



Vorstellung der Antragsplanung

Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

PFA 1.3b - Informationsveranstaltung zur Offenlage

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

Matthias Breidenstein, Heiko Siebenschuh

Stuttgart-Vaihingen, 29.05.2017

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm



STUÏGART



DIESES PROJEKT WIRD VON DER EUROPÄISCHEN UNION KOFINANZIERT

TRANSEUROPAISCHE NETZE FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUREN



Agenda

Projekt Stuttgart-Ulm: Überblick und PFA 1.3

Verkehrsdrehscheibe Filderbereich

Der Abschnitt 1.3b

Die Antragsunterlagen

Zeitlicher Ablauf der Offenlage

Agenda

Projekt Stuttgart-Ulm: Überblick und PFA 1.3

Verkehrsdrehscheibe Filderbereich

Der Abschnitt 1.3b

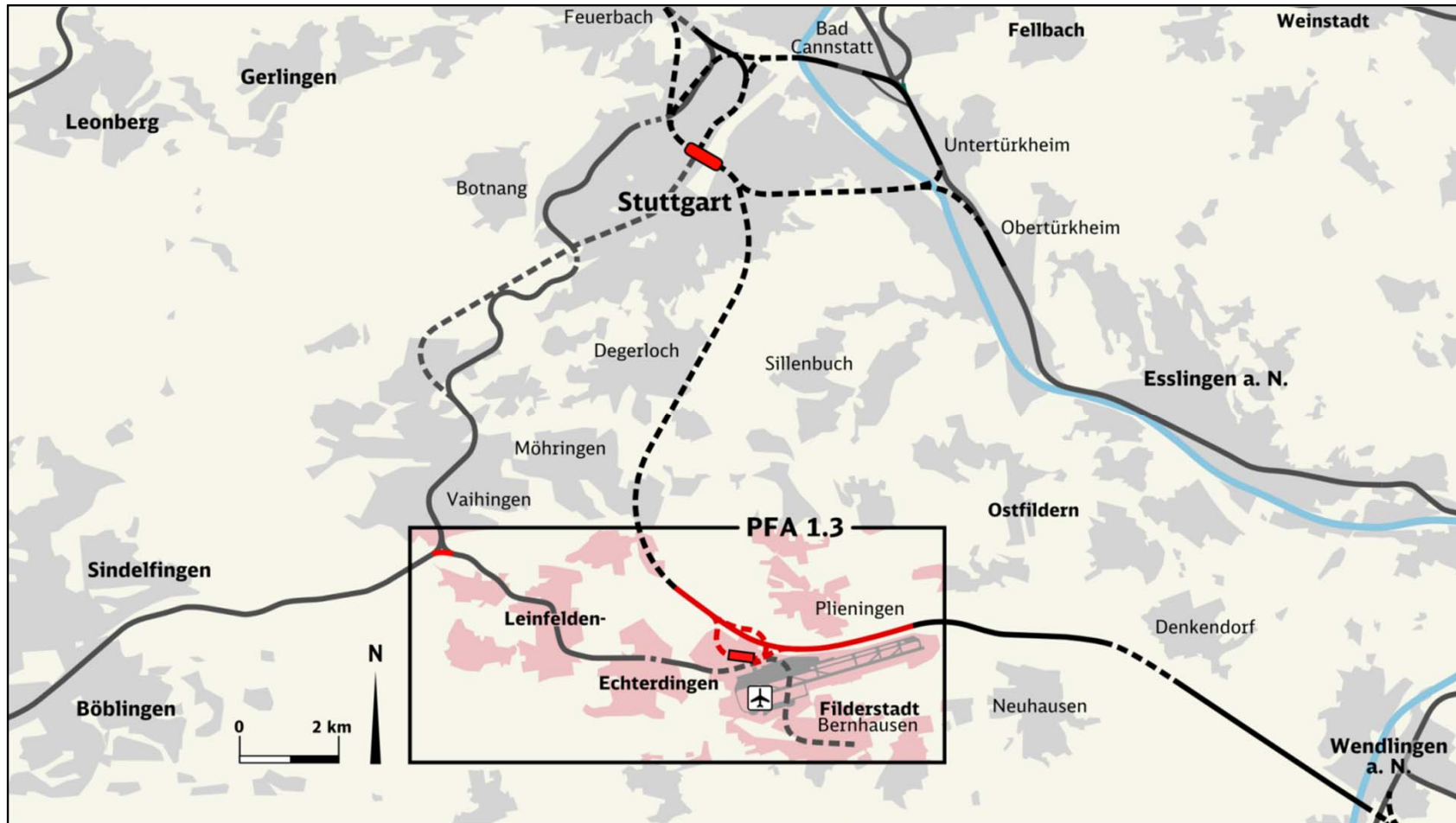
Die Antragsunterlagen

Zeitlicher Ablauf der Offenlage

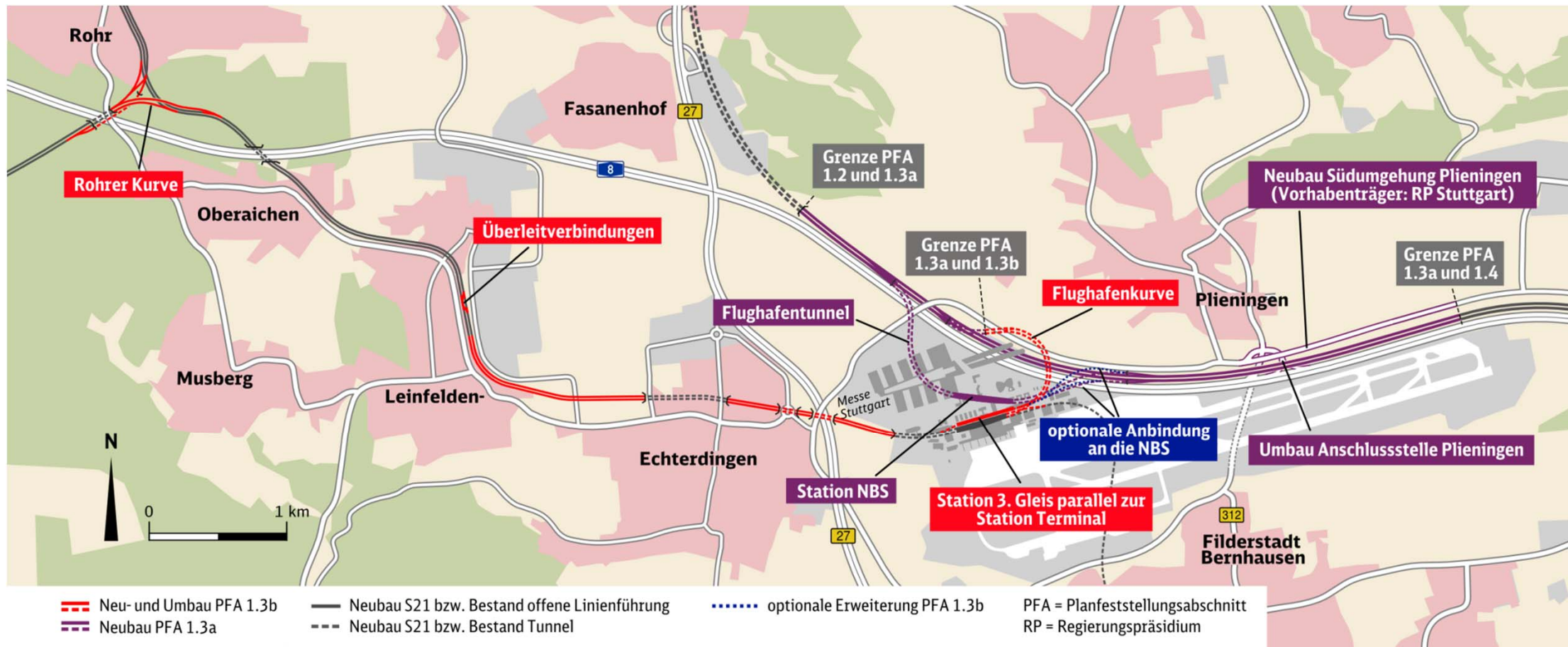
Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm im Überblick



