

1.1 Beschreibung der Gesamtmaßnahme

Im Zuge des Projekts Stuttgart 21 (S21) wird der gesamte Bahnknoten Stuttgart neu geordnet. Der künftige Stuttgarter Hauptbahnhof wird gegenüber der heutigen Lage um 90° gedreht und in einen Durchgangsbahnhof umgewandelt. Der Fern- und Regionalverkehr wird an den neuen Hauptbahnhof über die Tunnelbauwerke der S21-Planfeststellungsabschnitte 1.2 (Fildertunnel), 1.6 (Tunnel nach Ober-/Untertürkheim) und 1.5 (Tunnel nach Feuerbach und Tunnel nach Cannstatt) angebunden.

Mit dem Projekt P-Option wird zusätzlich eine neue zweigleisige Verbindung zwischen Stuttgart Feuerbach (Strecke 4800) und dem neuen Tiefbahnhof Stuttgart über den Tunnel Cannstatt (Strecke 4715) geschaffen (Abb. 1.1, Unterlage 24).

Die Gleise der P-Option zweigen im Tunnel Cannstatt bei km 2,1+16,015 (Richtungsgleis Bad Cannstatt) bzw. km 2,2+69,416 (Richtungsgleis Hauptbahnhof) von der Strecke 4715 ab. Die Gleise der neuen Strecke 4806 verlaufen von hier im neu zu bauenden Tunnel Wartberg in Richtung Nordwesten. Das Portal des Tunnels liegt westlich der Löwentorbrücke der Heilbronner Straße (Unterlage 3.1).



Abbildung 1.1 P-Option, Übersicht (Schematische Darstellung)

An den Tunnel schließt sich nach Westen ein Trogbauwerk an. Die Gleise erreichen unmittelbar östlich des bestehenden Pragtunnels die heutige Geländeoberfläche. Hier endet die Strecke 4806. Die P-Option umfasst jedoch auch Maßnahmen im

westlich anschließenden, bestehenden Pragtunnel der Strecke 4800 und den anschließenden Streckenabschnitt bis ca. km 4,9+70 im Bereich Feuerbach, wo die Strecke an den zukünftigen Bestand der Strecke 4813 anschließen wird (Abb. 1.1, Unterlage 2.1.2). Diese Anlagenteile sind Gegenstand eines gesonderten Planrechtsverfahrens, dem PFA 2 (siehe folgendes Kapitel).

1.2 Abschnittsbildung

In der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung ist es möglich, Gesamtprojekte in einzelne Planfeststellungsabschnitte aufzuteilen, die keine eigenständige Verkehrsbeutung haben müssen. Um die Betroffenheiten im Rahmen des Genehmigungsverfahrens besser handhaben zu können, hat die Vorhabenträgerin eine entsprechende Unterteilung des Gesamtprojekts „ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm, P-Option“ in zwei Planfeststellungsabschnitte (PFA) für die Erreichung des Planrechts vorgenommen:

- Tunnel Wartberg, geschlossene Bauweise (PFA 1),
- Tunnel Wartberg, Trog und offene Bauweise, Maßnahmen im Pragtunnel und Einbindung Feuerbach (PFA 2).

Die Anschlüsse des Tunnels Wartbergs an den Tunnel Cannstatt wurden bereits in Planänderungsverfahren im Stuttgart 21 – PFA 1.5 „Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt“ planrechtlich zugelassen und sind Stand Q4/2024 im Bau (s. 43. und 46. Planänderung im PFA 1.5).

Die Planfeststellungsgrenze zwischen dem PFA 1 und PFA 2 befindet sich am Übergang von der geschlossenen zur offenen Tunnelbauweise zwischen dem Brünner Steg und der Löwentorbrücke (Unterlagen 2.2 und 3.1).

Die Abschnittsbildung erfolgte nach den folgenden Gesichtspunkten:

1. Randbedingungen der Baulogistik und zeitliche Bauabfolge.
2. Räumliche Lage der Konfliktschwerpunkte mit unterschiedlichen Betroffenheiten.

Bei der Abschnittsbildung wurde das Gebot der umfassenden Konfliktbewältigung beachtet. Das betrifft im vorliegenden Fall das Rettungskonzept, das PFA-übergreifend für den Tunnel Wartberg aufgestellt wurde. Auch Umweltauswirkungen wurden soweit erforderlich PFA-übergreifend betrachtet. In den übrigen, abzuwägenden