



Erläuterungsbericht
zur Planänderung
im Planfeststellungsabschnitt
1.6a - Zuführung Ober-/Untertürkheim

PfA 1.6a Ostkopf
Stand 28.01.2021

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

i.V. Christian Lammerskitten, I.GV(8)
Stuttgart, 28.01.2021

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Veranlassung	3
1.1	Planrechtsverfahren im PFA 1.6a.....	3
1.2	Gegenstand und Anlass des Planänderungsantrages.....	3
1.3	Hinweise zur Darstellung von Änderungen.....	4
2	Umfang der Planänderung „PFA 1.6a Ostkopf“	5
2.1	Beschreibung des bestehenden Baurechts	5
2.2	Beschreibung der geplanten Änderungen	5
3	Auswirkungen der Planänderung.....	6
3.1	Auswirkungen auf die Umwelt	6
3.2	Auswirkungen auf Schall und Erschütterungen	7
3.3	Auswirkungen auf wasserrechtliche Belange	7
3.4	Auswirkungen auf Klima und Lufthygiene.....	8
3.5	Auswirkungen auf Grunderwerb	8
3.6	Auswirkungen auf Anlagen Dritter	8
3.7	Auswirkungen auf die Baudurchführung.....	8
4	Planliste.....	9

1 Gegenstand, Veranlassung

1.1 Planrechtsverfahren im PFA 1.6a

Der Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.6a ist Bestandteil des Bahnprojekts Stuttgart 21, das wiederum ein Element der Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Stuttgart – Ulm – Augsburg ist. Er umfasst die Zuführung vom Hauptbahnhof nach Obertürkheim in die vorhandene Strecke 4700, zum neu zu errichtendem Abstellbahnhof in Untertürkheim sowie die Zuführung von Bad Cannstatt zum Abstellbahnhof.

Der hiermit eingereichte Planänderungsantrag zum PFA 1.6a basiert auf dem Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2007 in der Fassung der letzten Planänderung.

1.2 Gegenstand und Anlass des Planänderungsantrages

Die Planänderung betrifft den östlichen Bahnhofskopf in Bad Cannstatt.

Anlass der beantragten Planänderung sind die folgenden Anpassungen der Planung, die durch das vorliegende Baurecht der o.g. Planfeststellungsbeschlüsse zum PFA 1.6a nicht erfasst sind:

- Geänderte Trassierung (Strecke 4700 und 4710) sowie Neubau und Anpassung mehrerer Gleise und Gleisverbindungen
- Zusätzliche Einleitpunkte des Niederschlagswassers im Bereich des neu geplanten Trassenkörpers.

Der Planfeststellungsbereich des PFA 1.6a schließt im Ostkopf des Bahnhofs Stuttgart Bad Cannstatt an die bestehende Eisenbahninfrastruktur an. Im Bahnhof Bad Cannstatt selbst waren zum Zeitpunkt der Planfeststellung keine baulichen Maßnahmen vorgesehen, so dass dieser nicht Gegenstand eines Stuttgart 21-Planfeststellungsabschnitts wurde.

Westlich des Bahnhofs Bad Cannstatt schließt der PFA 1.5 an den Bestand an. Beide Anschlüsse ermöglichen in Verbindung mit dem Bahnhof Bad Cannstatt den Ringverkehr, der zentraler Bestandteil des Betriebskonzepts und der Planrechtfertigung von Stuttgart 21 ist.

Im Zuge der Ausführungsplanung hat sich nun Anpassungsbedarf im Ostkopf des Bahnhofs Bad Cannstatt gezeigt, dessen Bewältigung Gegenstand der vorliegenden Planänderung ist. Die beantragten Änderungen im Ostkopf dienen der betrieblich

flexibleren und leistungsfähigeren Anbindung des Abstellbahnhofs Untertürkheim an die Gleise 5 bis 8 des Bahnhofs Bad Cannstatt. Dadurch wird eine freizügige Nutzung der Gleise 5 bis 8 für Züge ermöglicht, die die im PFA 1.6a neu zu erstellende Anbindung an den Abstellbahnhof für die Bereitstellung und Abstellung nutzen. Die Entwicklungslängen der im Rahmen dieser Planänderung anzupassenden Weichenverbindungen bedingen, dass der Anschluss an den Bestand weiter westlich als bislang planfestgestellt erfolgen muss. Die Folge davon ist, dass die Planfeststellungsgrenze des PFA 1.6a nach Westen in Richtung Bahnhof Bad Cannstatt verschoben werden muss.

