerachse 70 wird eine Umverlegung der beiden zu überquerenden Wirtschaftswege über die Baustraße notwendig.
Das Lichtraumprofil der L 1204 ist durch den Bau der EÜ nicht eingeschränkt.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs ist hier unmittelbar an die L 1204 gegeben.

1.2.3.4 Eisenbahnüberführung Sulzbachtal

Für den Bau der Talbrücke ist eine Anbindung für den Baustellenverkehr von drei Seiten vorgesehen. Der westliche Widerlagerbereich wird über eine paral-

lel zur NBS-Trasse zu errichtende Baustraße mit der L 1204 im Denkendorfer Tal verbunden. Der östliche Widerlagerbereich wird ebenfalls über eine trassenparallele Baustraße mit dem öffentlichen Straßennetz verbunden. Der Anschluss erfolgt an die BAB-Betriebsumfahrt Seehof. Zur Herstellung der Stützen erfolgt die Andienung über zwei Wirtschaftswege entlang des Sulzbaches. Diese Wege schließen in Denkendorf an das öffentliche Straßennetz an.

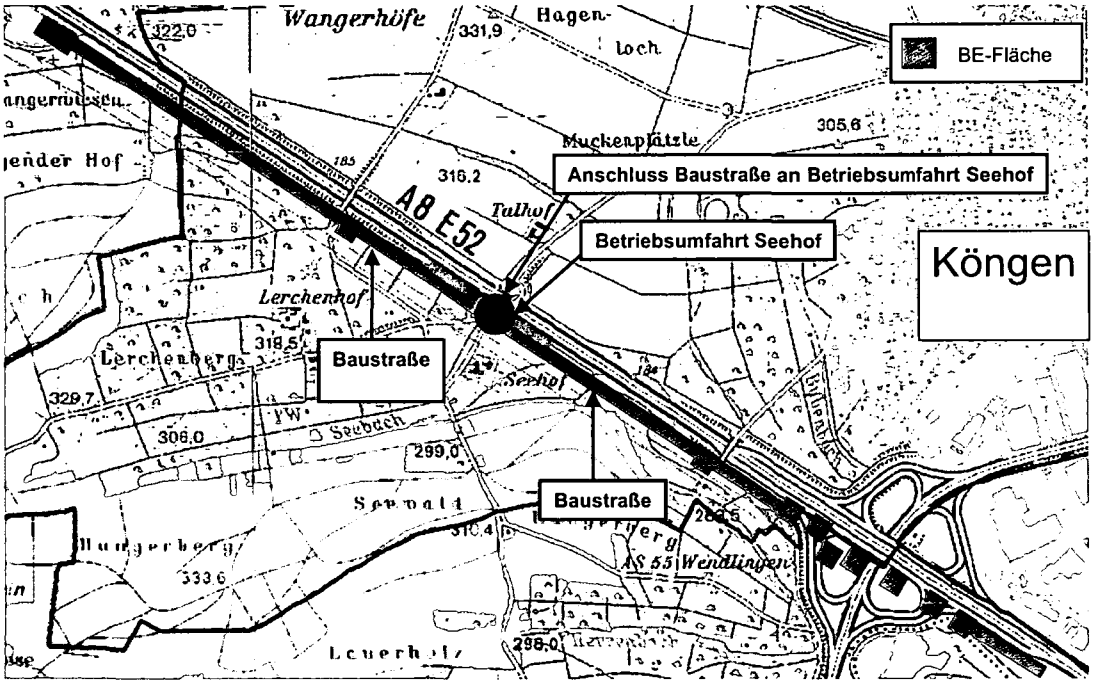
1.2.3.5 Straßenüberführung Wirtschaftsweg über den Sulzbach

Während der Bauzeit bleiben die bestehenden Wirtschaftswege in Funktion. Erst nach Realisierung der neuen Bachbrücke wird der Verkehr umgelegt. Dadurch ergeben sich keine Auswirkungen auf den Verkehr dieser Wege. Die Andienung erfolgt wie unter 1.2.3.4 beschrieben.

1.2.4 Bereich Betriebsumfahrt Seehof

Der Bauabschnitt führt von ca. km 21,8 bis ca. km 24,2 über die Gemarkungsgebiete von Denkendorf (bis ca. km 22,2) und Köngen.

Bereich Betriebsumfahrt Seehof



Der Anschluss der Baustraße(n) erfolgt über die Betriebsumfahrt Seehof direkt an die BAB A8.

1.2.4.1 Eisenbahnüberführung Seehof

Für den Zeitraum der Herstellung der Brücke muss der Wirtschaftsweg gesperrt werden. Als Umleitungsstrecken können die Wirtschaftswege Wanger-

höfe im Westen und Köngen – Unterensingen im Osten in Anspruch genommen werden.
Die Anbindung des Baustellenverkehrs erfolgt hier direkt an das öffentliche Straßennetz, den Egertenweg.

1.2.4.2 Straßenüberführung Wirtschaftsweg Wangerhöfe

Für den Zeitraum der Herstellung der Brücke muss der Verkehr auf dem Wirtschaftsweg umverlegt werden. Dabei kann die östlich gelegene Straßenunterführung des Wirtschaftswegs Seehof, die in einer Entfernung von ca. 500 m verläuft, genutzt werden.
Der Baustellenverkehr wird über die parallel zur NBS-Trasse verlaufende Baustraße abgewickelt.

1.2.4.3 Straßenüberführung Wirtschaftsweg Köngen - Unterensingen

Für den Zeitraum der Herstellung der Brücke muss der Verkehr auf dem Wirtschaftsweg umverlegt werden. Die westlich gelegene Straßenüberführung Wirtschaftsweg Seehof liegt in einer Entfernung von ca. 800 m.
Der Baustellenverkehr wird über die parallel zur NBS-Trasse verlaufende Baustraße abgewickelt.