Der Abschnitt 1.3



Die Aufteilung in die Abschnitte 1.3a und 1.3b



Agenda

Projekt Stuttgart-Ulm: Überblick und PFA 1.3

Verkehrsdrehscheibe Filderbereich

Der Abschnitt 1.3b

Die Antragsunterlagen

Zeitlicher Ablauf der Offenlage

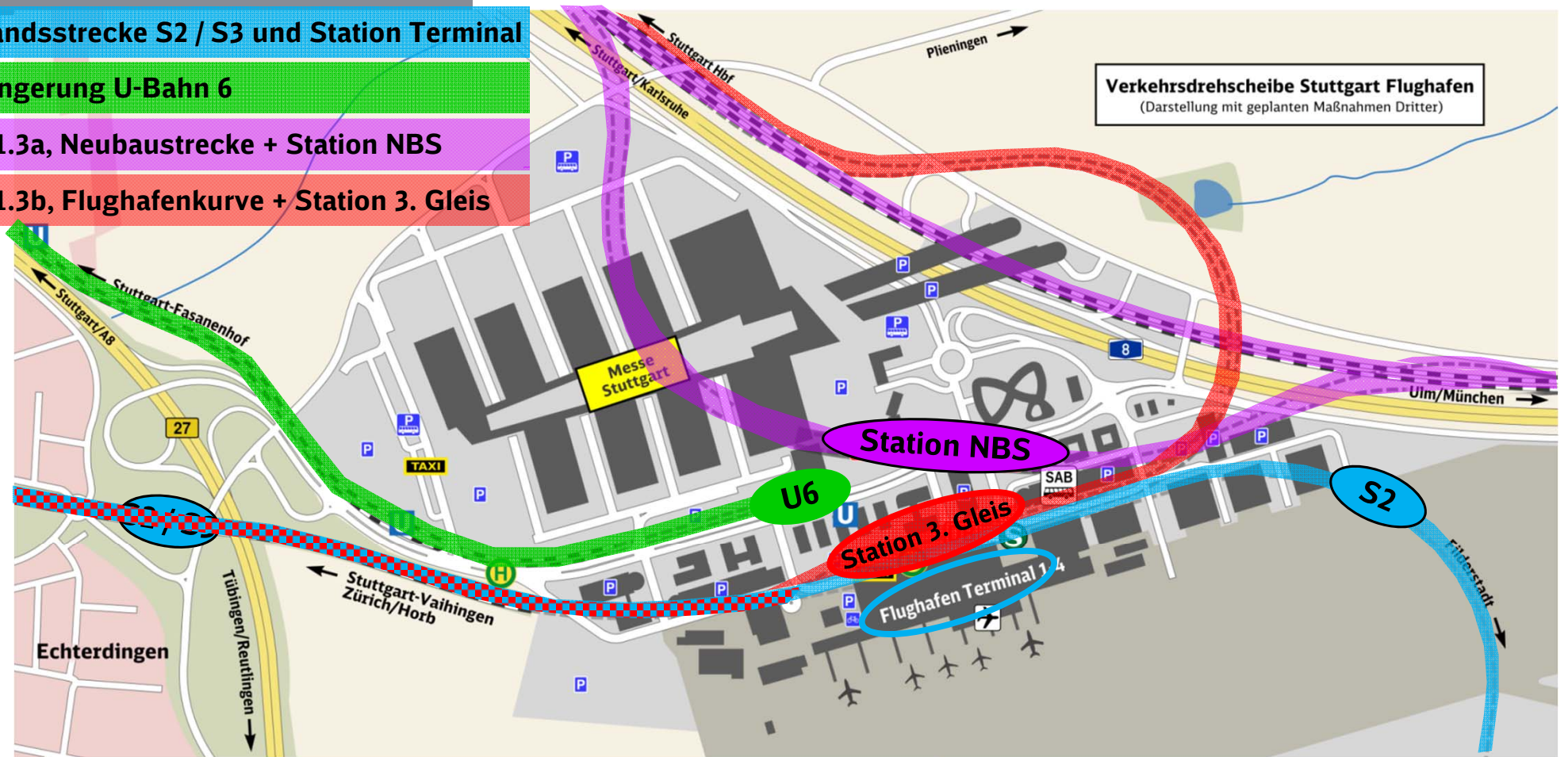
Die Verkehrsdrehscheibe Filderbereich

Bestandsstrecke S2 / S3 und Station Terminal

Verlängerung U-Bahn 6

PFA 1.3a, Neubaustrecke + Station NBS

PFA 1.3b, Flughafenkurve + Station 3. Gleis



Agenda

Projekt Stuttgart-Ulm: Überblick und PFA 1.3

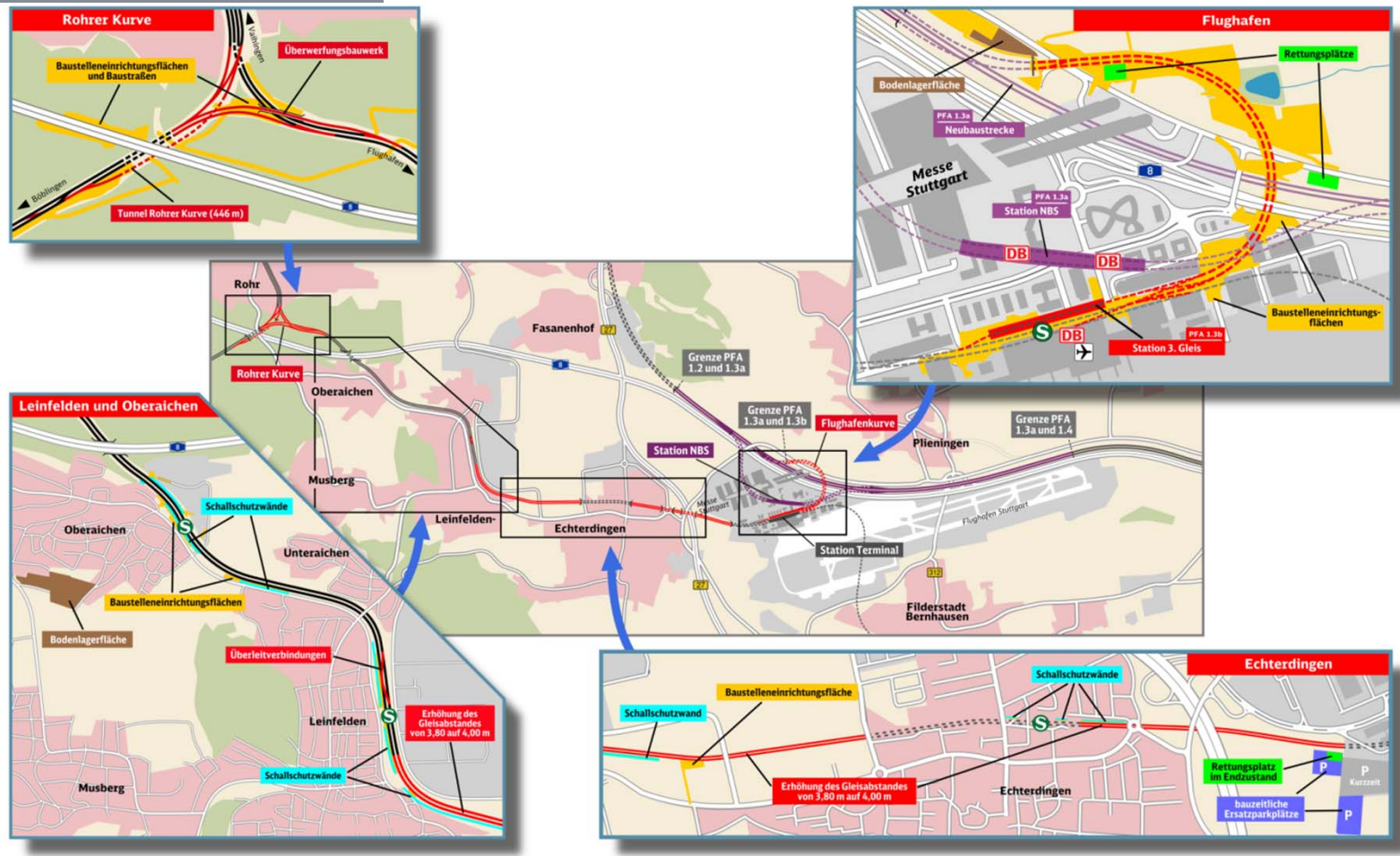
Verkehrsdrehscheibe Filderbereich

Der Abschnitt 1.3b

Die Antragsunterlagen

Zeitlicher Ablauf der Offenlage

Überblick über den Abschnitt 1.3b



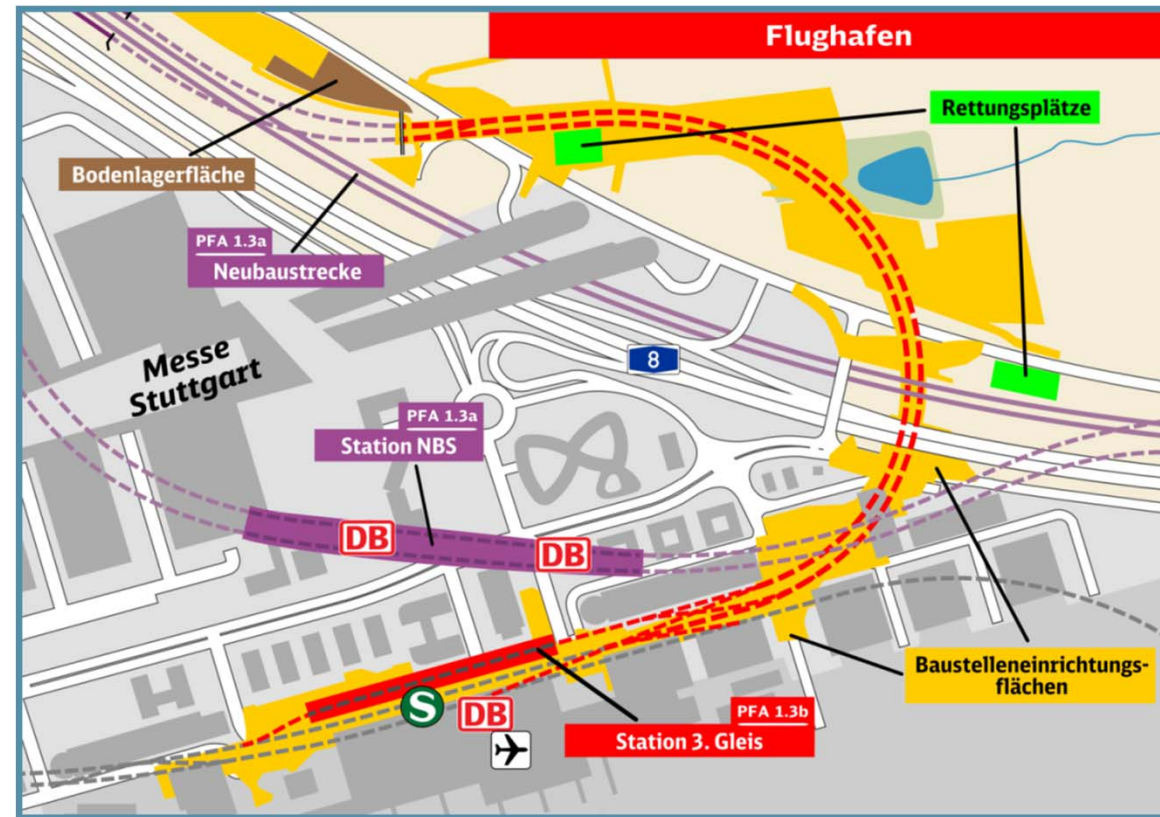
Station 3. Gleis und Tunnel Flughafenkurve

Tunnel Flughafenkurve:

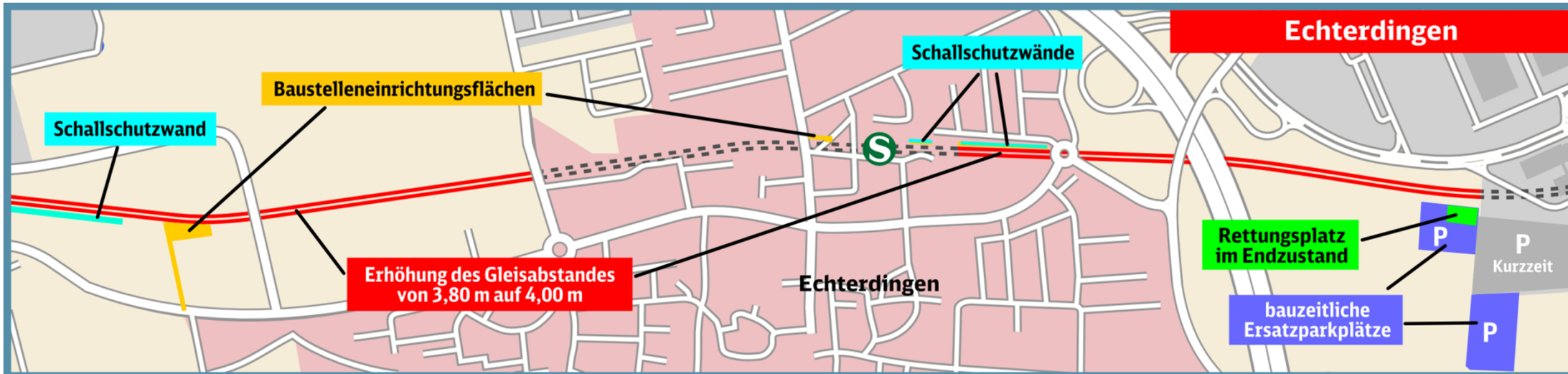
- ca. 1,9 km lang
- max. 28 ‰ Neigung
- zweigleisiger Tunnel als Rechteckquerschnitt in offener Bauweise
- Unterquerung der L 1192, NBS und BAB8
- Anbindung des Flughafentunnels an die Bestandsstrecke im Osten

3. Gleis und neue Station:

- eingleisiger Tunnel ca. 500 m lang
- neue unterirdische „Station 3. Gleis“ (280m) in Parallellage zur Bestandsstation „Terminal“
- Bahnsteig- und Technikenebene
- Anbindung an den Bestand im Westen
- für Regional- und Fernverkehr



Bereich Echterdingen bis Flughafen



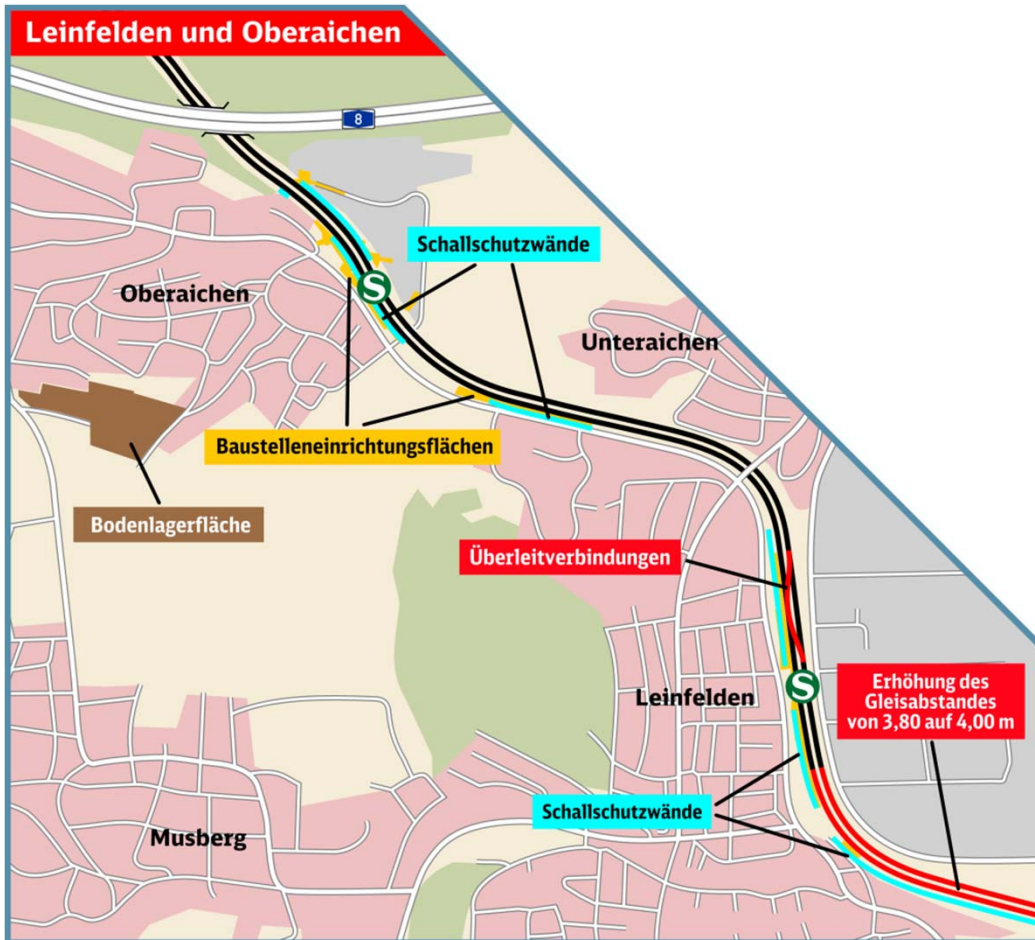
Maßnahmen am Gleis :

- Aufweitung Gleisabstand von 3,80 Meter auf 4,00 Meter als Ertüchtigung für Regional- und Fernverkehr
- Ertüchtigung der Bestandsstunnel und Straßenüberführungen

Aktive Schallschutzmaßnahmen:

- Schallschutzwände: 242 m
- Innovative Maßnahmen:
 - Schienenstegabschirmung (SSA) 830 m
 - besonders überwachtes Gleis (büG) 600 m

Bereich Oberaichen bis Leinfelden



Maßnahmen am Gleis:

- Neue Überleitverbindung (4 Weichen)
- Aufweitung Gleisabstand von 3,80 auf 4,00 m als Ertüchtigung für Regional- und Fernverkehr
- Schallschutzmaßnahmen

Aktive Schallschutzmaßnahmen:

- Schallschutzwände: ca. 1.845 m
- Innovative Maßnahmen:
 - Schienenstegabschirmung (SSA) 2.750 m
 - besonders überwachtes Gleis (büG) 2.640 m
 - Schienenschmiereinrichtungen (SSE) 2 Bereiche

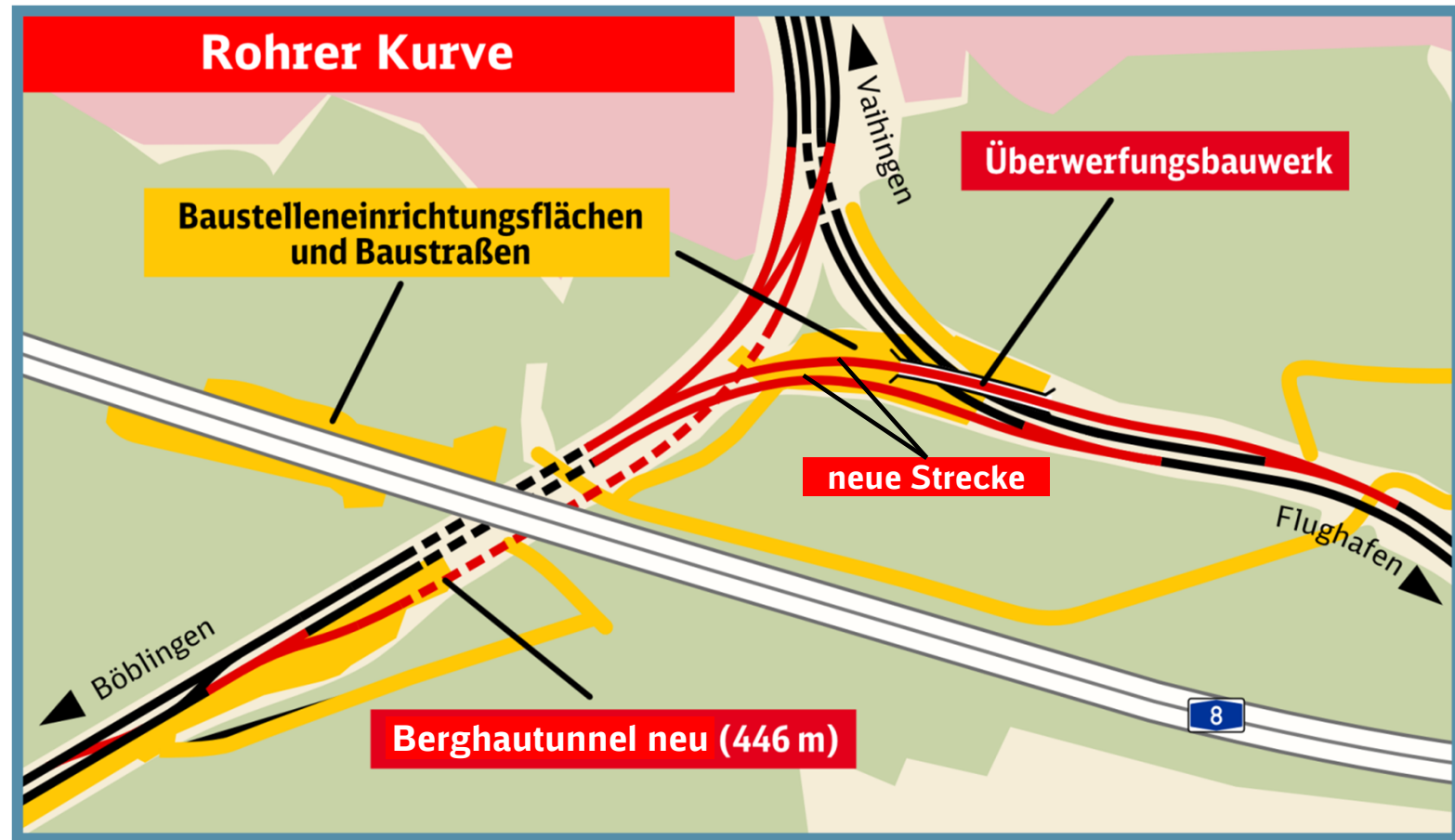
Bereich Rohrer Kurve

Berghautunnel neu:

- 446 m Länge
- Ø 8,10 m (innen)
- 35 ‰ Neigung
- für alle Personenverkehre
- unter BAB 8 und neuer Strecke Richtung Flughafen

Neue Strecke:

- 2 Gleise
- 1 Überwerfungsbauwerk (anstatt Fangedamm-Lösung)
- S-Bahn nur geringfügig beeinträchtigt



Agenda

Projekt Stuttgart-Ulm: Überblick und PFA 1.3

Verkehrsdrehscheibe Filderbereich

Der Abschnitt 1.3b

Die Antragsunterlagen

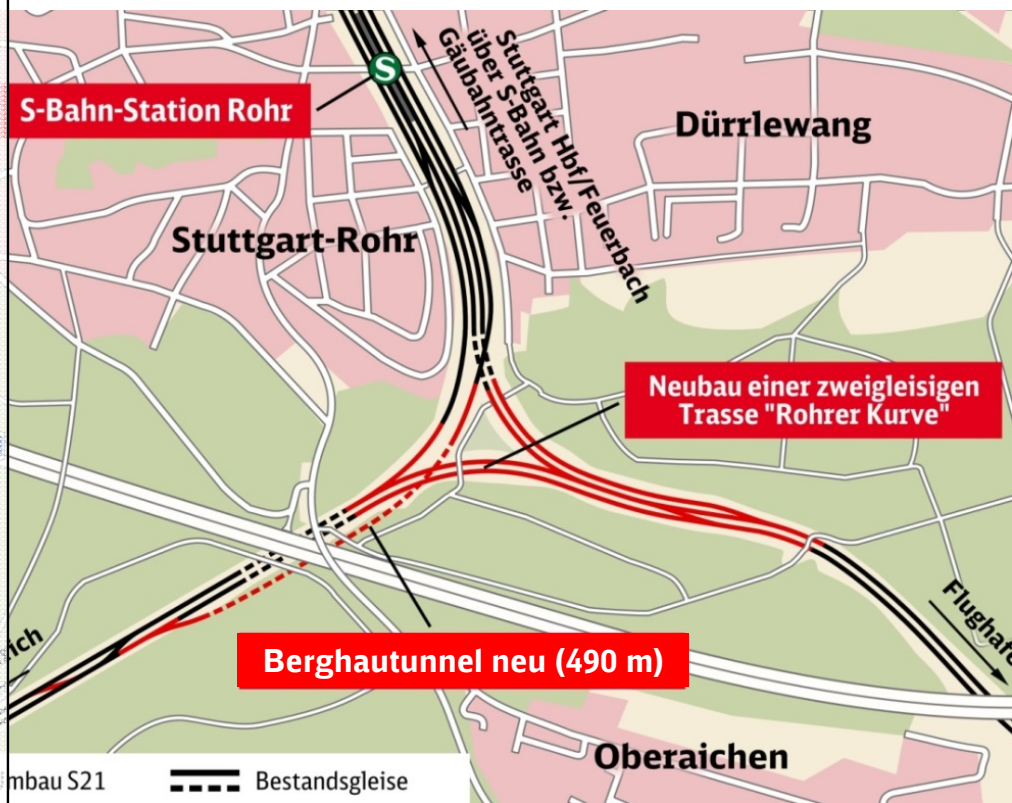
Zeitlicher Ablauf der Offenlage

Bereich Rohrer Kurve

Die ehemalige Planung (2013)

Technische Aspekte Rohrer Kurve

- Reiner S-Bahntunnel
- 39 ‰ Neigung im Tunnel
- Höhengleiche Einbindung in die Strecke 4861
- Lange Fahrt von Güterverkehr auf dem Gegengleis
- Baubedingte Beeinträchtigung der Strecke 4861

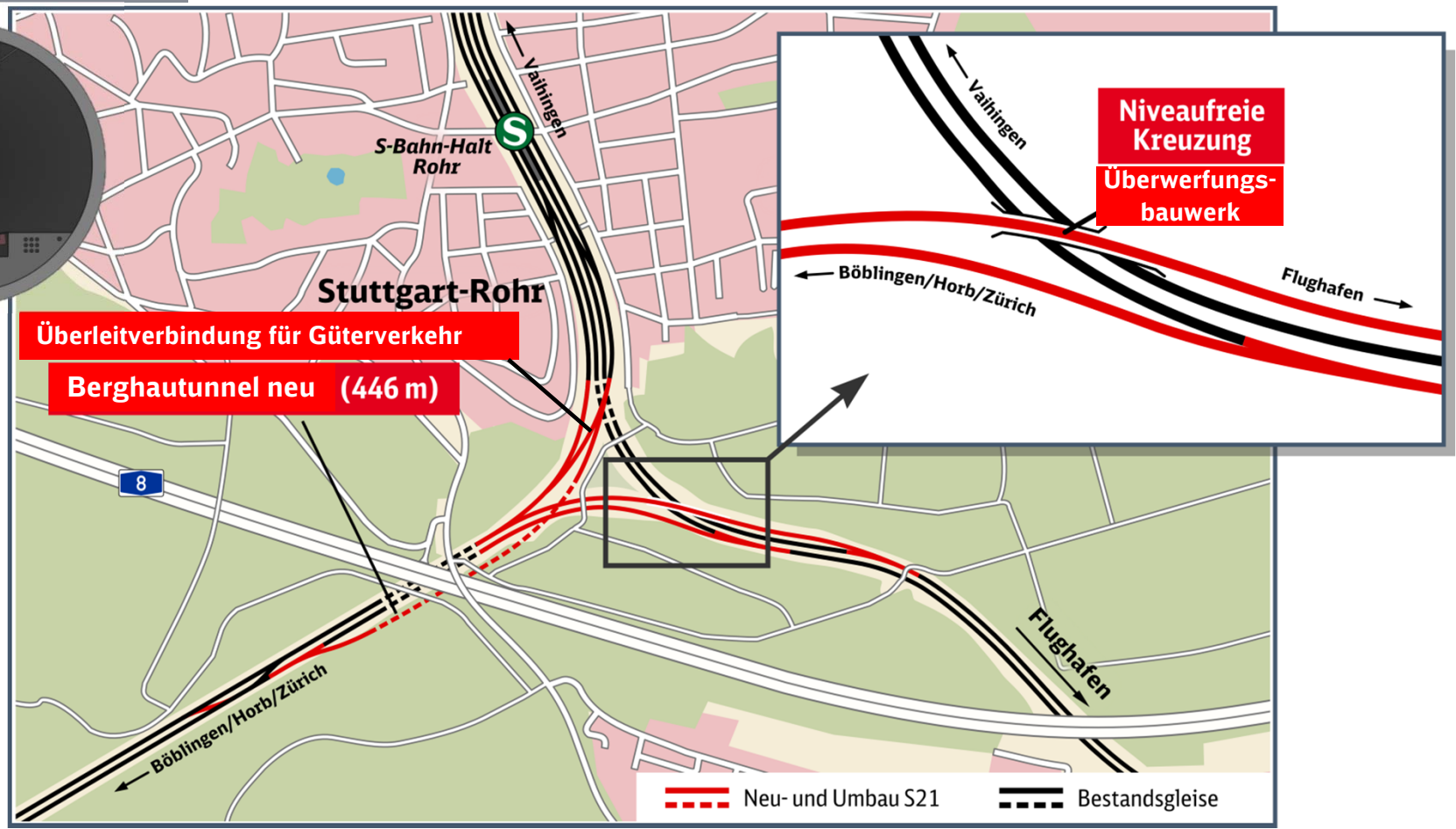
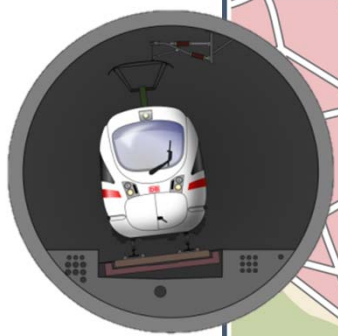


Umwelt-Aspekte Rohrer Kurve

- Beeinträchtigung LSG „Glemswald“
- Inanspruchnahme von Wäldern mit besonderer Bedeutung für den Klimaschutz, Immissionsschutz und Erholung
- Vorübergehender und dauerhafter Verlust von Biotoptypen (v.a. Wald)
- Beeinträchtigung von Tieren (Großer Goldkäfer, Höhlenbrüter)
- Eingriff in Waldflächen (nach § 9 Abs. 3 LWaldG)
- Inanspruchnahme von Waldböden und Beeinträchtigung durch Änderung von Standortfaktoren
- Inanspruchnahme von klimawirksamen Flächen im Wald
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion

Bereich Rohrer Kurve

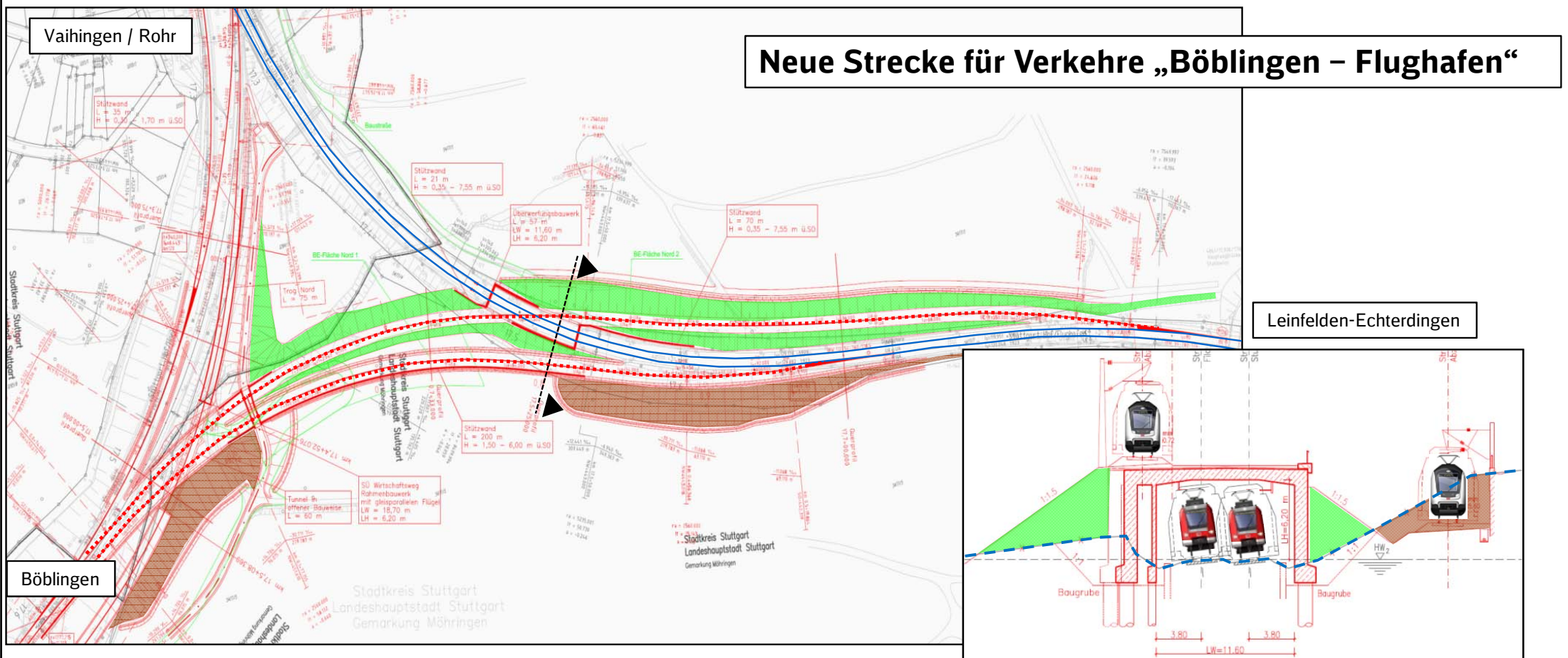
Die Antragsplanung (2017)



