

Erläuterungsbericht
zur Planänderung
im Planfeststellungsabschnitt
1.5 - Zuführung Feuerbach / Bad Cannstatt

PfA 1.5 Westkopf
Stand 27.01.2021

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Veranlassung	3
1.1	Planrechtsverfahren im PFA 1.5.....	3
1.2	Gegenstand und Anlass des Planänderungsantrages	3
1.3	Hinweise zur Darstellung von Änderungen.....	5
2	Umfang der Planänderung „PFA 1.5 Westkopf“	5
2.1	Beschreibung des bestehenden Baurechts	5
2.2	Beschreibung der geplanten Änderungen	6
3	Auswirkungen der Planänderung	7
3.1	Auswirkungen auf die Umwelt	7
3.2	Auswirkungen auf Schall und Erschütterungen	7
3.3	Auswirkungen auf wasserrechtliche Belange	8
3.4	Auswirkungen auf Klima und Lufthygiene.....	9
3.5	Auswirkungen auf Grunderwerb	9
3.6	Auswirkungen auf Anlagen Dritter	9
4	Planliste.....	10

1 Gegenstand, Veranlassung

1.1 Planrechtsverfahren im PFA 1.5

Der Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.5 ist Bestandteil des Bahnprojekts Stuttgart 21, das wiederum ein Element der Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Stuttgart – Ulm – Augsburg ist. Er umfasst das Dreieck zwischen dem Bahnhof Stg-Feuerbach, dem Bahnhof Stg-Bad Cannstatt und der Einfahrt in den Hauptbahnhof.

Der hiermit eingereichte Planänderungsantrag zum PFA 1.5 basiert auf dem Planfeststellungsbeschluss vom 13.10.2006 in der Fassung der 32. Planänderung.

1.2 Gegenstand und Anlass des Planänderungsantrages

Die Planänderung betrifft den westlichen Bahnhofskopf in Bad Cannstatt. Anlass der beantragten Planänderung sind die folgenden Anpassungen der Planung, die durch das vorliegende Baurecht der Planfeststellungsbeschlüsse zum PFA 1.5 nicht erfasst sind:

- Geänderte Trassierung der Fern- und S-Bahngleise des gesamten Westkopfes
- Anpassung der Bahnsteiglängen
- Zusätzliche Einleitpunkte für das Niederschlagswassers im Bereich des neu geplanten Trassenkörpers

Der Planfeststellungsbereich des PFA 1.5 schließt im Westkopf des Bahnhofs Stuttgart Bad Cannstatt - vom neuen Rosensteintunnel über die EÜ Neckar kommend - 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.

Östlich des Bahnhofs Bad Cannstatt schließt der PFA 1.6a 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 an den planfestgestellten Weichenverbindungen im Westkopf des Bahnhofs Bad Cannstatt gezeigt, dessen Bewältigung Gegenstand der vorliegenden Planänderung ist. Die Entwicklungslängen der im Rahmen dieser Planänderung anzupassenden Weichenverbindungen bedingen, dass der Anschluss an den Bestand weiter östlich als bislang planfestgestellt erfolgen muss. Die Folge davon ist, dass die Planfeststellungsgrenze des PFA 1.5 nach Osten in Richtung Bahnhof Bad Cannstatt verschoben werden muss.

Auch im Bereich des Ostkopfs des Bahnhofs Bad Cannstatt müssen zur Optimierung des Ringverkehrs Anpassungen vorgenommen werden. Hierdurch verschiebt sich die Planfeststellungsgrenze des PFA 1.6a nach Westen. Dies ist Gegenstand eines gesonderten Planänderungsverfahrens - der 20. Planänderung "Ostkopf Bad Cannstatt" - im PFA 1.6a.

Die geplanten Änderungen im Westkopf 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 auszugreifen, als dies nach dem Planungsstand der Planfeststellung erforderlich war. Ebenso ist es notwendig, von Osten her (PFA 1.6a) weiter in den Bestand des Ostkopfs des Bahnhofs Bad Cannstatt auszugreifen (s.o.).

Der vorliegende Planänderungsantrag im PFA 1.5 bildet die zur Optimierung des Ringverkehrs erforderlichen Maßnahmen im Westkopf des Bahnhofs Bad Cannstatt ab.

1.3 Hinweise zur Darstellung von Änderungen

Planrechtsrelevante Änderungen in den festgestellten Unterlagen, welche sich aus der gegenständlichen Planänderung ergeben, werden in **BLAU** dargestellt. Änderungen in der Ausrüstungstechnik, die sich im Projektverlauf von Stuttgart 21 im Rahmen der Umsetzung der „Digitalen Schiene Deutschland“ ergeben, sind nicht planrechtsrelevant und werden im Erläuterungsbericht Teil III nachrichtlich in **DUNKELGRÜN** dargestellt.

Änderungen der Unterlagen, welche sich aus dem laufenden 8. Planänderungsverfahren "Mussenbachtal" im PFA 1.5 ergeben, sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 18.1) nachrichtlich in **GRÜN** dargestellt.

2 Umfang der Planänderung „PFA 1.5 Westkopf“

2.1 Beschreibung des bestehenden Baurechts

Die hiermit eingereichte Planänderung basiert auf dem Planfeststellungsbeschluss des PFA 1.5 vom 13.10.2006.

In den Antragsunterlagen wurde in dem hier betroffenen Bereich die Zuführung der zweigleisigen Fernbahn Bf Cannstatt - Hbf Stuttgart (Strecke 4715) von Station -4,8-64.359 bis Bau-km -0,4-42.000 einschließlich der für den Eisenbahnbetrieb erforderlichen Anlagen planfestgestellt.

2.2 Beschreibung der geplanten Änderungen

Die neue Lage der von Stuttgart, über die neue Eisenbahnbrücke über den Neckar, kommenden Strecken, erfordert eine Verschwenkung der Fernbahn und S-Bahngleise im Westkopf des Bahnhofs Bad Cannstatt.

Aufgrund der geplanten Geschwindigkeitserhöhung, welche in der BAst/VAst "DSTW Stellbereich Stuttgart-Bad Cannstatt" (19.12.2019) enthalten ist, wurde die Trassierung im Westkopf überarbeitet. Die planfestgestellte Trassierung in diesem Bereich ist daher zu ändern.

In Folge der geänderten Trassierung und der angepassten Nutzlängen, sind Anpassungen an den vorhandenen Bahnsteigen erforderlich. Um die Entwässerung des Bahnkörpers sicherzustellen, müssen Anpassungen an dem Verlauf und an einigen Einleitpunkten der bereits planfestgestellten Entwässerung vorgenommen werden. Die Entwässerung wird über Tiefenentwässerungen erfolgen, diese werden an das öffentliche Kanalnetz angeschlossen.

Des Weiteren werden für die Zuwegung zu dem neu geplanten Gleisfeldkonzentrator (GFK) ein Instandhaltungsweg und eine Böschungstreppe an der neuen EÜ Neckar vorgesehen. Der Zugang erfolgt über die Schönstraße.

3 Auswirkungen der Planänderung

3.1 Auswirkungen auf die Umwelt

In dem Planänderungsverfahren PFA 1.5 Westkopf sind, aufgrund der Betroffenheit 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.

Auf die Schutzgüter nach dem UVPG wird in der landschaftspflegerischen Begleitplanung eingegangen, wobei lediglich im Schutzgut „Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“ unmittelbare und mittelbare Auswirkungen zu erwarten sind.

Für diese Maßnahmen im Westkopf des Bahnhofs Bad Cannstatt sind 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 16)

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

(vgl. Anlage 17)

3.3 Auswirkungen auf wasserrechtliche Belange

Aus der Planänderung ergeben sich keine wasserwirtschaftlich relevanten Eingriffstatbestände gegenüber der planfestgestellten Eingriffssituation. Für die in der Kernzone des Heil- und Mineralwasserschutzgebietes geplanten Umbaumaßnahmen an den Bahnanlagen erfolgen keine Eingriffe in den verwitterten Gipskeuper (vgl. Anlage 19). Weiterhin sind für die geringfügigen Eingriffe in den Untergrund (wie z.B. der 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. (vgl. Anlage 8)

Die gemäß gültigem Planfeststellungsbeschluss festgelegten qualitativen Grenzwerte (Einleitparameter) werden im Baubetrieb durch Vorschaltung entsprechender Abreinigungsanlagen eingehalten. Die bauzeitlich und dauerhaft an die Mischwasserkanalisation zu übergebenden Wassermengen werden in der Anlage 20 wasserrechtlich beantragt.

Hinsichtlich der Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (Verschlechterungsverbot / Verbesserungsgebot) ist Folgendes festzustellen:

Oberflächenwasserkörper:

Durch die geplanten Maßnahmen wird keine Verschlechterung des ökologischen und des chemischen Zustands von oberirdischen Gewässern bewirkt. Durch die Herstellung einer geregelten Bahnentwässerung mit Übergabe der Wässer an die städtische Kanalisation wird der Erhalt des derzeitigen ökologischen und chemischen Zustandes gewährleistet (Verbesserungsgebot).

Grundwasserkörper:

Durch die geplanten Maßnahmen wird die Vermeidung der Verschlechterung des mengenmäßigen und chemischen Zustands der Grundwasserkörpers erreicht (Verschlechterungsverbot). Weiterhin wird der Erhalt des derzeitigen mengenmäßigen und chemischen Zustandes des Grundwasserkörpers gewährleistet (Verbesserungsgebot).

3.4 Auswirkungen auf Klima und Lufthygiene

Aus der Planänderung ergeben sich keine Auswirkungen auf Klima und Lufthygiene. (s. Anlage 23 Klima und Lufthygiene).