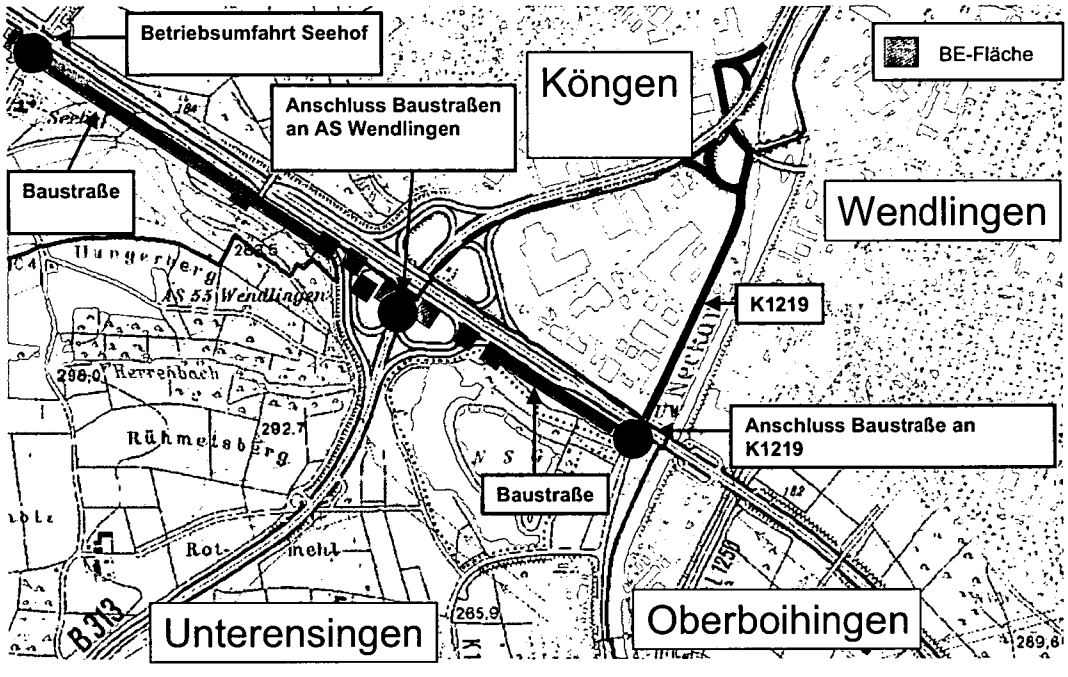
1.2.4.4 NBS-Streckenbereich Seehof

Der umfangreiche Erdbau (bis zu 10 m tiefe Einschnittslagen) für den Streckenbereich der NBS wird über die streckenparallelen Baustraßen zwischen NBS und BAB abgewickelt und über die Betriebsumfahrt Seehof direkt auf die BAB A8 geführt. *Um eine Verschmutzung der BAB A8 zu vermeiden, werden die Fahrzeuge vor Auffahrt auf die BAB A8 über eine Reifenwaschanlage mit dazugehörigen Rüttel- und Abrollstrecken geleitet. Unmittelbar vor der Auffahrt erfolgt zusätzlich eine Kontrolle der Fahrzeuge auf Sauberkeit. Dazu wird eine Schranke mit Pförtnerhaus vorgesehen. Der Abschnitt zwischen der Reifenwaschanlage und der BAB-Auffahrt wird zusätzlich bei Bedarf von einer Kehrmaschine gereinigt (siehe Anlage 14.2.1 Blatt 1 neu). Für Baumaßnahmen, die vor Inbetriebnahme der Abroll- und Rüttelstrecken durchgeführt werden müssen, sowie für den Fall, dass eine Auffahrt auf die BAB A 8 über die Betriebsumfahrt Seehof nicht möglich ist, wird die Baustelle unter Mitbenutzung des verlegten Wirtschaftsweges parallel zur BAB A8 (Bauwerksnummer 4.3139) bzw. des bestehenden Wirtschaftsweges parallel zur B313 (Flurstücksnummern 1373 und 2239 der Gemeinde Unterensingen, Gemarkung Unterensingen) über die Betriebsumfahrt an der B 313 angedient.*

1.2.5 Bereich Anschlussstelle Wendlingen

Der Bauabschnitt führt von ca. km 24,2 bis km 25,2 (Ende PFA 1.4) über die Gemarkungsgebiete von Köngen (bis ca. km 24,8) und Unterensingen.

Bereich Anschlussstelle Wendlingen



Der Baustellenverkehr für die AS Wendlingen wird direkt über die B 313 und die BAB A8 abgewickelt. Für die Erstellung des Bahnkörpers (ca. 6 m hohes Dammbauwerk) wird entlang des Bereiches der Naturschutzgebiete „Am Rank" und „Grienwiesen" eine Baustraße auf der Trasse der NBS angelegt, um Einwirkungen auf die Naturschutzgebiete gering zu halten. Diese Baustraße wird an die K 1219 angebunden.
Die detaillierten Bauzustände für die Anschlussstelle Wendlingen können der Anlage 14.3.2 entnommen werden.

1.2.5.1 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen

Der Bauablauf zur Herstellung der neu zu trassierenden Richtungsfahrbahn Karlsruhe – Nürtingen und die von der Straßenbauverwaltung geforderten Trassierungsparameter für die bauzeitlich genutzte Fahrbahn machen eine Verlegung der Abfahrt erforderlich. Es ist vorgesehen, die Richtungsfahrbahn für die Bauzeit ca. 35 m in Richtung Osten zu verlegen.

1.2.5.2 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Auffahrt Plochingen - München

Zur Herstellung der Eisenbahnüberführung muss der Verkehr auf der Richtungsfahrbahn Plochingen - München verlegt werden. Es ist vorgesehen, die Richtungsfahrbahn für die Bauzeit ca. 30 m in Richtung Westen zu verlegen.
Der Bauablauf zur Herstellung der neu zu trassierenden Richtungsfahrbahn Plochingen - München und die von der Straßenbauverwaltung geforderten Trassierungsparameter für die bauzeitlich genutzte Fahrbahn machen diese Verlegung erforderlich.

1.2.5.3 Eisenbahnüberführung B 313

Die Herstellung der beiden Widerlager der Eisenbahnüberführung kann ohne Beeinträchtigung des Verkehrs auf der B 313 erfolgen.
Die vier Längsträger der Verbundkonstruktion des Überbaus werden während kurzzeitigen Sperrungen der B 313 in den Nachtstunden eingehoben. Die Fahrbahnplatte wird unter Einsatz von Teilfertigteilen, ohne Beeinträchtigung des Verkehrs auf der B 313, hergestellt.

1.2.5.4 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe - Plochingen

Zur Herstellung der Eisenbahnüberführung muss der Verkehr auf der Richtungsfahrbahn Karlsruhe - Plochingen verlegt werden. Es ist vorgesehen, die Richtungsfahrbahn für die Bauzeit ca. 15 m in Richtung Osten zu verlegen.
Der Bauablauf zur Herstellung der neu zu trassierenden Richtungsfahrbahn Karlsruhe - Plochingen und die von der Straßenbauverwaltung geforderten Trassierungsparameter für die bauzeitlich genutzte Fahrbahn machen diese Verlegung erforderlich.

1.2.5.5 Eisenbahnüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Auffahrt Nürtingen - München

Zur Herstellung der Eisenbahnüberführung muss die Richtungsfahrbahn Auffahrt Nürtingen - München ca. 45 m nach Westen verlegt werden.
Der Bauablauf zur Herstellung der neu zu trassierenden Richtungsfahrbahn Nürtingen - München und die von der Straßenbauverwaltung geforderten Trassierungsparameter für die bauzeitlich genutzte Fahrbahn machen diese Verlegung erforderlich.

1.2.5.6 Stützbauwerke NBS – Straße Anschlussstelle Wendlingen

Während der Herstellung der Stützwandkonstruktion westlich der EÜ Abfahrt Karlsruhe - Nürtingen muss die Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen bauzeitlich nach Osten verlegt werden.
Während der Herstellung der Stützwandkonstruktion westlich der EÜ Auffahrt Plochingen - München muss die Auffahrt Plochingen - München bauzeitlich nach Westen verlegt werden.

Während der Herstellung der Stützwandkonstruktion Abfahrt Karlsruhe - Plochingen, östlich der B313 muss die Abfahrt Karlsruhe – Plochingen bauzeitlich nach Osten verlegt werden.

1.2.5.7 Straßenüberführung Anschlussstelle Wendlingen, Abfahrt Karlsruhe - Plochingen

Zur Herstellung der Straßenüberführung muss die Richtungsfahrbahn Plochingen - München nach Westen verlegt werden.
Der Bauablauf zur Herstellung der neu zu trassierenden Richtungsfahrbahn Plochingen - München und die von der Straßenbauverwaltung geforderten Trassierungsparameter für die bauzeitlich genutzte Fahrbahn machen eine Verlegung der Verteilerfahrbahn erforderlich.

1.2.5.8 Straßenüberführung B 313

Die Herstellung der beiden Widerlager der Straßenüberführung kann ohne Beeinträchtigung des Verkehrs auf der B 313 erfolgen.
Die Verbundträgerkonstruktion hat den Vorteil, dass der Überbau nach kurzzeitigen Sperrungen zum Einheben der Träger ebenfalls ohne Beeinträchtigung des Verkehrs auf der B 313 hergestellt werden kann.

1.2.5.9 Stützbauwerke Straße – Straße Anschlussstelle Wendlingen

Während der Herstellung der Stützwandkonstruktion nördlich der Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen muss die Abfahrt Karlsruhe – Nürtingen bauzeitlich nach Osten verlegt werden.
Zur Herstellung des Trogbauwerkes der Auffahrt Plochingen – München muss die Richtungsfahrbahn Plochingen - München nach Osten verlegt werden.
Zur Herstellung des Stützbauwerkes nördlich der Abfahrt Karlsruhe – Plochingen, östlich B313 muss die Richtungsfahrbahn Karlsruhe – Plochingen nach Osten verlegt werden.
Zur Herstellung des Stützbauwerkes der Auffahrt Plochingen - München östlich der B 313 wird die Auffahrt Plochingen – München über die nach Süden verschobene Behelfsfahrbahn geleitet.
Für die Herstellung der Stützbauwerke der Auffahrt Nürtingen – Karlsruhe und Nürtingen – München wird die Auffahrt Nürtingen – München nach Norden verlegt.

Stuttgart 21

Nur zur Information

19. Dez. 2003

EISENBAHN-BUNDESAMT KARLSRUHE/STUTTGART

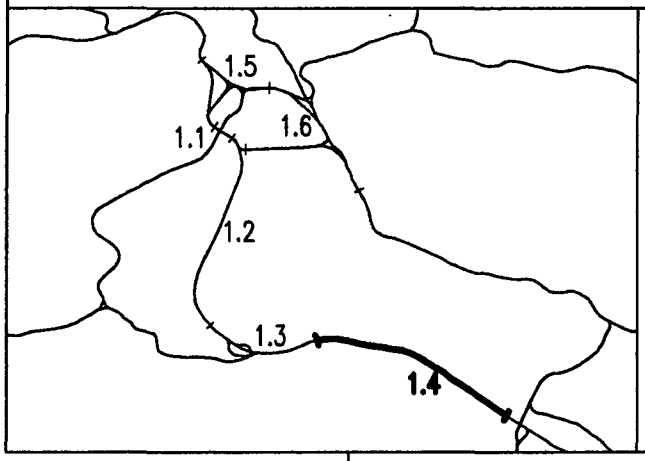
DB

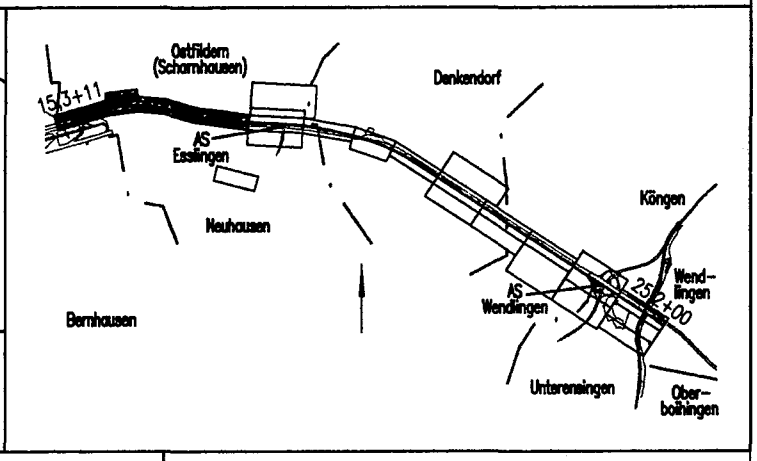
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung				Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung					
1.4	0 2	0 0		– – – –	– – – – –	P	I b I	I K G 0		0	
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt		Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk	Ebene	Planinhalt	Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Übersichtslageplan

BE-Flächen und Baustraßen

Gleisplanung, NBS km 15,311...17,300

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:2500

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003 19-11

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 14.2

Blatt 1 von 4

Stuttgart 21

Nur zur Information

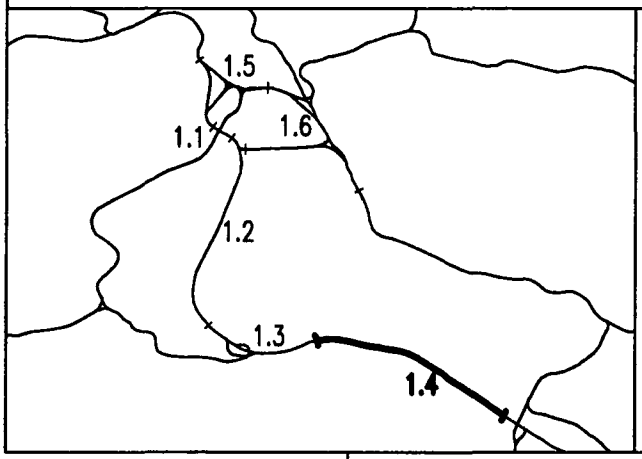
19. Dez. 2003

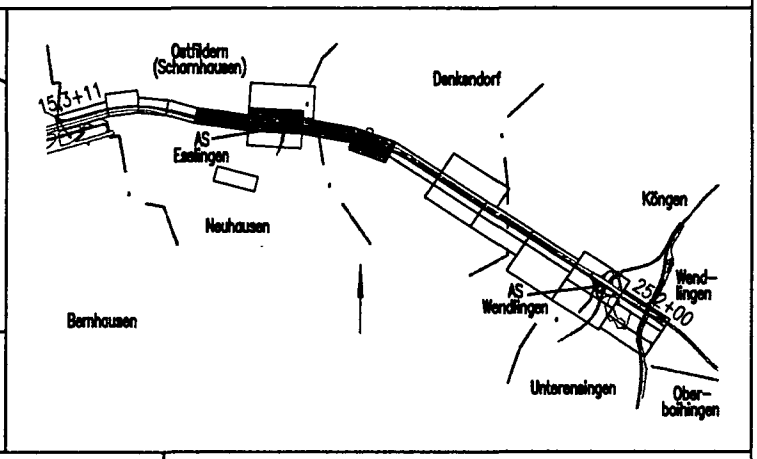
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung				
1.4	0 2	0 0	– – – –	– – – – –	P	I b I	I K H 0		0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene Planinhalt		Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Übersichtslageplan

BE-Flächen und Baustraßen

Gleisplanung, NBS km 17,300...20,000

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:2500

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003

19-12

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 14.2

Blatt 2 von 4

Stuttgart 21

Nur zur Information

19. Dez. 2003

EISENBAHN-BUNDESAMT KARLSRUHE/STUTTGART

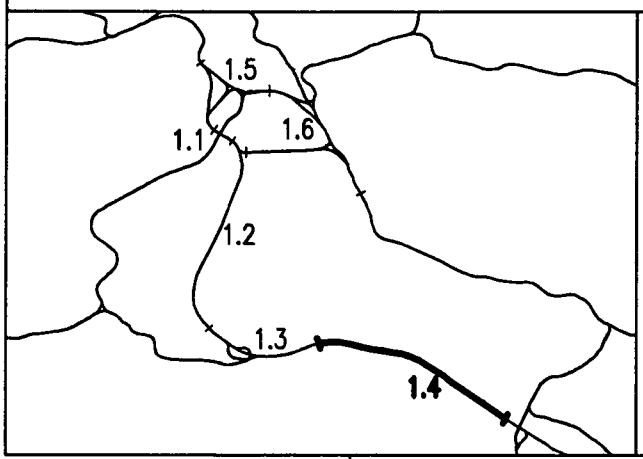
DB

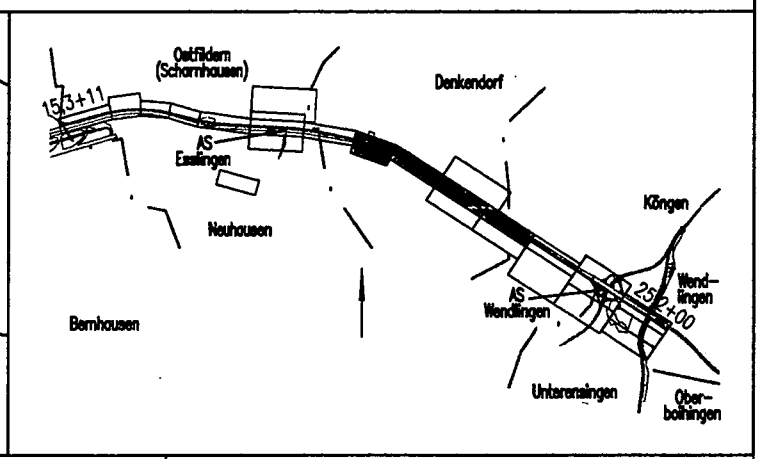
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung				
1.4	0 2	0 0	– – – –	– – – – –	P	I b I	I K I 0		0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene Planinhalt		Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Übersichtslageplan

BE–Flächen und Baustraßen

Gleisplanung, NBS km 20,000...22,670

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:2500

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003 19-13

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 14.2

Blatt 3 von 4

Stuttgart 21

Nur zur Information

EISENBAHN-BUNDESAMT AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

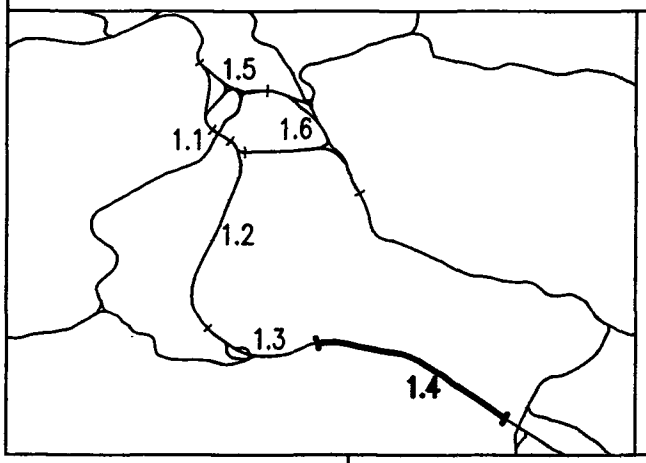
DB

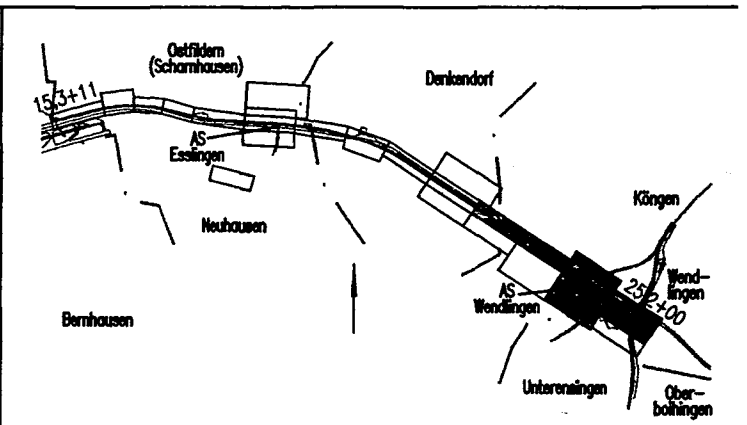
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung				
1.4	0 2	0 0	– – – –	– – – – –	P	I b I	I K K 0	0	
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene Planinhalt	Index	

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Übersichtslageplan

BE–Flächen und Baustraßen

Gleisplanung, NBS km 22,670...25,200

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:2500

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name
A	Änderung Baustraße bei EU Seehof	31.05.2006	gez. Marquart

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003 19-14

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 14.2

Blatt 4A von 4

Stuttgart 21

Nur zur Information

EISENBAHN-BUNDESAMT 9 AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

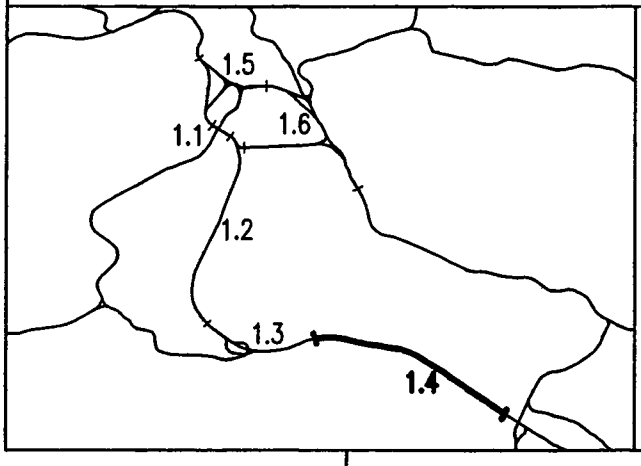
DB

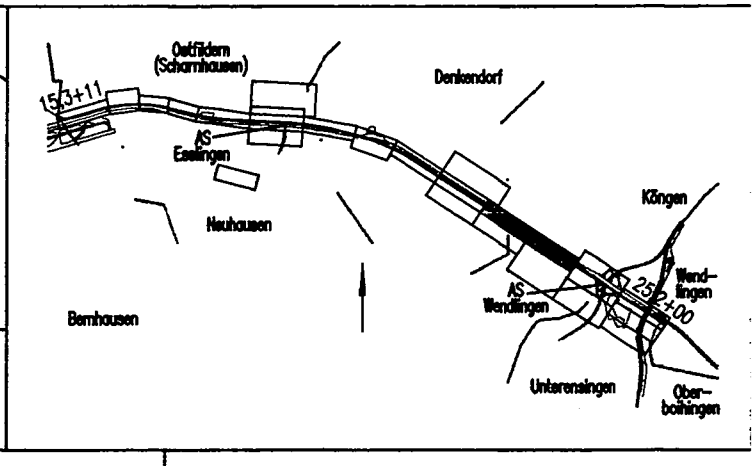
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung				
1.4	0 2	0 0	4 8 1 3	–	P	I b I	I K R 0		0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene	Planinhalt	Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Lageplan

Baustraße, bauzeitliche Nutzung

NBS–km 22,810 bis 23,557

	Datum	Name
Gezeichnet	11/05	LHI/MSA
Bearbeiter	11/05	JHR

Maßstab 1:1000

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn–Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003 19-15

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 14.2.1

Blatt 1neu von 1

Stuttgart 21

Nur zur Information

19. Dez. 2003

EISENBAHN-BUNDESAMT AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

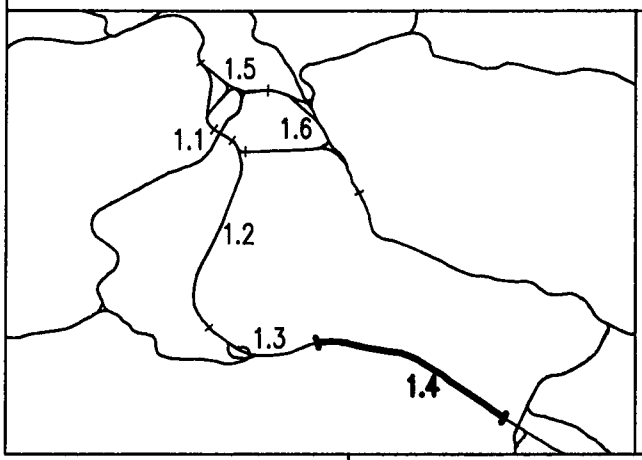
DB

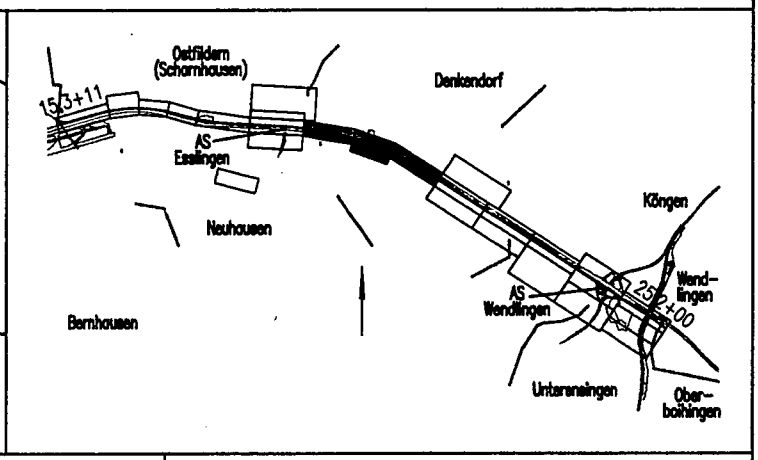
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung				
1.4	0 3	0 0	4 8 1 3		P	I b I	I K L 0		0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene Planinhalt		Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Lageplan

Verkehrsführung während der Bauzeit

Verlegung BAB A8, Bereich Denkendorf, Phase 1

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:1000

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003

19-16

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 14.3.1

Blatt 1 von 2

Stuttgart 21

Nur zur Information

19. Dez. 2003

EISENBAHN-BUNDESAMT AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

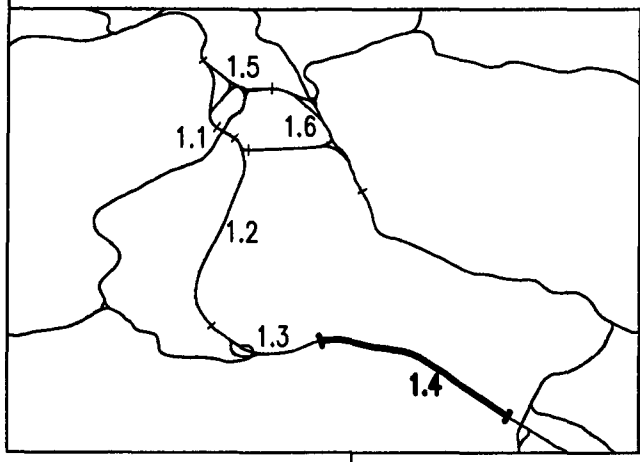
DB

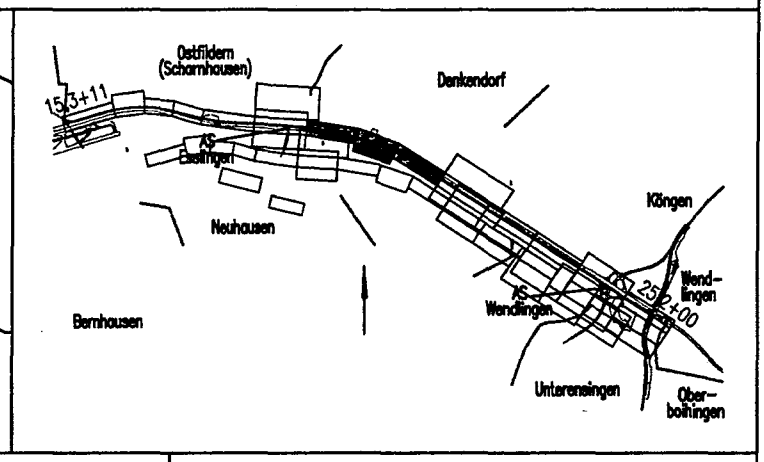
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung				Blattschnittcodierung			Organisatorische Codierung							
1.4	0 3	0 0		4 8 1 3			P	I b I		I K M 0		0	
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt		Streckennummer	Bezirk		Phase	Planzeichen		Gewerk	Ebene	Planinhalt	Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 – 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 – 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 – 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 – 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 – 0
Fax 0711 / 229 18 – 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Lageplan

Verkehrsführung während der Bauzeit

Verlegung BAB A8, Bereich Denkendorf, Phase 2

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:1000

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003 19-17

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 14.3.1

Blatt 2 von 2

578

Stuttgart 21

Nur zur Information

19. Dez. 2003

EISENBAHN-BUNDESAMT AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

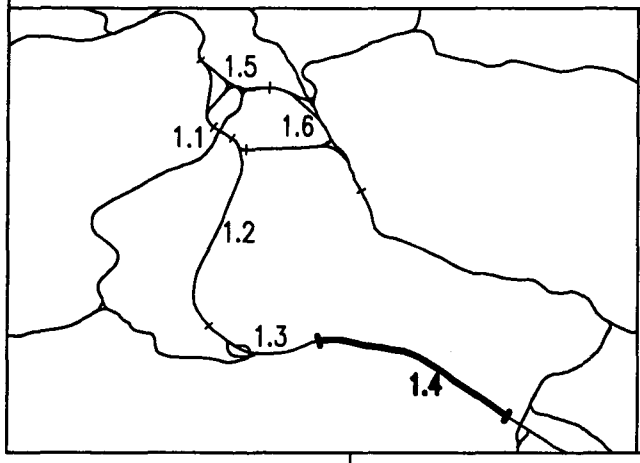
DB

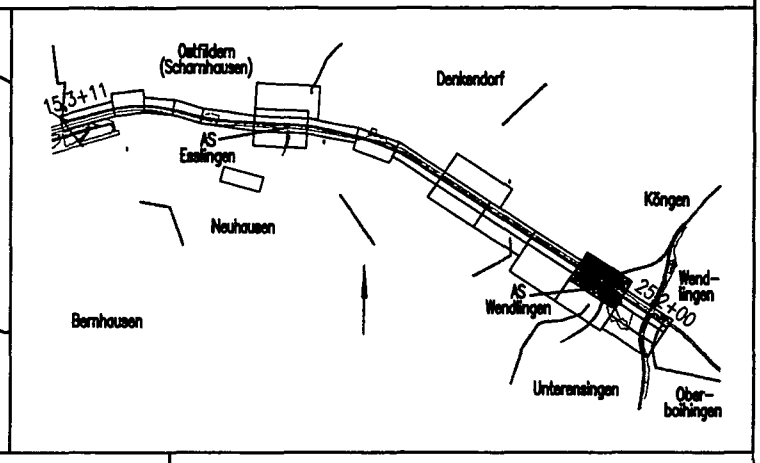
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung				
1.4	0 3	0 0	4 8 1 3	I R	P	I b I	I K N 0		0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene Planinhalt		Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Lageplan

Verkehrsführungen während der Bauzeit
Verlegung innere Ab- und Auffahrt AS Wendlingen
Phase 1

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:1000

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003

19-18

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 14.3.2

Blatt 1 von 3

Stuttgart 21

Nur zur Information

19. Dez. 2003

EISENBAHN-BUNDESAMT 9 AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

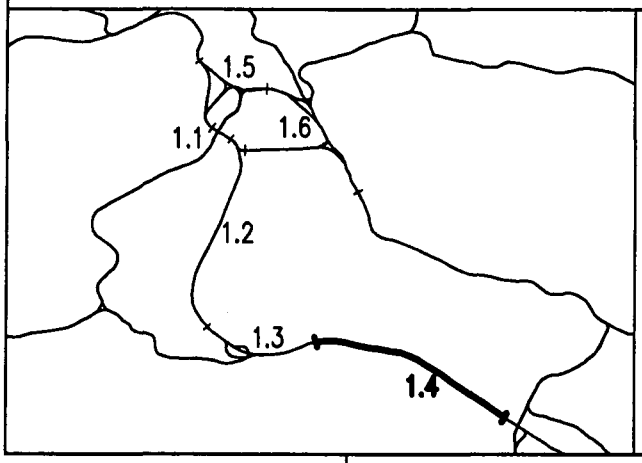
DB

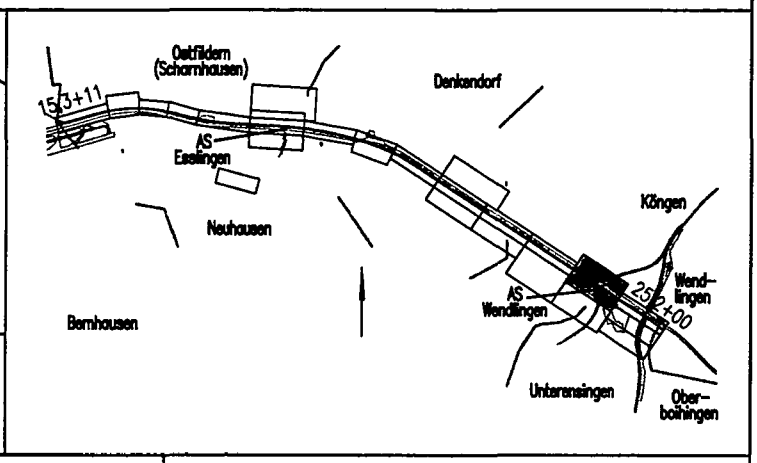
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung				
1.4	0 3	0 0	4 8 1 3	I R	P	I b I	I K 0 0		0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene	Planinhalt	Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Lageplan

Verkehrsführungen während der Bauzeit
Verlegung äußere Ab- und Auffahrt AS Wendlingen
Phase 2

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:1000

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003 19-19

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 14.3.2

Blatt 2 von 3

Stuttgart 21

Nur zur Information

19. Dez. 2003

EISENBAHN-BUNDESAMT AUSSTELLE KARLSRUHE STUTTGART

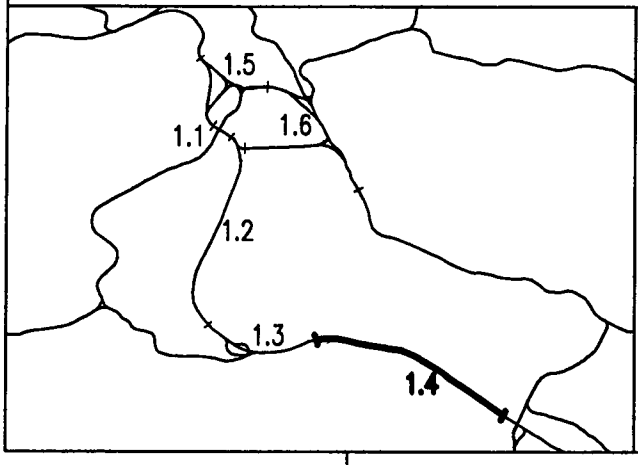
DB

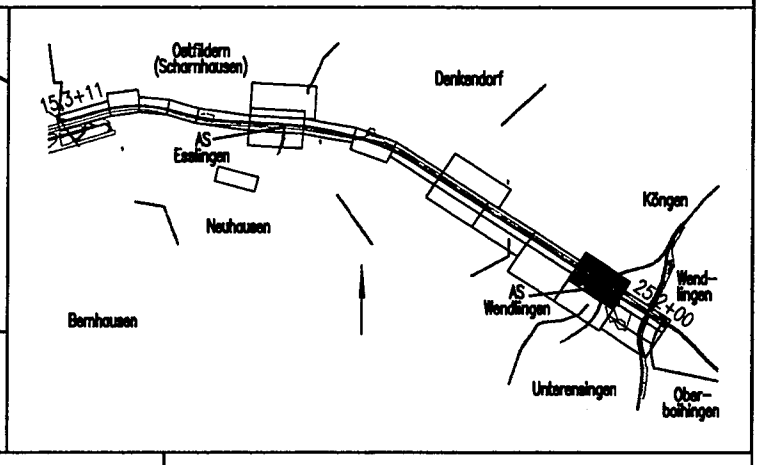
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung				
1.4	0 3	0 0	4 8 1 3	I R	P	I b I	I K P 0		0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene Planinhalt		Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt:
DE-Consult
gez. Glaser
Stuttgart, 30.09.2003

Lageplan

Verkehrsführungen während der Bauzeit

Anpassung Ab- und Auffahrt Plochingen Phase 3

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	KGU

Maßstab 1:1000

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH
gez. Marquart
Datum: 01.10.2003

19-20

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 14.3.2

Blatt 3 von 3

Stuttgart 21

Nur zur Information

19. Dez. 2003

EISENBAHN-BUNDESAMT AUSSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART

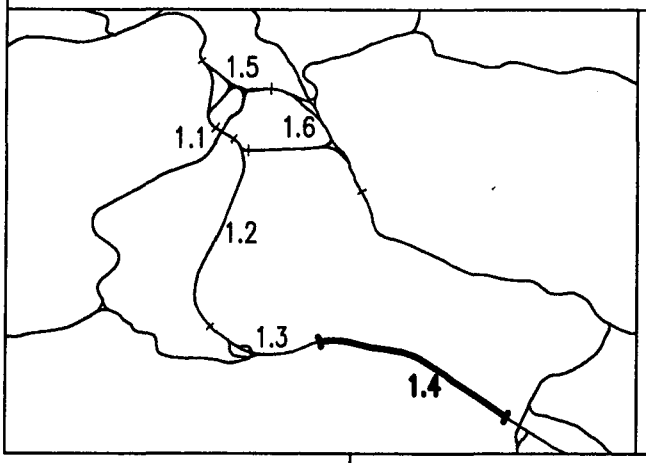
DB

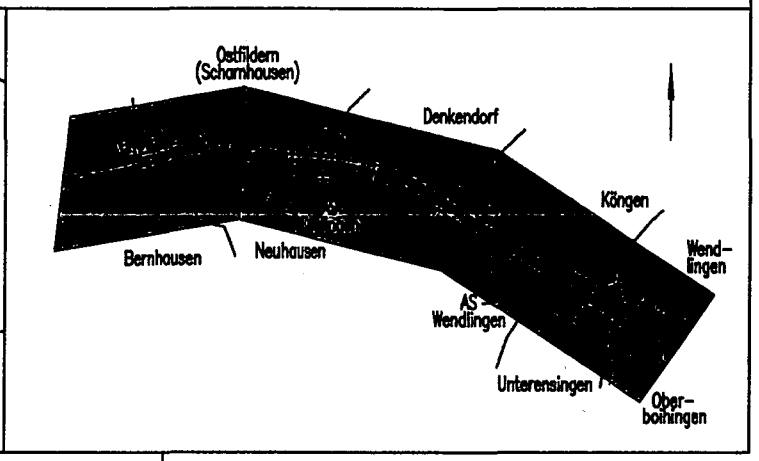
Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen

Planfeststellungsabschnitt 1.4 Filderbereich bis Wendlingen

Bauabschnitt km 15,3+11 – km 25,2+00





Geographische Codierung			Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung				
1.4	0 1	0 0	4 8 1 3		P	I v q	V R 1 1		0
PFA	Bauabschnitt	Blattschnitt	Streckennummer	Bezirk	Phase	Planzeichen	Gewerk Ebene	Planinhalt	Index

Auftraggeber

DB ProjektBau GmbH
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart
Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0
Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999

Projektsteuerung

Drees & Sommer
Infra Consult & Management GmbH
Lautenschlagerstraße 2
70173 Stuttgart
Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10
Fax. 07 11 / 22 29 33 - 90

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB ProjektBau GmbH

DE-Consult
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart
Tel. 0711 / 229 18 - 0
Fax 0711 / 229 18 - 99

Aufgestellt: DE-Consult

Querschnitt

Gleisplanung

Regelquerprofil Baustraße

	Datum	Name
Gezeichnet	07/03	LHI
Bearbeiter	07/03	RHA

Maßstab 1:100

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB ProjektBau GmbH

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name

Freigabe DB ProjektBau GmbH

19-21

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt

Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 14.4

Blatt 1 von 1