Auch im Bereich des Westkopfes des Bahnhofs Bad Cannstatt müssen zur Optimierung des Ringverkehrs Anpassungen vorgenommen werden. Hierdurch verschiebt sich die Planfeststellungsgrenze des PFA 1.5 nach Osten. Dies ist Gegenstand eines gesonderten Planänderungsverfahrens im PFA 1.5.

Die geplanten Änderungen im Ostkopf des Bahnhofs Bad Cannstatt sind damit konzeptionell Bestandteil des Ringverkehrs. Sie dienen auf der Grundlage der Erkenntnisse aus der Ausführungsplanung dazu, die Betriebsabwicklung der Verkehre zwischen dem Nordkopf des neuen Durchgangsbahnhofs und dem Abstellbahnhof in Untertürkheim zu optimieren. Hierzu ist es notwendig, von Westen her (PFA 1.5) weiter in den Bestand des Westkopfs des Bahnhofs Bad Cannstatt einzugreifen, als dies nach dem Planungsstand der Planfeststellung erforderlich war (s.o.). Ebenso ist es notwendig, von Osten her (PFA 1.6a) weiter in den Bestand des Ostkopfs des Bahnhofs Bad Cannstatt auszugreifen.

Der vorliegende Planänderungsantrag im PFA 1.6a bildet die zur Optimierung des Ringverkehrs erforderlichen Maßnahmen im Ostkopf des Bahnhofs Bad Cannstatt ab.

1.3 Hinweise zur Darstellung von Änderungen

Änderungen der gegenständlichen Planänderung werden in den Unterlagen in **BLAU** dargestellt. Änderungen in der Ausrüstungstechnik, die sich aus der Umsetzung der „Digitalen Schiene Deutschland“ ergeben, sind nicht planrechtsrelevant und werden im Erläuterungsbericht Teil III nachrichtlich in **GRÜN** dargestellt.

2 Umfang der Planänderung „PFA 1.6a Ostkopf“

2.1 Beschreibung des bestehenden Baurechts

Die hiermit eingereichte Planänderung basiert auf dem Planfeststellungsbeschluss des PFA 1.6a vom 16.05.2007. In den Antragsunterlagen wurde die Strecke 4703 Stuttgart Hbf – Obertürkheim (-Esslingen), Bau-km 1.1+55 – 7.2+20 und die Strecke 4726 Abzweig Wangen – Untertürkheim (Waiblingen/Remsbahn), Bau-km 0.0+00 – 2.6+45 in Stuttgart planfestgestellt.

Der PFA 1.6a umfasst auf den zwei Strecken diverse Tunnel und Trogbauwerke, Bahn- und Gleisanlagen sowie sonstige Einzelbauwerke.

Die jetzt vorgesehene Umgestaltung des Bahnhofs Bad Cannstatt war bisher nicht Teil der Planfeststellung in den Abschnitten PFA 1.6a und 1.5.

Diese Umgestaltung wird planrechtlich in zwei Teile aufgeteilt:

- Planänderung "PFA 1.6a Ostkopf" im PFA 1.6a, die Gegenstand dieses Verfahrens ist und
- Planänderung "PFA 1.5 Westkopf" im PFA 1.5, die im Nachgang eingereicht wird.

Die Teilmaßnahmen Westkopf und Ostkopf finden nicht gleichzeitig statt.

2.2 Beschreibung der geplanten Änderungen

Im Zuge der Anpassung im PFA 1.6a Planänderungsverfahrens „Ostkopf“ wird die Planfeststellungsgrenze in Richtung Westen Bahn-km 3,4 + 13.000 (Str. 4700) verschoben. Die Lage befindet sich auf Höhe der Mitte des Empfangsgebäudes.

Die Grenze des angrenzenden PFA 1.5 wird in einem eigenen Planänderungsverfahren „Westkopf“ ebenfalls an die o.g. Grenze in Richtung Osten verschoben. Bahn-km 4,8 + 00.000 (Str. 4715) bzw. Bahn-km 3,4 + 69.000 (Str. 4710).

Zu den durchgehenden Hauptgleisen der Strecken 4700 und 4710 (Gleise 5 bis 8) werden mehrere, verschiedene Weichen vorgesehen. Die Streckengleise werden in der Lage kaum verändert. Es sind lediglich einige Anpassungen an die Lage der

Weichen erforderlich. Auch der Höhenverlauf der Gleise im Bereich des Ostkopfes ist im Wesentlichen gleich dem des Bestandes.

Um die Entwässerung des Bahnkörpers sicherzustellen, werden in den umzubauenden Bereichen neue Entwässerungsanlagen hergestellt. Die Entwässerung wird über Tiefenentwässerungen erfolgen, diese werden an das öffentliche Kanalnetz angeschlossen.