3.5 Auswirkungen auf Grunderwerb

Aus der Planänderung ergibt sich ein zusätzlicher Flächenbedarf, welcher durch vorübergehende Inanspruchnahme und dingliche Sicherung gedeckt wird. Letztere ist unter anderem für die Umsetzung der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Die von der Planänderung betroffenen Flächen stehen bereits im Eigentum der DB Netz AG (vgl. Anlage 9).

Die Baustelleneinrichtungsflächen werden als vorübergehende Inanspruchnahme gesichert (vgl. Anlage 13).

3.6 Auswirkungen auf Anlagen Dritter

Durch die Planänderung ergeben sich Auswirkungen auf Anlagen Dritter wie beispielsweise dingliche Sicherungen im Bereich der Einleitpunkte oder der Feuerwehraufstellfläche an der neuen EÜ Neckar. Diese sind in den entsprechenden Unterlagen (Lagepläne, Bauwerksverzeichnis etc.) dargestellt. (vgl. Anlagen 3, 4, 8)

Die Feuerwehraufstellfläche, mit den Mindestmaßen 5 m x 11 m, ist für den Einsatz von Rettungsfahrzeugen vorgesehen. Die Fläche ist auf der Schönestraße an der neuen EÜ Neckar angeordnet, hier ist der Zugang zum Gleisfeld möglich. Des Weiteren ist die Zufahrt über öffentliche Verkehrsflächen möglich.

Auswirkungen auf die Baudurchführung

Die Baudurchführung wird durch gleisgebundene Fahrzeuge durchgeführt sowie teilweise über LKWs, welche über die Rampe an der EÜ Neckar (an der Schönestraße, im Anschlussbereich Bad Cannstatt) Zugang zum Baufeld haben.

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
1.1	-	III. Beschreibung des Planfeststellungsabschnittes Austauschseiten	30.07.2020	18.09.2019	-
2.6	1F v. 2	Übersichtslageplan	30.07.2020	25.05.2019	1:5000
3		Bauwerksverzeichnis Austauschseiten	30.07.2020	13.10.2006	-
4.2	1B v. 10	Lageplan Fernbahn	30.07.2020	25.02.2015	1:1000
4.2	2E v. 10	Lageplan Fernbahn	30.07.2020	23.01.2019	1:1000
4.5	1A v. 5	Lageplan S-Bahn	30.07.2020	18.12.2002	1:1000
4.5	2F v. 5	Lageplan S-Bahn	30.07.2020	12.08.2019	1:1000
8.1	11A v. 22	Leistungsplan Strom	30.07.2020	18.12.2002	1:1000
8.4	11A v. 22	Leistungsplan Abwasser	30.07.2020	18.12.2002	1:1000
8.5	11A v. 22	Leistungsplan Telekom	30.07.2020	18.12.2002	1:1000
8.6	11A v. 22	Leistungsplan Gas, Fernheizung etc.	30.07.2020	18.12.2002	1:1000
9.1	-	Grunderwerbsverzeichnis Gem. Cannstatt und Müns-ter	30.07.2020	07.05.2019 -	-
9.2	11A v. 28	Grunderwerbsplan	30.07.2020	18.12.2002	1:1000
9.2	28 v. 28	Grunderwerbsplan	30.07.2020	-	1:1000
9.2	13E v. 27	Grunderwerbsplan	30.07.2020	02.02.2018	1:1000
9.8	1 v. 1	Grunderwerbsplan	30.07.2020	-	1:1000
13.2.5	1A v. 1	BE-Fläche	30.07.2020	18.12.2002	1:1000

16.4	-	Schalltechnische Stellungnahme (Schienenverkehrs- lärm)	31.01.2020	-	-
17.3	-	Schalltechnische Un- tersuchung (Baulärm)	10.07.2020	-	-
18.1	-	LBP Erläuterungsbe- richt Austauschseiten	30.07.2020	31.01.2020	-
18.2.5.1	-	Maßnahmenblätter	30.07.2020	-	-
18.2.5.2	Bl. 1 v. 1	Bestands- und Kon- fliktplan	30.07.2020	-	1:1000
18.2.5.3	Bl. 1 v. 1	LBP Maßnahmenplan	30.07.2020	-	1:1000
18.2.5.4	Bl. 1 v. 1	FCS- Maßnahmenplan	30.07.2020	-	1:1000
18.3	-	Spezielle arten- schutzrechtliche Prü- fung (saP)	30.07.2020	-	-
19.3	-	Stellungnahme Geo- logie	30.06.2020	-	-
20.1	1.3.1C	Wasserrechtliche Tatbestände	30.07.2020	13.10.2006	-
20.1	1.3.2D	Wasserrechtliche Tatbestände	30.07.2020	13.10.2006	-
23.1	-	Stellungnahme Staubschutz	26.05.2020	-	-