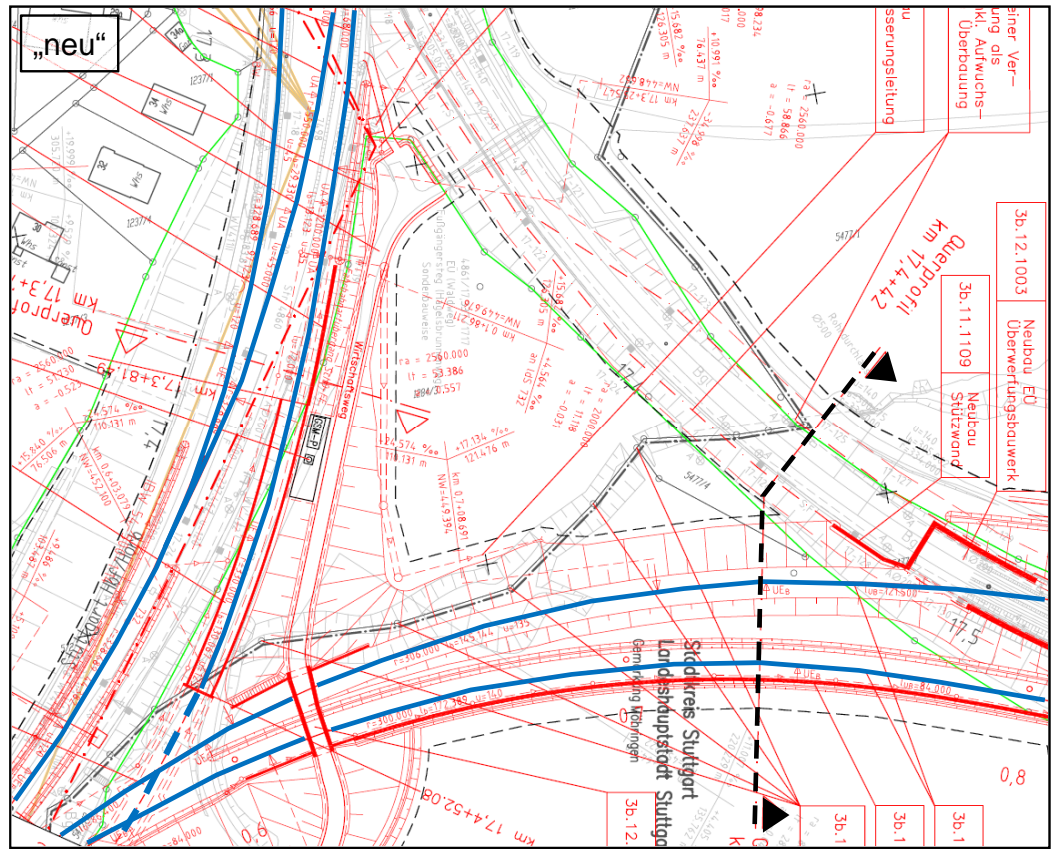
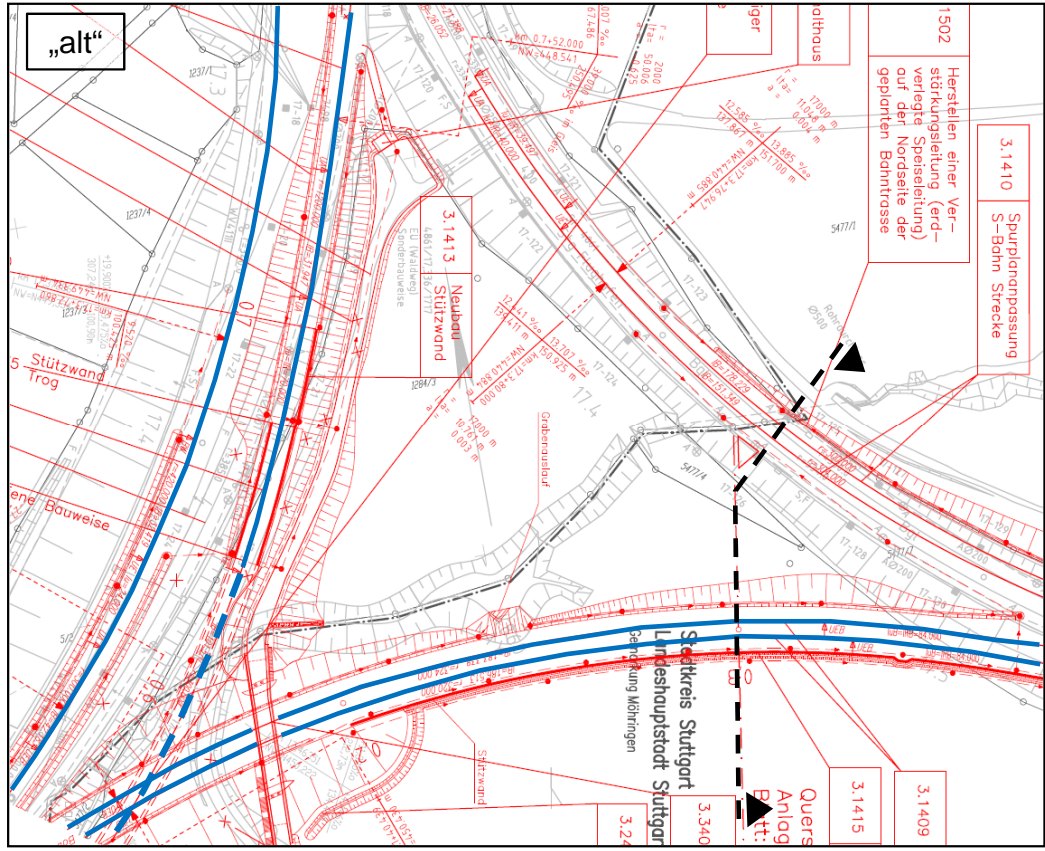
Technische Aspekte Rohrer Kurve

- Für alle Personenverkehre
- 35 ‰ Neigung im Tunnel
- Höhenfreie Einbindung in die Strecke 4861
- Überleitverbindung für Güterverkehr
- Geringfuge Beeinträchtigung der Strecke 4861

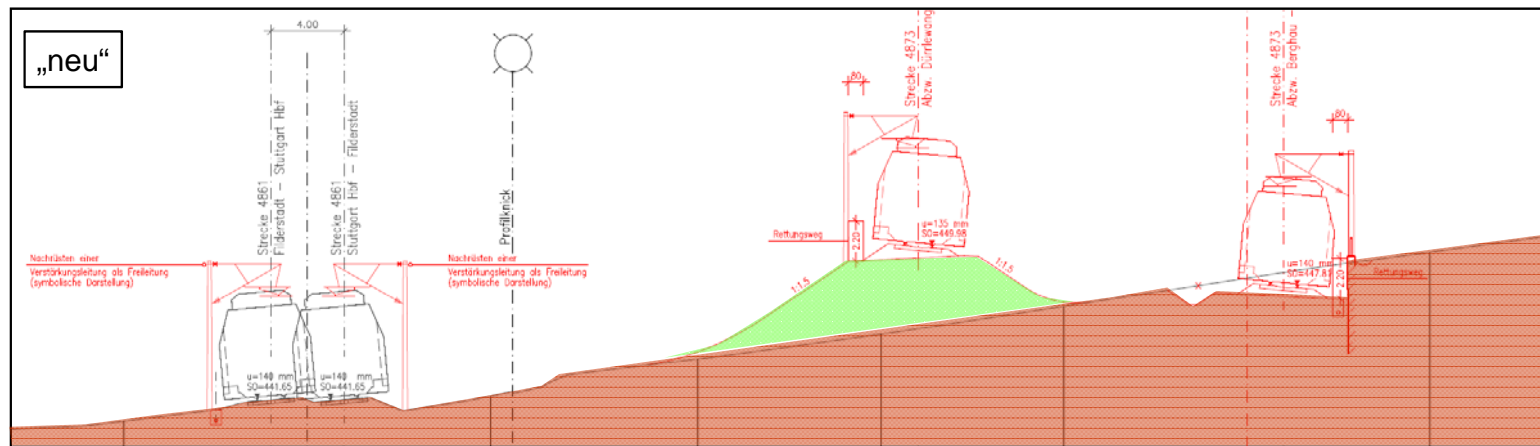
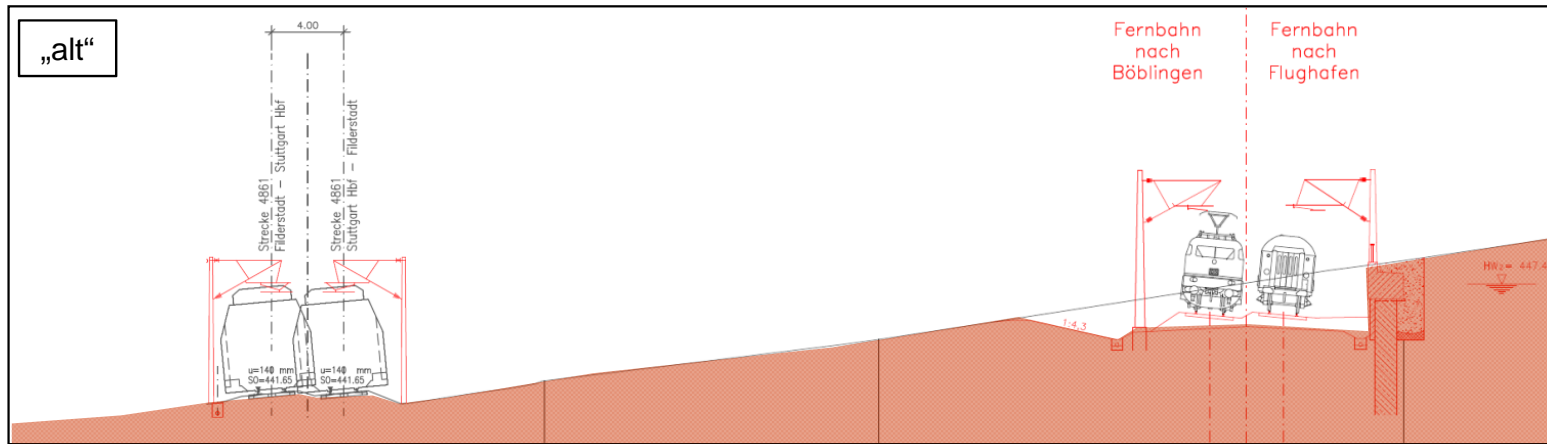
Bereich Rohrer Kurve Niveaufreie Kreuzung, Nordeinbindung (technische Planung)