3 Auswirkungen der Planänderung

3.1 Auswirkungen auf die Umwelt

Für das Planänderungsverfahren PFA 1.6a „Ostkopf“ wurde eine Umwelterklärung für die Vorprüfung gemäß § 7 UVPG oder gemäß § 9 i. V. m. § 7 UVPG sowie zur Notwendigkeit sonstiger umweltfachlicher Unterlagen (Anhang II-2 EBA-Umweltleitfaden, Teil II) erstellt.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Durchführung einer UVP nicht erforderlich ist.

In dem Planänderungsverfahren "PFA 1.6a Ostkopf" sind aufgrund der Betroffenheiten von streng und besonders geschützten Arten artenschutzrechtliche Konflikte zu bewältigen. Hierzu wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass insbesondere zum Schutz der streng geschützten Mauereidechse, Artenschutzmaßnahmen erforderlich sind. Die Maßnahmen dienen der Vermeidung der Tötung von Individuen und der Wahrung des Erhaltungszustands der Mauereidechse im Hinblick auf die unvermeidbare Zerstörung von Lebensstätten. Insoweit wird auch eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt.

Hinsichtlich der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans ergibt sich für die Maßnahmen im Ostkopf des Bahnhofs Bad Cannstatt ein Überschuss von sieben Wertpunkten. Danach sind für diese Maßnahmen im Ostkopf des Bahnhofs Bad Cannstatt keine zusätzlichen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

(vgl. Anlage 18)

3.2 Auswirkungen auf Schall und Erschütterungen

Durch die Planänderung ergeben sich keine Änderungen gegenüber der Planfeststellung. Der Sachverhalt einer wesentlichen Änderung gemäß den Definitionen der 16. BImSchV /2/ ist demnach auf Grund der Planänderung nicht gegeben und Lärmvorsorgemaßnahmen sind nicht erforderlich.

(vgl. Anlage 17)

Für die schalltechnische Situation während der Bauphase wurde eine Untersuchung nach der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) – Geräuschemissionen) durchgeführt und Empfehlungen für begleitende Maßnahmen formuliert.

(vgl. Anlage 16)

3.3 Auswirkungen auf wasserrechtliche Belange

Aus der Planänderung ergeben sich keine wasserwirtschaftlich relevanten Eingriffstatbestände gegenüber der planfestgestellten Gründungskonzeption. Für die in der Kernzone des Heil- und Mineralwasserschutzgebietes geplanten Gründungen der Mastfundamente erfolgen keine Eingriffe in den verwitterten Gipskeuper (vgl. Anlage 19). Weiterhin sind für die Herstellung der Gründungselemente keine Grundwasserhaltungsmaßnahmen erforderlich.

Durch die Änderungen der Umbauten an den bestehenden Gleisanlagen wird eine gemäß DB-Richtlinien geregelte Streckenentwässerung eingebaut. Für diese Entwässerungsanlagen erfolgt eine Übergabe der im Bahnbetrieb anfallenden Wässer an die Mischwasserkanalisation der Stadt Stuttgart.

Die Einleitpunkte und Einleitmengen wurden mit der Stadt Stuttgart im Vorfeld des vorliegenden Verfahrens abgestimmt. Weiterhin sollen die während der Bauphase im Bereich der Bahnanlagen und an den für die Bauarbeiten erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen anfallenden Wässer (im wesentlichen Niederschlagswässer ebenfalls an den Einleitpunkten der späteren Streckenentwässerung der städtischen Mischwasserkanalisation übergeben werden. Die gemäß gültigem Planfeststellungsbeschluss festgelegten qualitativen Grenzwerte (Einleitparameter) werden durch Vorschaltung entsprechender Abreinigungsanlagen eingehalten. Die bauzeitlich und

dauerhaft an die Mischwasserkanalisation zu übergebenden Wassermengen werden in der Anlage 20 wasserrechtlich beantragt.

(vgl. Anlage 20)

3.4 Auswirkungen auf Klima und Lufthygiene

Aus der Planänderung ergeben sich keine relevanten Auswirkungen auf Klima und Lufthygiene und somit keine Änderungen gegenüber der Planfeststellung.

(vgl. Anlage 23).

3.5 Auswirkungen auf Grunderwerb

Aus der Planänderung ergibt sich ein zusätzlicher Flächenbedarf, welcher durch Grunderwerb sowie durch dingliche Sicherung gedeckt wird. Letztere ist unter anderem für die Umsetzung der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen (auf der Gemarkung Münster) vorgesehen. Die von der Planänderung betroffenen Flächen stehen bereits größtenteils im Eigentum der DB AG.

(vgl. Anlage 9).

