Anlage 1

Projekt Stuttgart 21

PFA 1.5

Bauwerksverzeichnis

Lfd. Nr.	**Lage** a) Achse Bau-km / Stat von – bis b) vorhandene Anlagen	**Neubau/Änderung** von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b1) bisheriger Unterhaltungspflichtiger b2) künftiger Unterhaltungspflichtiger	**Sonstige Maßnahmen**	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6
5.2002	a) Achse 251, 252, 255, 256 -3.8-16.500 b) Neubau PU inklusive Weg	a) **Neubau Personenunterführung (PU)** als niveaugleicher Durchgang unter dem Bahnkörper der Str. 4800, 4801 und 4813 für den Personenverkehr zwischen dem Bahnhofsvorplatz und der Siemensstraße. Einschließlich Treppenaufgang und Aufzug zu Bahnsteig 2 und Aufzug zu Bahnsteig 1. Verlängerung des Bahnsteigs um 2,70 m. Länge PU: 52,20 m Lichte Breite PU: 6,00 m Lichte Höhe PU: 2,80 m ~~b) Öffentlicher Fußgängerweg einschließlich Ausstattung~~ b) **Öffentliche Wegeverbindung einschließlich Ausstattung in der PU** Verbindung zwischen Siemensstraße und Wiener Platz einschließlich Ausstattung; Länge ca. 61 m	Zu a) **Neubau Personenunterführung (PU)** a1) a2) DB Netz AG (Bauwerk) DB Station&Service AG (Treppenaufgänge und Aufzugsschächte mit Aufzügen) b1) b2) DB Netz AG (Bauwerk) DB Station&Service AG (Treppenaufgänge und Aufzugsschächte mit Aufzügen) Zu b) **ÖffentlicheWegeverbindung einschließlich Ausstattung in der PU** a1) a2) LH Stuttgart, TBA (Wegeverbindung) b1) b2) LH Stuttgart, TBA (Wegeverbindung)		Anlage 4.1 Bl. 2 A Vereinbarung ~~nach EKRG~~ für PU ist zu erstellen

[redacted]

Bauwerksverzeichnis

Lfd. Nr.	**Lage** a) Achse Bau-km / Stat von – bis b) vorhandene Anlagen	**Neubau/Änderung** von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b1) bisheriger Unterhaltungspflichtiger b2) künftiger Unterhaltungspflichtiger	**Sonstige Maßnahmen**	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6
5.2003	a) Achse 251, 252 -3.8-97.067 bis -3.6-83.277 b) -	a) **Neubau zweigleisiges Trogbauwerk Fernbahn** als Rampe, einschließlich Bauwerksentwässerung Länge: 213,73 m Lichte Weite: 10,40 m – 10,90 m Höhe: < 7,60 m Bauwerk aus wu-Beton, Dicke nach statischer Erfordernis b) -	a1) - a2) DB Netz AG b1) - b2) DB Netz AG		Anlage 4.1 Bl. 2
5.2004	a) Achse 251, 252 -3.6-83.277 bis -3.4-49.000 b) -	a) **Neubau Fernbahn-Tunnel – zweigleisiger Tunnel in offener Bauweise** (Rechteckprofil) einschließlich Bauwerksentwässerung; Schwallöffnungen für den Abbau von Mikrodruckwellen Lichte Weite: ca. 10,40 m Lichte Höhe / Lichte Höhe über SO: 7,30 m / 6,30 m Querschnittsfläche über SO: 65,5 m² Tunnelschale aus wu-Beton, Dicke nach statischer Erfordernis b) -	a1) - a2) DB Netz AG b1) - b2) DB Netz AG		Anlage 4.1 Bl. 2 Vereinbarung nach EKrG ist abzuschliessen/zu ändern (Stadtb.)
5.2005	a) Achse 251, 252 -3.6-95.000 b) -	a) **Tunnel für Rettungszufahrt** – Tunnel in offener Bauweise Länge: 34 m Lichte Breite: 7,70 m (Rettungszufahrt) Lichte Höhe: 4,50 m (Rettungszufahrt) Tunnelbauwerk aus wu-Beton, Dicke nach statischer Erfordernis b) -	a1) - a2) DB Netz AG b1) - b2) DB Netz AG		Anlage 4.1 Bl. 2
5.2006	a) Achse 251, 252 -3.7-37.000 b) bestehende FU inklusive Weg	a) **Rückbau bestehende Fußgängerunterführung** Die bestehende öffentliche FU wird durch den Fernbahntrog durchschnitten und ist damit für den Fußgängerverkehr nicht mehr benutzbar. Die Wände und die Decke der FU werden im Bereich des neuen Trogs	Zu a) **Rückbau bestehende Fußgängerunterführung** a1) DB Netz AG (Bauwerk) a2) DB Netz AG (Bauwerk) b1) ~~LH Stuttgart, TBA~~		Anlage 4.1 Bl. 2A