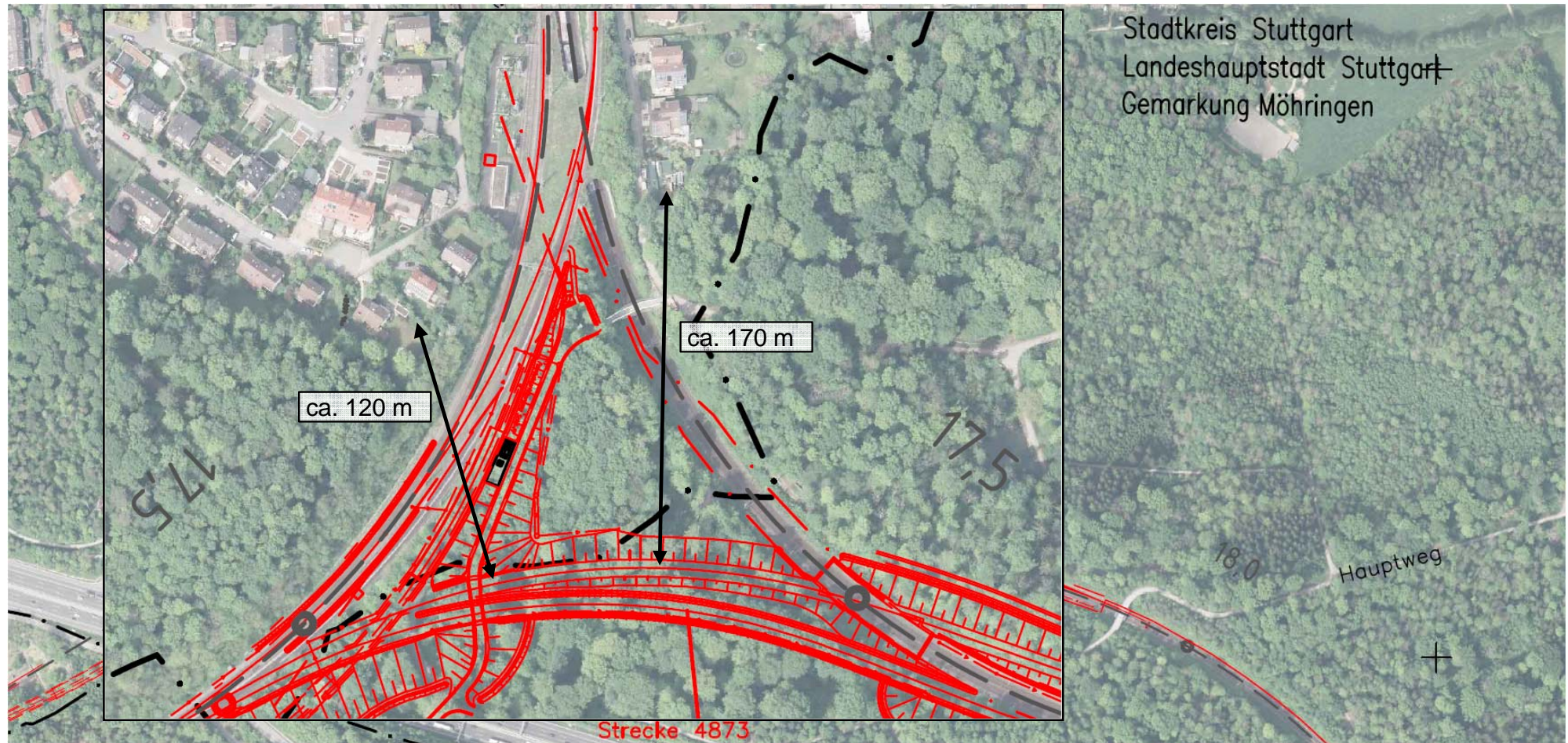
Bereich Rohrer Kurve Vergleich „alte“ und „neue“ Planung