Weiterhin ist durch Veränderungen der Gleise auch Erwerb (technisch) in der Gemarkung Cannstatt durchzuführen.

Baustelleneinrichtungsflächen werden innerhalb der Grenzen der DB Netz AG als vorübergehende Inanspruchnahme verwendet.

(vgl. Anlage 13)

3.6 Auswirkungen auf Anlagen Dritter

Durch die Planänderung ergibt sich eine Änderung der Anlagen Dritter. Diese Auswirkungen betreffen die Anschlüsse an das öffentliche Kanalnetz-Einleitpunkte 2 bis 4. Diese sind in den entsprechenden Unterlagen (Lagepläne, Bauwerksverzeichnis etc.) dargestellt.

(vgl. Anlagen 3, 4, 8)

3.7 Auswirkungen auf die Baudurchführung

Aus der Planänderung des Ostkopfes Bad Cannstatt ergeben sich keine Auswirkungen für die bereits planfestgestellten Teile des PFA 1.6. Die Baudurchführung wird ausschließlich durch gleisgebundene Fahrzeuge durchgeführt.

4 Planliste

Folgende **Pläne der Planfeststellungsunterlagen** wurden zur Verdeutlichung geändert, gestrichen bzw. ergänzt und liegen im Anhang bei.

Tabelle 1: Geänderte, gestrichenen oder ergänzte Pläne der Planfeststellungsunterlagen

Anl.	Blatt	Bezeichnung	Stand	Ändert Anlage, Blatt vom (Datum letzte planfestgestellte Planung)	Maßstab
1	III	Beschreibung des Planfeststellungsabschnittes 1.6a Austauschseiten	05.06.2020	05.02.2020	-
2.5	2G v. 2	Übersichtslageplan	05.06.2020	2.5 Blatt 2F vom 30.08.2018	1:5000
3	S. 23A/23-1, 59A-1/2 und 81A v. 86	Bauwerksverzeichnis Austauschseiten	05.06.2020	12.12.2016 und 16.05.2013	-
4	15A v. 16	Lageplan	05.06.2020	4 Blatt 15 vom 16.05.2007	1:1000
4	16 v. 16	Lageplan	05.06.2020	-	1:1000
8.1	16 v. 16	Lageplan Strom	05.06.2020	-	1:1000
8.4	15A v. 16	Lageplan Abwasser	05.06.2020	8.4 Blatt 15 vom 12.12.2016	1:1000
8.4	16 v. 16	Lageplan Abwasser	05.06.2020	-	1:1000
8.5	16 v. 16	Lageplan Fernmeldeleitungen	05.06.2020	-	1:1000
9.1	9.1.2.4 und 9.1.2.6	Grunderwerbsverzeichnis Austauschseiten Gemarkung Cannstatt und neue Seite Münster	05.06.2020	15.11.2016	-
9.2	15A v. 18	Lageplan Grunderwerb	05.06.2020	9.2 Blatt 15 vom 12.12.2016	1:1000
9.2	18 v. 18	Lageplan Grunderwerb	05.06.2020	-	1:1000
9.8	1 v. 1	Lageplan Grunderwerb	05.06.2020	-	1:1000
13.3	1C v. 3	Übersichtslageplan Baustelleneinrichtungsflächen	05.06.2020	13.3 Blatt 1B v. 3 vom	1:5000

				30.08.2018	
16.5	-	Schalltechnische Stellungnahme	04.02.2020	-	-
17.4	-	Stellungnahme Erschütterung	05.06.2020	-	-
18.1	-	LBP Erläuterungsbe- richt Austauschseiten	05.06.2020	07.06.2019	-
18.2.7	-	LBP Maßnahmenblätter	05.06.2020	-	-
18.2.8	1 v. 2	LBP Konfliktplan	05.06.2020	-	1:1000
18.2.8	2 v. 2	LBP Konfliktplan	05.06.2020	-	1:1000
18.2.9	1 v. 2	LBP Maßnahmen	05.06.2020	-	1:1000
18.2.9	2 v. 2	LBP Maßnahmen	05.06.2020	-	1:1000
18.2.11	1 v. 1	LBP Maßnahmen Mauereidechse	05.06.2020	-	1:1000
18.3	-	Fachbeitrag Artenschutz	05.06.2020	-	-
19.7	-	Stellungnahme Geologie	05.06.2020	-	-
20.1	Anhang 1.2.1D Bl. 4	Wasserrechtliche Tatbestände	22.04.2020	03.07.2017	-
20.1	Anhang 1.2.2D Bl. 2	Wasserrechtliche Tatbestände	22.04.2020	03.07.2017	-
23.2	-	Stellungnahme Staubschutz	26.05.2020	-	-