Bauwerksverzeichnis

Lfd. Nr.	**Lage** a) Achse Bau-km / Stat von – bis b) vorhandene Anlagen	**Neubau/Änderung** von a) Bahnanlagen b) anderen Anlagen	a1) bisheriger Eigentümer a2) künftiger Eigentümer b1) bisheriger Unterhaltungspflichtiger b2) künftiger Unterhaltungspflichtiger	**Sonstige Maßnahmen**	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6
		rückgebaut (Teilabbruch). Die bestehende FU wird an beiden Ausgängen mit Wänden verschlossen. Die entfallende FU wird ersetzt durch eine neue PU (siehe 5.2002) b) **Öffentliche Wegeverbindung einschließlich Ausstattung** Der entfallene Fußgängerweg wird ersetzt durch eine neue öffentliche Wegeverbindung (siehe 5.2002)	DB Netz AG (Bauwerk) b2) DB Netz AG (Bauwerk) Zu b) **Öffentliche Wegeverbindung einschließlich Ausstattung** a1) LH Stuttgart, TBA (Wegeverbindung) a2) - b1) LH Stuttgart, TBA (Wegeverbindung) b2) -		
5.2007	a) Achse 251, 252 -2.2-66.000 b) -	a) **Neubau Entrauchungsbauwerk Killesberg** Entrauchungsbauwerk mit zwei Lüftungsstollen, einem Lüftungsschacht, und Betriebs- und Lüftungsgebäude mit zwei Abluftkaminen. Lüftungsstollen, bergmännische Bauweise (Kreisprofil): Länge: ca. 5,60 m und 9,60 m Lichter Durchmesser: 4,40 m. Lüftungsschacht, bergmännische Bauweise (Kreisprofil): Teufe: ca. 61,40 m ab UK Bodenplatte Lüftungsgebäude Lichter Durchmesser: ca. 6,20 m. Betriebsgebäude, erdüberschüttet: Länge: ca. 26,50 m Breite: ca. 8,50 m	a1) - a2) DB Netz AG b1) - b2) DB Netz AG		Anlage 4.1 Bl. 5 Vereinbarung mit dem Grundstücks-eigentümer ist abzuschliessen

2.2.2 Trogbauwerk im Bahnhof Stg-Feuerbach

Die neue Fernbahn-Trasse geht im Bahnhof Stg-Feuerbach von der Bestandslage zunächst in Troglage und daran anschließend in Tunnellage über (siehe Anlage 7.1.2). Im Zuge der geplanten Trogstrecke werden ein ehemaliger Gepäcktunnel der DB AG, die Bahnsteigunterführung zu den Bahnsteigzugängen und eine öffentliche Fußgängerunterführung zwischen Bahnhofsvorplatz und Siemensstraße gekreuzt. Lediglich die öffentliche Fußgängerunterführung wird in neuer Tiefenlage als Ersatz neu erstellt. Der Gepäcktunnel, der derzeit als Lagerraum genutzt wird, wird auf die Hälfte gekürzt. Die Bahnsteigunterführung wird nur noch vom Empfangsgebäude aus bis zum Bahnsteig 2 nutzbar sein. *Die öffentliche Fußgängerunterführung wird durch das Trogbauwerk komplett durchschnitten und muß deshalb durch eine geeignete Ersatzmaßnahme ersetzt werden. Als Ersatzmaßnahme für den Entfall der öffentlichen Fußgängerunterführung wird direkt nördlich des Empfangsgebäudes eine niveaugleiche Personenunterführung neu erstellt. Die Sohle des Trogbauwerks wird in die Decke dieser neuen Personenunterführung integriert. Kabelverlegungen sind hierfür nur im geringen Maße erforderlich.* Unmittelbar ~~daneben~~ *neben der aufzulassenden Fußgängerunterführung* wird eine Rettungszufahrt erstellt, die sowohl an den Bahnhofsvorplatz als auch mit Hilfe einer niveaugleichen Kreuzung der Stadtbahngleise an die Kremser Straße angeschlossen wird. Absperrungen sichern die Benutzung ausschließlich durch Rettungsdienste.

Die Gleise in Troglage besitzen eine Längsneigung von 25 ‰. Der Achsabstand beträgt 4,75 m am Beginn des Trogbauwerks (Brücken über die Borsigstraße) und verringert sich auf 4,00 m am Tunnelportal. Die Querneigung der Trogsohle beträgt 2 % in Richtung Bauwerksachse. Kurz vor dem Übergang der Trogstrecke in das Tunnelbauwerk (offene Bauweise) mündet die Rettungszufahrt Stg-Feuerbach in das Trogbauwerk.

2.2.3 Zweigleisiger Tunnel in offener Bauweise zur Unterquerung von S-Bahn und Stadtbahn

Der Feuerbacher Tunnel wird auf eine Länge von etwa 230 m ab dem Tunnelportal in Feuerbach zweigleisig geführt (siehe Anlage 7.1.10). Dies ist notwendig, weil zwischen dem Bahnhof Stg-Feuerbach und der Tunneleinfahrt eine getrennte Gleisführung aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse nicht möglich ist (siehe Kapitel 1.5.4).

[redacted]

3 Anlagen Dritter als notwendige Folgemaßnahmen

Die Baumaßnahmen zur Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart finden im städtischen Umfeld statt und müssen in die städtische Infrastruktur eingepaßt werden. Abgesehen von den neu zu errichtenden Bahnanlagen werden im Planfeststellungsverfahren deshalb auch Anlagen Dritter miterfaßt, die wegen des Bahnvorhabens geändert, neu errichtet oder beseitigt werden müssen. Diese notwendigen Folgemaßnahmen betreffen in erster Linie Straßen und Wege sowie Leitungen aller Art, können aber auch Gebäude, Anlagen der Stadtbahn oder ähnliches sein.

Die Maßnahmen sind im Einzelnen in der Anlage 14 beschrieben.

3.1 Straßen und Wege

3.1.1 Personenunterführung Stg-Feuerbach

Es wird im Bereich des Bf Stg-Feuerbach eine neue Personenunterführung erstellt, da die derzeit bestehende durch das Trogbauwerk der Fernbahn-Zuführung Stg-Feuerbach zerschnitten wird. Diese Unterführung ersetzt die alte öffentliche Fußgängerunterführung, sowie auch teilweise die Bahnsteigunterführung im Bahnhof Feuerbach mit Ausgang Richtung Siemensstraße. Unabhängig vom Großprojekt Stuttgart 21 wurde von DB Station und Service ein Planrechtsverfahren für den Einbau eines Aufzugs im Bahnsteig 1 angemeldet. Dieser Antrag wurde aber zurückgezogen, da nach Abwägung der Vor- und Nachteile entschieden wurde, den Aufzug in der neuen PU zu integrieren. Im Zuge dieses Entscheidungsprozesses wurde als vorteilhaft angesehen, auch den Aufzug für den Bahnsteig 2 bei der neuen PU anzuordnen. Um für den Benutzer ideale Verhältnisse zu schaffen, wurde dann auch eine Treppenanlage vorgesehen, die direkt von der PU auf den Bahnsteig 2 führt. Die neue Personenunterführung erhält somit einen Treppenaufgang zum Bahnsteig 2 und jeweils Aufzüge zum Bahnsteig 1 und 2. Dadurch können aufwändige Umbauarbeiten in der bestehenden Bahnsteigunterführung entfallen und der Bauablauf wird deutlich verbessert. Diese Vorgehensweise wurde gewählt, um vorhandene Synergien zu nutzen. Aufgrund der Lage des Aufzugs am südlichen Ende vom Bahnsteig 1 wird der Bahnsteig um bis zu 2,70 m verlängert werden. Das Abstellgleis 130 wird entsprechend gekürzt und der Prellbock in der Lage angepasst.

Die Trassierung aufgrund von Zwangspunkten (Unterfahrung der S-Bahn-Strecke 4701 von/nach Stuttgart mit dem Anschluß auf dem Bestandsniveau EB Borsigstraße), unter Berücksichtigung eines maximal zulässigen Längsgefälles von 25 ‰, läßt eine Aufrechterhaltung der bestehenden öffentlichen Fußgängerunterführung, Bahnsteigunterführung und des Gepäcktunnels im Bereich des Bf Feuerbach nicht zu. Alle genannten Anlagen werden durch das neue Trogbauwerk der Fernbahn durchschnitten.

Der Gepäcktunnel besitzt keine Bahnsteigzugänge und ist nur aus Richtung des Bahnhofsvorplatzes begehbar. Er wird im Bereich des durchschneidenen Trogbauwerks geschlossen und kann künftig nur noch in dem Bereich unter den S-Bahn-Gleisen genutzt werden.

Die Bahnsteigunterführung, welche heute eine Durchgängigkeit vom Empfangsgebäude zur Siemensstraße und Bahnsteigzugänge zu den Gleisen 1+2 (S-Bahn) und 3+4 (Fernbahn, heute nicht mehr benutzt) besitzt, wird ebenfalls im Bereich des durchschneidenden Trogbauwerks verschlossen und dann als Bahnsteigzugang für die S-

Wö

Bahnsteige verwendet. Eine Tieferlegung dieser Bahnsteigunterführung ist aufgrund fehlender Entwicklungslängen für eine behindertengerechte Ausführung nicht möglich. Zudem läßt die vorhandene Bausubstanz und die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des Fern- und S-Bahn-Verkehrs während der gesamten Bauzeit eine Tieferlegung der bestehenden Bahnsteigunterführung unter Berüchsichtigung der maximal zulässigen Längsneigung für die Fernbahn nicht zu.

Aufgrund der Lage der Achse 245 müssen die bestehenden Treppenaufgänge aus der Bahnsteigunterführung neu gebaut werden.

Die bestehende öffentliche Fußgängerunterführung von der Kremser Straße zur Siemensstraße wird durch den Fernbahntrog komplett durchschnitten und kann somit nicht mehr benutzt werden. Außerdem liegen in Achse der Fußgängerunterführung eine Wasserleitung und zwei Abwassersammler, die im Zuge der Baumaßnahmen nicht verlegt werden dürfen. Somit darf die Fußgängerunterführung nicht tiefergelegt werden.

Deshalb muß für die entfallende Wegebeziehung zwischen Kremser Straße und Siemensstraße im direkten Umfeld ein geeigneter Ersatz geschaffen werden. Die bisher beantragte Form der Unterführung, welche nicht niveaugleich, mit Treppen- und Aufzugsanlagen geplant war, wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens von den Trägern öffentlicher Belange abgelehnt. Insbesondere von der Landeshauptstadt Stuttgart wurde als Ersatzmaßnahme eine niveaugleiche Wegebeziehung gefordert, da die Verbindung Kremser Straße – Kruppstraße Teil des Stuttgarter Radwegenetzes ist. Um diese Bedingung zu erfüllen kann diese Ersatzmaßnahme nach Norden verschoben werden. Diese Änderung der Randbedingung ~~war~~ ist Grundlage der weiterführenden Planungen und Untersuchungen von möglichen Alternativen und Varianten ~~zum~~ diesem 3. Planänderungsverfahren.

Zu den beiden bisher untersuchten Alternativen in direkter Linienverbindung der Achse Kremser Straße – Kruppstraße in Form einer Unterführung und eines Steges, welche Grundlage der Ergebnisfindung der bisherigen Antragsunterlagen waren, kommen nun noch zwei weitere Alternativen in veränderter Lage hinzu. In den nachfolgenden Abschnitten werden alle untersuchten Alternativen nochmals kurz vorgestellt und im Hinblick auf die Kriterien

- Barrierefreiheit,
- Umwegigkeit und Bequemlichkeit,
- Eignung für Radfahrer,
- Empfundene Sicherheit durch Form und Gestaltung,
- Technische Verfügbarkeit der Anlagen,
- Betroffenheit privater Grundstücke und
- Witterungsschutz sowie Eingriffe in die Landschaft

einander gegenübergestellt und bewertet.

Bei dieser Alternativenbetrachtung ist zu beachten, daß die notwendigen Folgemaßnahmen als Ersatz der entfallenden Wegebeziehung nicht über den Anschluß und die Anpassung der Anlage hinausgehen dürfen. Der räumliche und sachliche Zusammenhang muß noch gegeben sein.

wö

Alternative 0: Neue Fußgängerunterführung mit Treppen- und Aufzugsanlagen in Achse Kruppstraße – Kremser Straße (bisherige Antragslösung, Stand 17.12.2002)

Die Alternative 0 beinhaltet eine neue mögliche Fußgängerunterführung in der Lage leicht verschoben gegenüber der bestehenden, aufzulassenden öffentlichen Fußgängerunterführung, mit einer Breite von 6 m und einer lichten Durchgangshöhe von 2,90 m. Da die neue Fußgängerunterführung den Zwangspunkten der Trassierung der Fernbahnstrecke unterliegt muß diese tiefer liegen als das bestehende Bauwerk. Deshalb werden im Zugangsbereich Treppen- und Aufzuganlagen notwendig. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse zwischen Bahnanlage und Siemensstraße muß zusätzlich auch die Siemensstraße unterquert werden, so daß die gesamte neue Unterführung eine Länge von etwa 70 m aufweist. Die Unterführung wird behindertengerecht ausgerüstet. Aufzüge gewährleisten die Benutzbarkeit der Fußgängerunterführung für Behinderte und Fußgänger mit Kinderwagen bzw. Fahrrädern.

Vorteile:

- Barrierefreiheit durch Aufzugsanlagen im Zugangsbereich.
- Keine Umwegigkeit, da in direkter Verbindung Kremser Str. – Kruppstraße.
- Geringfügiger Eingriff in die Landschaft unter Verwendung versiegelter Flächen. Durch die unterirdische Wegeführung ist ausreichend Witterungsschutz vorhanden.

Nachteile:

- Gegenüber der bestehenden Lösung müssen mit den Treppen- und Aufzugsanlagen insgesamt ca. 7 Höhenmeter überwunden werden.
- Die Aufzugsanlagen sind nur für normale Fahrräder ohne Anhänger geeignet. Radfahrer sind auf die Nutzung der Aufzugsanlagen angewiesen.
- Es ist keine Durchsicht durch und kein Einblick in die Fußgängerunterführung von Außen möglich. Durch das Verhältnis von Breite/Höhe zur Länge entsteht teilweise eine „Schlauchwirkung".
- Die Verfügbarkeit der Aufzugsanlagen ist nicht zu 100 % gewährleistbar.
- Für den Aufgangsbereich an der Ecke Siemens-/Kruppstraße muß privates Gelände erworben werden.

Variante 1 zu Alternative 0: Neue Fußgängerunterführung mit Treppen- und Rampenanlagen in Achse Kruppstraße – Kremser Straße

Wie Alternative 0, jedoch mit Rampen- statt Aufzugsanlagen.

Um die Rampenanlagen behindertengerecht zu gestalten darf nur ein maximales Längsgefälle von 6 % geplant werden. Aufgrund der notwendigen Anordnung von Zwischenpodesten (alle 6 m) sind durchgängig nur etwa 5,2 % Längsneigung möglich.

Daraus folgt bei dem notwendig zu überwindenden Höhenunterschied im Bereich des geplanten Aufgangs an der Siemensstraße eine Rampenentwicklungslänge von etwa 75 m. Hierfür steht auf dem ohnehin bereits für den Treppenaufgang beanspruchten privatem Grund aufgrund der vorhandenen Bebauung kein weiterer Platz zur Verfügung.

Bei einer Anordnung der Rampe zwischen Bahnanlage und Siemensstraße in der Lage des heutigen Gehweges wird eine Entwicklungslänge von 90 m parallel zur Siemensstraße in Richtung Borsigstraße notwendig. Der heute existierende, die Siemensstraße begleitende, Gehweg muß hierfür entfallen.

Für die Rampe im Bereich des Zugangs am Bahnhofsvorplatz wird eine Länge von etwa 60 m notwendig. Dieser Platz steht im Bereich des Bahnhofsvorplatzes aufgrund der Bebauung und der Stadtbahnführung nicht zur Verfügung.

Da die Anordnung von Rampen, insbesondere im Bereich des Bahnhofsvorplatzes, aus Platzmangel nicht möglich ist, scheidet diese Variante zur Alternative 0 bei der weiteren Betrachtung aus.

Alternative 1: Steg über die Bahnanlagen im Bereich südlich der Achse Kruppstraße – Kremser Straße mit Treppen- und Aufzugsanlagen

Die Alternative 1 beinhaltet die mögliche Lage eines Fußgängersteges südlich der aufzulassenden Wegeverbindung Kruppstraße – Kremser Straße, da dort der Höhenunterschied zwischen der Siemensstraße, dem bestehenden Fußweg am Bahnhofsvorplatz und den vorhandenen Bahnanlagen am geringsten ist. Aufgrund der räumlichen Situation muß auch die Siemensstraße überquert werden. Die Querung der vorhandenen Oberleitung der S-Bahn und der Umfahrungsgleise sowie der Siemensstraße erfordert eine notwendige Höhendifferenz von etwa 8 m zur Siemensstraße. Für den Zugangsbereich auf Seiten der Siemensstraße muß wiederum privater Grund erworben werden.

Vorteile:

- Barrierefreiheit durch Aufzugsanlagen im Zugangsbereich.
- Transparenz der Anlage, höheres Sicherheitsgefühl als bei einer geschlossenen Unterführung.
- Geringfügiger Eingriff in die Landschaft, unter Verwendung versiegelter Flächen.

Wö

- Aufgrund der Anordnung in Höhe der Eisenbahnbrücke Borsigstraße entsteht eine Verschiebung gegenüber der bisherigen Achse Kremser Str. – Kruppstraße von ca. 150 m. Ein räumlicher Zusammenhang ist dadurch nicht mehr gegeben, da die o. g. Wegebeziehung praktisch nahezu ersatzlos entfällt. Eine Querung ist nunmehr nur noch in Höhe der Borsig- und der Tunnelstraße möglich. Diese Alternative kann deshalb nicht als notwendige Folgemaßnahme zu den Maßnahmen des Projektes Stuttgart 21 gesehen werden.
- Aufgrund der Länge der Unterführung kann eine „Schlauchwirkung" nicht ausgeschlossen werden. Der Zugangsbereich vom Bahnhofsvorplatz ist zudem für die Passanten nur schwer einsehbar und hat eine schlechte Anbindung an das vorhandene Wegenetz. Der Fußgänger- und Radfahrverkehr muß vom Empfangsgebäude über die bestehende Buswendeanlage geführt werden.

Abwägung der untersuchten Alternativen und Varianten:

Aufgrund des Platzmangels scheiden die Varianten mit Rampen- anstatt Aufzugsanlagen zu den Alternativen 0 und 1 gegenüber den Lösungen mit Aufzugsanlagen aus. Ebenso scheidet die Alternative 3 aus, da diese keine notwendige Folgemaßnahme zu den Maßnahmen des Projektes Stuttgart 21 darstellt. Es fehlt hier der räumliche und sachliche Zusammenhang.

Somit werden für die weitere Gegenüberstellung nur noch die Alternativen 0, 1 und 2 betrachtet.

Kriterium „Barrierefreiheit":

- Die Barrierefreiheit ist bei allen Alternativen gegeben.
- Bei Alternative 0 und 1 ist die Barrierefreiheit jedoch nur durch die Aufzugsanlagen gegeben, welche technisch nicht 100% verfügbar sind.
- Hinsichtlich der Barrierefreiheit ist die Alternative 2 durch die niveaugleiche Verbindung deshalb am Positivsten zu bewerten.

Kriterium „Umwegigkeit und Bequemlichkeit":

- Durch die Anordnung direkt neben der aufzulassenden Fußgängerunterführung ist Alternative 0 im Hinblick auf die Umwegigkeit am Besten zu bewerten. Die Überwindung von zusätzlichen Höhenmetern aufgrund der tiefer liegenden Ausführung bringt nur geringfügige Abstriche hinsichtlich der Bequemlichkeit.
- Alternative 1 und 2 liegen jeweils ca. 100 m neben der bestehenden Achse Kremser Str. – Kruppstraße. Hinsichtlich der Bequemlichkeit ist hier jedoch Alternative 2 durch die niveaugleiche Führung der Alternative 1 klar vorzuziehen.

Kriterium „Eignung für Radfahrer":

- Im Hinblick auf die Nutzung durch Radfahrer ist nur Alternative 2 vollständig geeignet.
- Durch die Abhängigkeit der Alternativen 0 und 1 von den Aufzugsanlagen eignen sich diese nur bedingt für Radfahrer.

Kriterium „Empfundene Sicherheit":

- Durch die transparente Lösung ist Alternative 1 in Bezug auf die empfundene Sicherheit die beste Lösung.
- Alternative 2 vermeidet durch die Form und Gestaltung eine „Schlauchwirkung". Zudem ist eine Durchsicht durch die Unterführung gegeben.

Aus der Abwägung der Alternativen bezüglich der Nutzung der Personenunterführung als Ersatz für die aufzulassende öffentliche Fußgängerunterführung zwischen Kremser Str. und Kruppstr. zeigt sich, dass die diesem Änderungsantrag zugrunde gelegte Personenunterführung (Alternative 2) als Ersatzmaßnahme im direkten Umfeld die erforderlichen Kriterien am besten erfüllt. Die Betrachtung der Nutzung durch den Bahnkunden zeigt ebenfalls, dass die Alternative 2 einer tiefer gelegenen Fußgängerunterführung mit Treppen- und Aufzugsanlagen (Alternative 0) überlegen ist. Im Hinblick auf die aufzulassende Bahnsteigunterführung entsteht zwar ein geringfügiger Umweg für die Bahnkunden, doch wird durch eine zusätzliche Aufzugsanlage zu Bahnsteig 2 eine Verbesserung für mobilitätseingeschränkte Personen erreicht.
Es wird deshalb im Rahmen dieses Änderungsverfahrens im Bereich des Bf Stg-Feuerbach eine neue Personenunterführung gemäß Alternative 2 geplant.

Aufgrund der gewählten Lage müssen nur geringfügig, im Bereich des Wiener Platzes, Leitungsanpassungen vorgenommen werden. Für die Arbeiten am Entwässerungsanschluß der Personenunterführung an die Siemensstraße kann es dort kurzzeitig zu Behinderungen kommen.

Die neue Personenunterführung besitzt eine lichte Weite von 6,00 m und eine lichte Höhe von mindestens 2,80 m (siehe Anlage 7.1.6). Die Personenunterführung und ihre Zuwegungen werden behindertengerecht gestaltet. Auf der östlichen Seite des Bahndamms werden Rad- und Gehweg entflochten. Zwischen Bahndamm und Siemensstraße wird ein separater Radweg auf Grundlage des bestehenden Gehweges errichtet. Durch den Wegfall der beiden bestehenden Unterführungen ist hier eine Gehwegverbindung nicht mehr notwendig. Die Anbindung des Radweges an die Kruppstraße erfolgt über die bestehende Lichtsignalanlage. Für den Fußgängerüberweg am östlichen Ende der Personenunterführung wird ein neuer Überweg mit Lichtsignalanlage geschaffen (s. Skizze Seite 61L).

3.2 Leitungen Dritter

3.2.1 Allgemeines

Leitungen Dritter sind an folgenden Stellen betroffen:

- in Bereich des Bahnhofs Stg-Feuerbach
- im Bereich der neuen Eisenbahnbrücke Neckar
- bei den offenen Baugruben im Bereich Ehmannstraße
- am Kreuzungsbauwerk Ehmannstraße
- im Bereich nördlich des Bahnhofs Stg-Mittnachtstraße
- in der Siemensstraße
- in der Wolframstraße.

Diese Leitungen müssen gesichert oder verlegt werden. Diese Maßnahmen werden im Einvernehmen mit dem zuständigen Leitungsträger durchgeführt. Sie sind im Folgenden näher beschrieben.

Über den Tunneltrassen, die bergmännisch aufgefahren werden, sind zahlreiche Leitungen und Kabeltrassen verschiedener Versorgungsträger vorhanden. Die bergmännischen Fern- und S-Bahn-Tunnel verlaufen in einer solchen Tiefe, daß mit großer Wahrscheinlichkeit keine negativen Auswirkungen bzw. Schäden an Leitungen eintreten werden.

In Anlage 8 sind alle Leitungen, die im Einflußbereich der neuen Bahntrassen liegen, dargestellt. Die zu verlegenden bzw. zu sichernden Leitungsteile sind mit ID-Nummern bezeichnet und ins Bauwerksverzeichnis aufgenommen.

3.2.2 Entwässerungskanäle

Bereich Bahnhof Stg-Feuerbach

Unter der öffentlichen Fußgängerunterführung sowie in der Kremser Straße und Kruppstraße liegen drei Entwässerungsleitungen:

- ein Regenwasserkanal (Bachverdolung)
- ein Mischwasserkanal und
- ein Schmutzwasserkanal.

Diese Kanäle werden durch den Neubau des Tunnels für die Fernbahn nicht berührt, da die Tunnelsohle deutlich über den Kanälen liegt (siehe Anlage 8.4 Blatt 2A).

Wö