Bereich Rohrer Kurve Vergleich „alte“ und „neue“ Planung

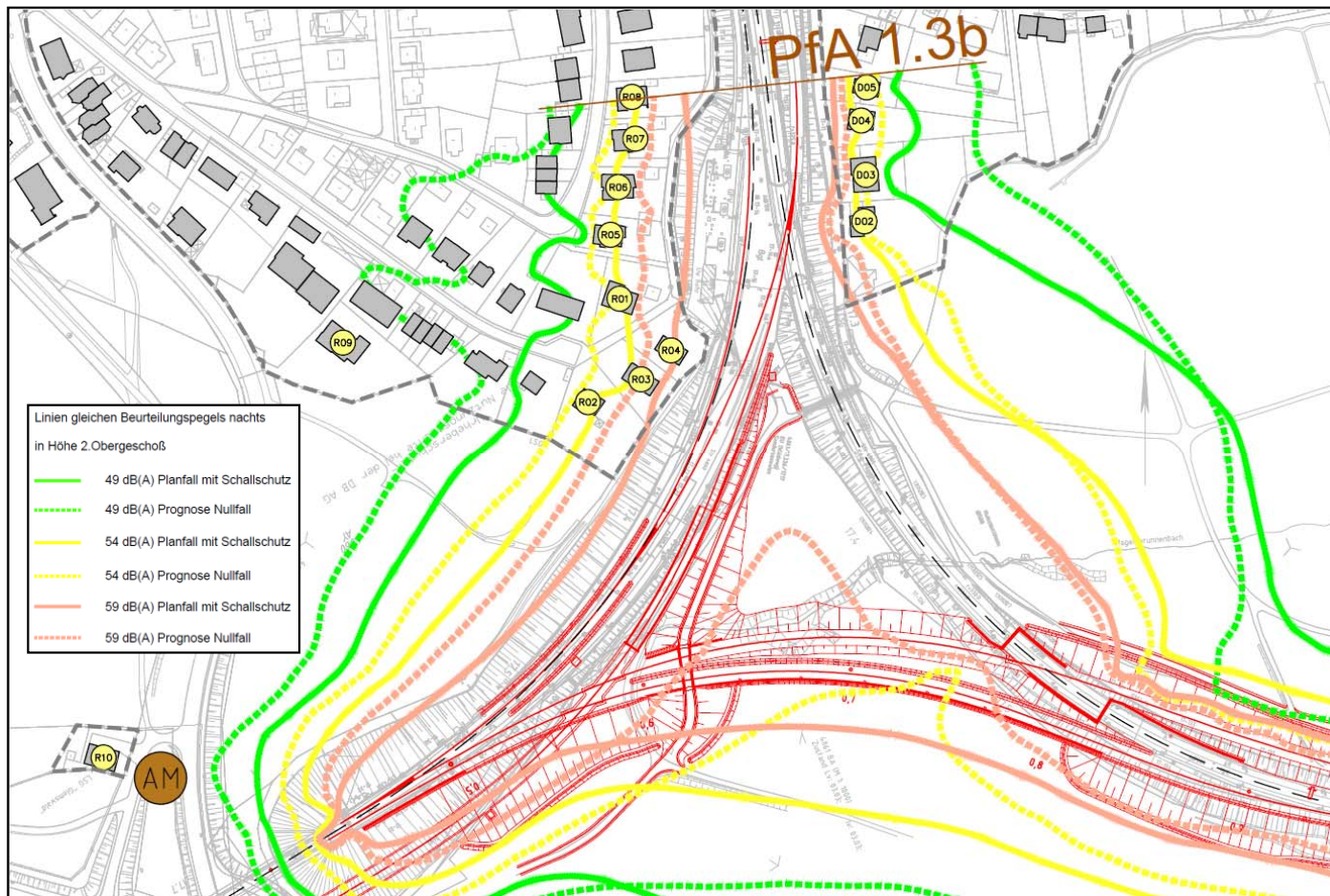


Bereich Rohrer Kurve Abstand zur Wohnbebauung



Stadtkreis Stuttgart
Landeshauptstadt Stuttgart
Gemarkung Möhringen

Bereich Rohrer Kurve Schalltechnische Untersuchung



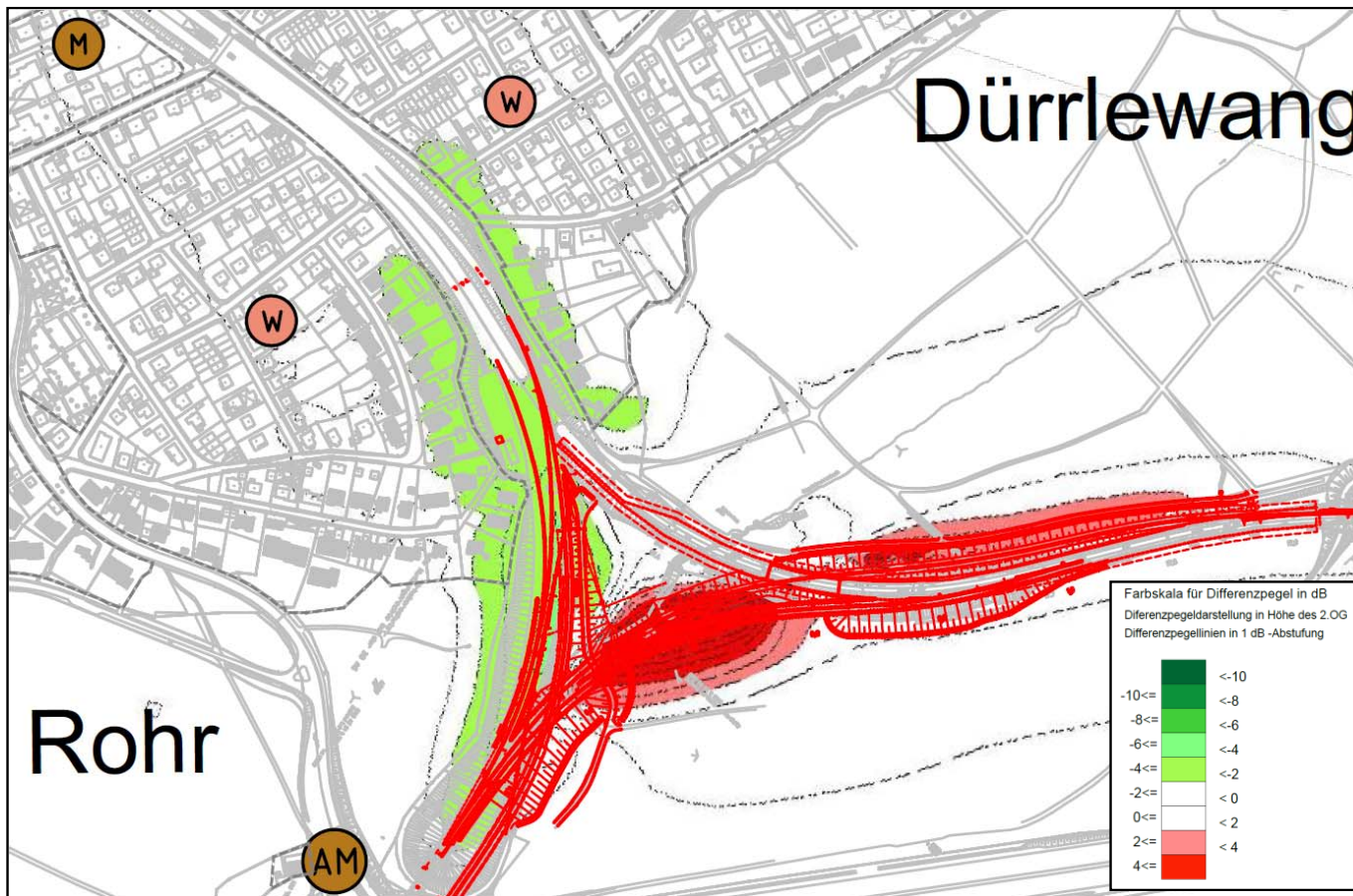
Der Bereich der Strecke 4860 Richtung Stuttgart wird gemäß 16.BImSchV nicht als Neubau betrachtet.

Hier gilt die Fragestellung zur „wesentlichen Änderung“

Diese liegt vor, wenn

- eine Erweiterung um ein oder mehrere durchgehende Gleise
 - Erhöhung des Beurteilungspegels um mind. 3 db(A) vorliegt
- Beide Punkte treffen nicht zu

Bereich Rohrer Kurve Schalltechnische Differenzbetrachtung

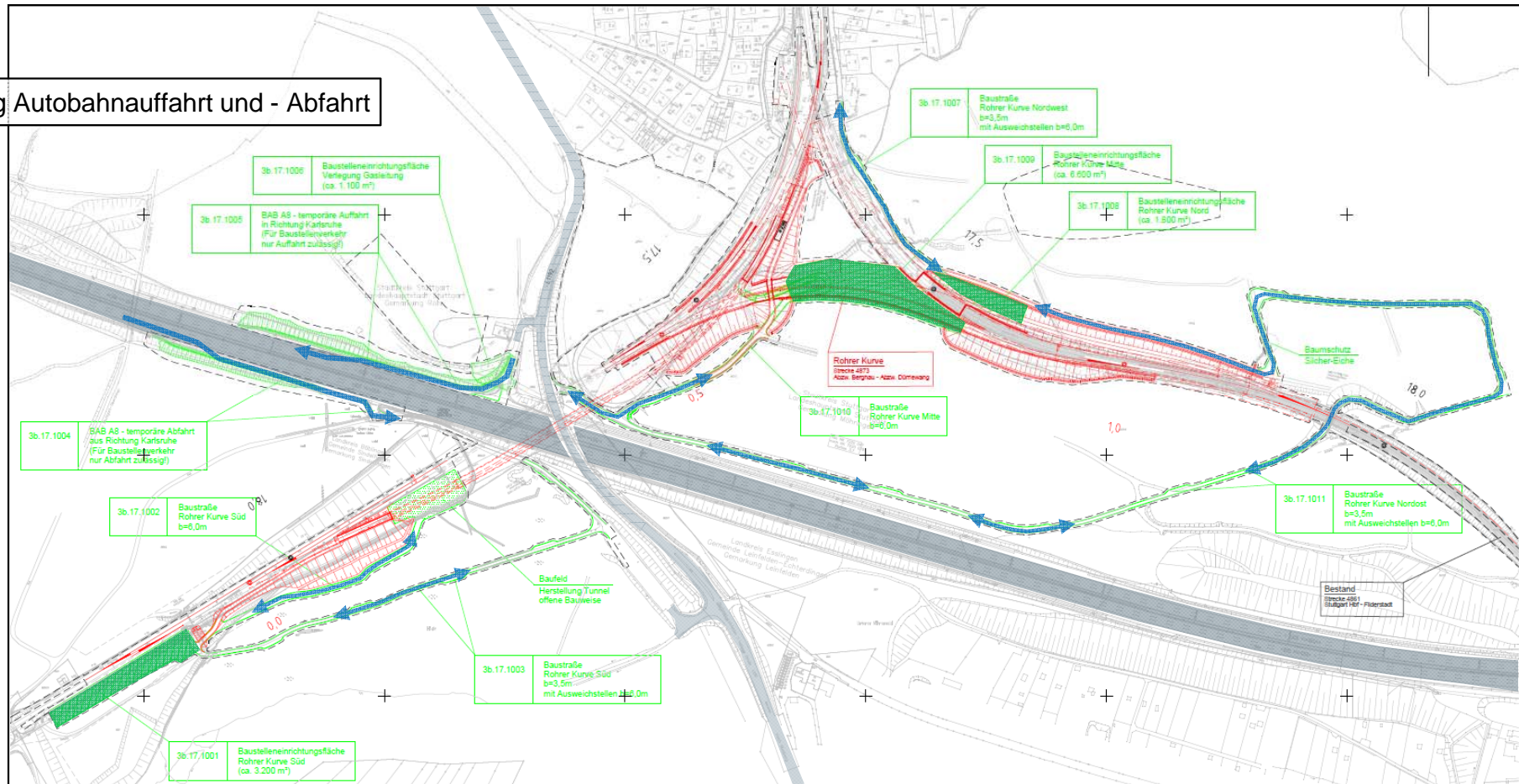


- Nahbereich der Trasse 4860 (Böblingen bis Stuttgart) wird infolge des verminderten Regional- und Fernverkehrs schalltechnisch entlastet
- Der bisher wenig belastete Bereich wird durch die neuen Strecke (4873) höher belastet
- Die Strecke (4861) Richtung Flughafen wird ebenfalls mehr belastet => Schallschutzmaßnahmen

Bereich Rohrer Kurve

Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen

Erstellung Autobhahnauffahrt und - Abfahrt

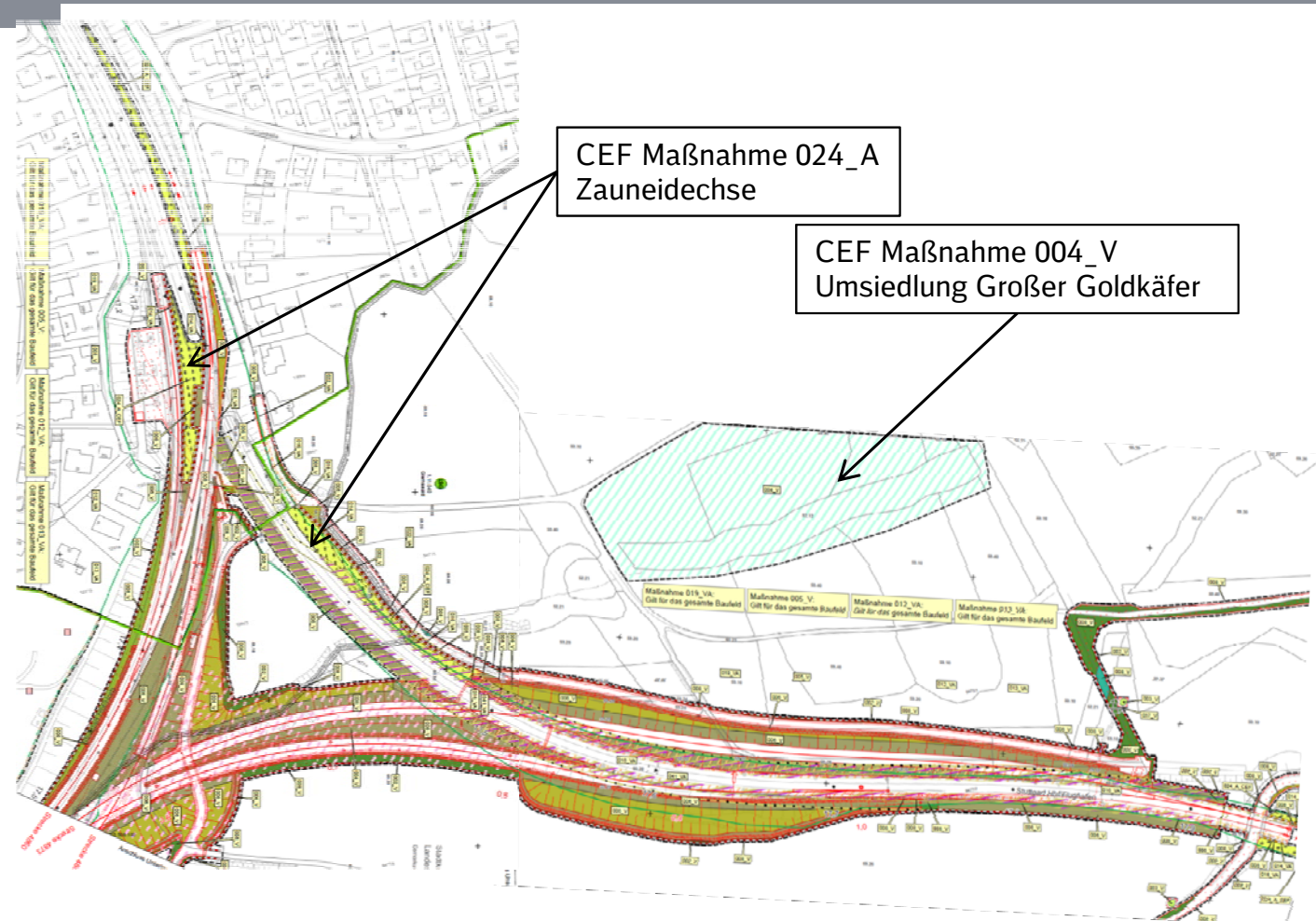


Bereich Rohrer Kurve

Landschaftspflegerische Begleitplanung

Besonders zu berücksichtigende Tierarten:

- Großer Goldkäfer
- Fledermäuse
- Waldkauz, Spechte, Mäusebussard
- Zauneidechse



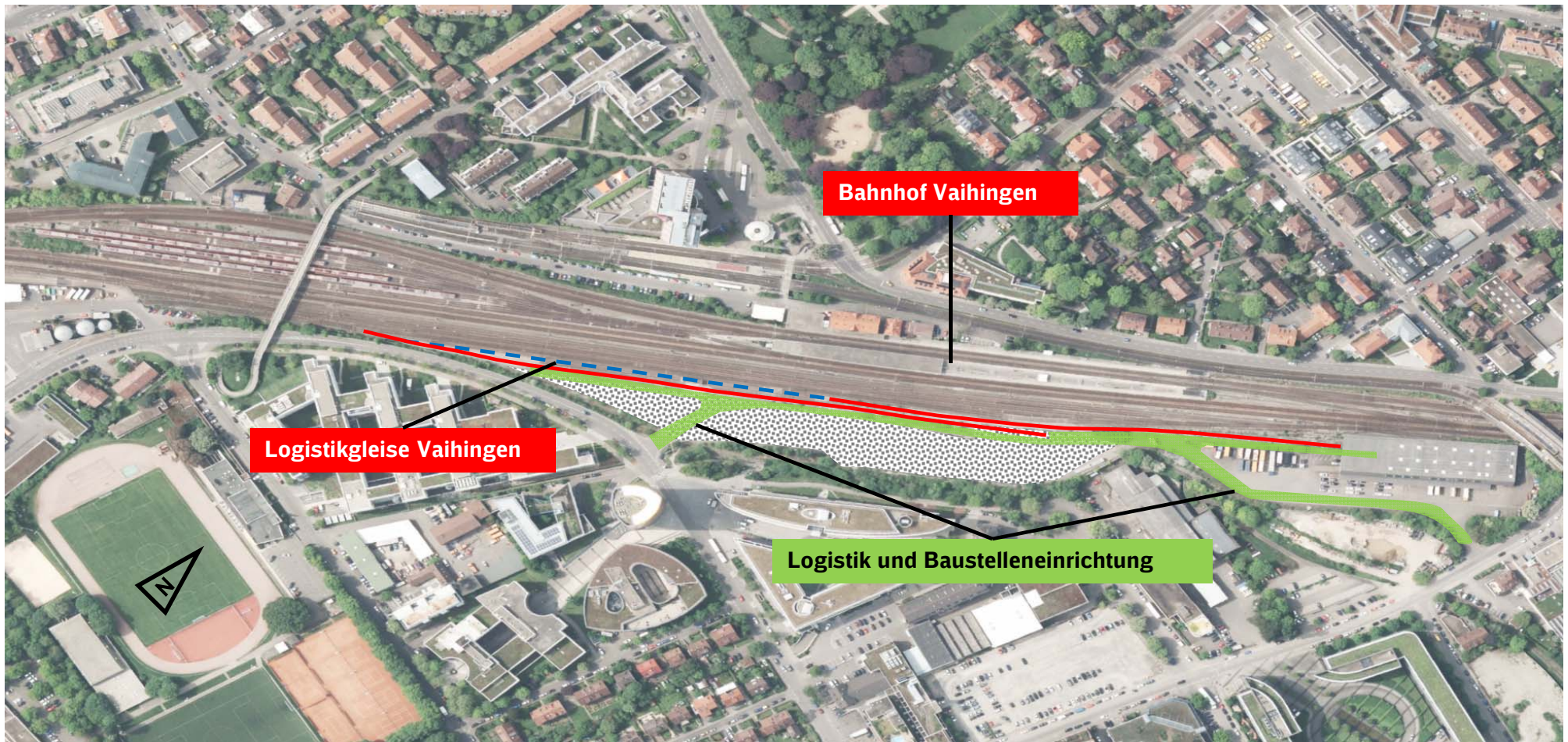
Bereich Rohrer Kurve

Landschaftspflegerische Begleitplanung

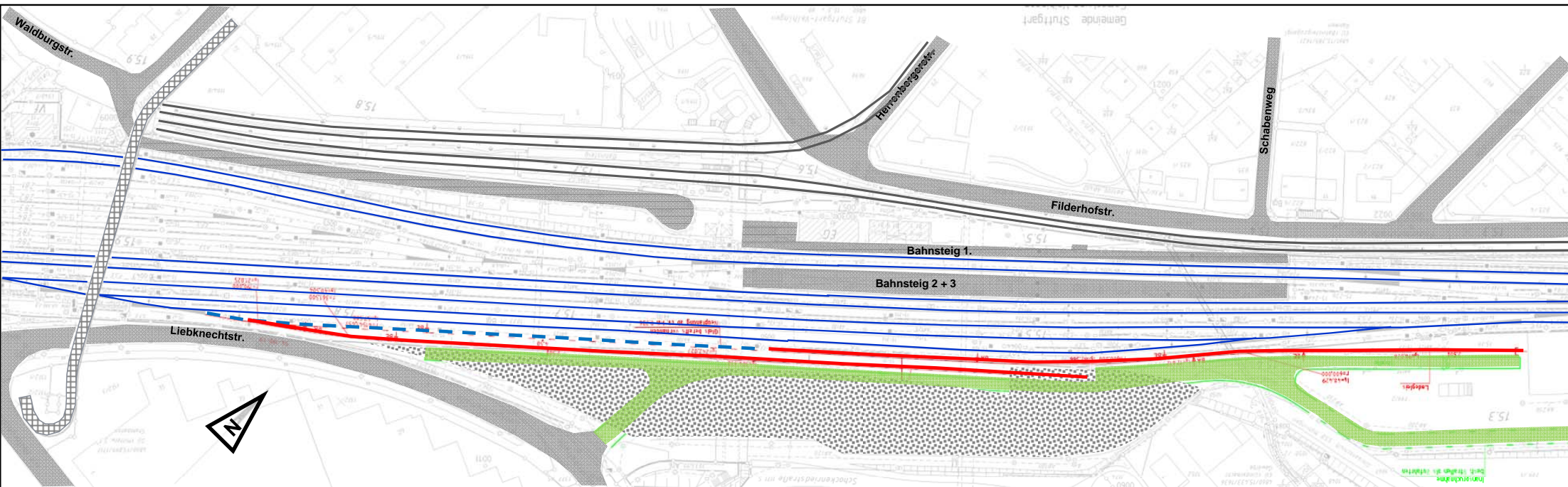


Bedarf für	2013	2017	Differenz
Baubedingte Beeinträchtigungen und Verluste von Böden	4,49 ha	5,62 ha	1,13 ha
Anlagenbedingte Verluste von Böden durch Versiegelung	1,61 ha	2,57 ha	0,96 ha
Verluste von Bodenfunktionen durch Überdeckung oder Umlagerung	2,78 ha	2,73 ha	-0,05 ha
Kompensationsbedarf Schutzgut Boden	8,88 ha	10,92 ha	2,04 ha
Bauzeitliche Waldinanspruchnahme	2,96 ha	1,43 ha	-1,53 ha
Dauerhafte Waldinanspruchnahme	3,11 ha	2,61 ha	-0,50 ha
Waldinanspruchnahme insgesamt	6,06 ha	4,04 ha	-2,03 ha
Verbleibender Ausgleichbedarf Wald	4,31 ha	2,61 ha	-1,70 ha

Bereich Rohrer Kurve Logistikgleise Vaihingen



Bereich Rohrer Kurve Logistikgleise Vaihingen



Agenda

Projekt Stuttgart-Ulm: Überblick und PFA 1.3

Verkehrsdrehscheibe Filderbereich

Der Abschnitt 1.3b

Die Antragsunterlagen

Zeitlicher Ablauf der Offenlage

Informationsveranstaltungen:

Mi. 24.05.2017 - Leinfelden, Filderhalle (18 Uhr)

Mo. 29.05.2017 - Stuttgart-Vaihingen, Rudi-Häussler-Saal (18 Uhr)

Di. 30.05.2017 - Stuttgart-Plieningen, Steinbeis-Haus (18 Uhr)

Offenlage der Planfeststellungunterlagen

Vom Mo. 19.06.2017 bis Di. 18.07.2017 liegen die Planfeststellungunterlagen bei den Gemeinden und Städten zur Einsichtnahme aus.

Einspruchsfrist

Die Einspruchsfrist endet am Di. 01.08.2017. Spätestens bis zu diesem Datum müssen die Stellungnahmen der Betroffenen eingegangen sein.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit