

13. März 2015



DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH  
Räpplenstraße 17 • 70191 Stuttgart

Haus des Landtags  
Frau Brigitte Lösch MdL  
Konrad-Adenauer-Straße 3  
70173 Stuttgart

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH  
Räpplenstraße 17  
70191 Stuttgart  
www.deutschebahn.com

📍 Hauptbahnhof Stuttgart

Manfred Leger  
Telefon 0711 93319-100  
Manfred.Leger@deutschebahn.com  
Zeichen I.G

**Großprojekt Stuttgart-Ulm**

10.03.2015

**PFA 1.6a Zuführung Ober- und Untertürkheim**

**Hier: Lärmbelastung und Lärmschutz in Untertürkheim  
Ihr Schreiben vom 19.01.2015**

Sehr geehrte Frau Lösch,

Sie haben recht: Der Fehler liegt bei uns. Bitte entschuldigen Sie, dass unser Antwortschreiben Sie nicht schon früher erreicht hat.

Als Anlage erhalten Sie die Beantwortung Ihrer Fragen.

Vielen Dank für Ihr Verständnis.

Mit freundlichen Grüßen

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

Manfred Leger  
Vorsitzender der Geschäftsführung

Anlagen: Unser Antwortschreiben vom 10.03.2015

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH  
Sitz: Stuttgart  
Amtsgericht: Stuttgart  
HRB 745 715  
USt-IdNr. DE 290 377 510

Geschäftsführer:  
Manfred Leger (Vorsitzender)  
Harald Klein  
Peter Sturm

Kontoverbindung:  
Postbank Berlin  
BLZ 100 100 10  
Konto-Nr. 0567 765 103  
IBAN DE 5510 0100 1005 6776 5103  
BIC PBNKDEFFXXX

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH  
Räpplenstraße 17 • 70191 Stuttgart

Haus des Landtags  
Frau Brigitte Lösch MdL  
Konrad-Adenauer-Straße 3  
70173 Stuttgart

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH  
Räpplenstraße 17  
70191 Stuttgart  
www.deutschebahn.com

📍 Hauptbahnhof Stuttgart

Anna Antipova  
Telefon 0711 252628-15  
Telefax 0711 252628-29  
anna.antipova@deutschebahn.com  
Zeichen l.GV(9) aa  
PSU016-2A-3-150204-011/cs

## Großprojekt Stuttgart-Ulm

10.03.2015

### PFA 1.6a Zuführung Ober- und Untertürkheim

Hier: **Lärmbelästigung und Lärmschutz in Untertürkheim**  
**Ihr Schreiben vom 19.01.2015**

Sehr geehrte Frau Lösch,

Ihren Brief vom 19.01.2015 haben wir erhalten und beantworten Ihre Fragen wie folgt:

#### 1. Abweichende Prognoseergebnisse in der Planfeststellung

Grundsätzlich ist hinsichtlich der im Planfeststellungsverfahren und der im Nachgang hierzu erstellten schalltechnischen Untersuchungen folgendes festzustellen:

- Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erstellten Schallimmissionsprognosen befassten sich ehemals ausschließlich mit einem Lastfall. Hierbei wurde ein lang anhaltender Bauzustand abgebildet, der sich über mehrere Monate bzw. Jahre erstreckt, um das grundsätzliche schalltechnische Konfliktpotential bedingt durch die Umsetzung des Vorhabens Stuttgart 21 für den Siedlungsbereich Untertürkheim beurteilen zu können.

Diese Untersuchung führt zu dem zitierten Ergebnis, dass mit „geringen Überschreitungen“ der Immissionsrichtwerte zu rechnen ist. In der schalltechnischen Untersuchung wird explizit darauf hingewiesen,

*„...dass in Teilbereichen bei Durchführung geräuschintensiver Tätigkeiten ggf. auch zeitweise deutlich höhere Schallpegel auftreten können...“*

(vgl. Anlage 16.2, Seite 16, vorletzter Absatz). Es war also bereits aus den Planfeststellungsunterlagen ersichtlich, dass es einzelne Bauphasen geben kann, in

denen deutlich höhere Emissionen nicht ausgeschlossen sind, während in anderen Zeiten durchaus auch deutlich geringere Belastungen auftreten. Mittelt man die tatsächlich zu erwartenden Belastungen über die gesamte Bauzeit, so ist davon auszugehen, dass diese mittlere Belastung durch die im Rahmen der Planfeststellung prognostizierten Werte sogar überschätzt wird.

- Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens war es auf Grundlage der Planungstiefe einer Genehmigungsplanung noch nicht möglich, die Bauzustände hinsichtlich ihrer schalltechnischen Auswirkungen zu prognostizieren, die sich jeweils über einige Tage bzw. Nächte erstrecken. Insbesondere war im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens noch nicht bekannt, ob und ggf. in welchem zeitlichen Umfang die besonders geräuschintensiven Rammarbeiten in nächtlichen Sperrpausen durchgeführt werden müssen.

Gleichwohl wurde diese Prognoseungenauigkeit, die in der Planungstiefe der Genehmigungsplanung begründet ist, in den sogenannten Detailgutachten, die sich auf die weiter konkretisierte Ausführungsplanung stützen, behoben. So findet sich im Detailgutachten Nr. 97602-ABS-3 vom 19.07.2013 eine Darstellung der Emissionen und Immissionen für die Bauphase 1, in der genau diese streitbefangenen Bauarbeiten behandelt werden. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Rammarbeiten zur Herstellung der Rettungszufahrt Benzstraße zu Richtwertüberschreitungen um bis zu 23 dB(A) in der Nacht führen.

In dem Detailgutachten wird dargelegt, dass nach dem gegenwärtigen Stand der Technik keine geeigneten Maßnahmen verfügbar sind, um diese hohen Richtwertüberschreitungen zu vermeiden. Soweit es möglich war, wurde auf diese lärmintensiven Arbeiten während der Nacht verzichtet. So wurden auch die Anfang Dezember durchgeführten Rammarbeiten auf Zeiträume zwischen 07.00 Uhr morgens und maximal 19.00 Uhr abends begrenzt.

Allerdings sind Arbeiten während der Nacht oftmals unvermeidbar, sofern hierfür Gleissperrungen erforderlich werden. Gerade an den (hoch frequentierten) Strecken in Untertürkheim können Sperrpausen am Tag nicht umgesetzt werden, da die Einschränkungen für den Betrieb sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr zu hoch wären.

- Vergleicht man die ehemals in der Planfeststellung prognostizierten schalltechnischen Belastungszahlen mit denen aus dem Detailgutachten Nr. 97602-ABS-3 vom 19.07.2013 zu den Baumaßnahmen in Untertürkheim, so kommt man zum Ergebnis, dass im Detailgutachten in 4 von 7 untersuchten Bauphasen (B2 - Aushubarbeiten, B3 und B6 - Schal- und Betonierarbeiten, B7 - Tunnelvortrieb) durchgehend für alle Immissionsorte nordöstlich der Gleisanlagen um teilweise bis zu 8 dB(A) geringere Beurteilungspegel für den Tagzeitraum prognostiziert wurden als in den Planfeststellungsunterlagen. In Bauphase B5 (Aushubarbeiten) war dies zumindest in weiten Teilbereichen entlang der Augsburgsburger Straße der Fall, nur an einzelnen Immissionsorten lagen die mit dem Detailgutachten aktualisierten Werte um lediglich weniger als 1 dB(A) bzw. etwa 3 dB(A) höher, als dies in der Planfeststellung prognostiziert war.

In den Bauphasen 4 bis 6 sind im Gegensatz zu den Vorgaben aus dem Planfeststellungsverfahren keine geräuschintensiven und damit aus schalltechnischer Sicht relevanten Bauarbeiten mehr während der Nacht vorgesehen. In Bauphase B3 wurden für den Einwirkungsbereich nordöstlich der Gleisanlagen auch für den Nachtzeitraum um etwa 5 bis zu 12 dB(A) niedrigere Beurteilungspegel prognostiziert, als ehemals in der Planfeststellung ausgewiesen. Für die Bauphasen 2 und 7 wurden zwar im östlichen Einwirkungsbereich höhere Werte, im weiteren Verlauf der Augsburgener Straße jedoch wiederum niedrigere Werte als in der Planfeststellung prognostiziert.

Durchgehend höhere Belastungen ergaben sich im Detailgutachten für die Baumaßnahmen in Untertürkheim ausschließlich für den Einwirkungsbereich Benzstraße bzw. grundsätzlich während der Bauphasen mit Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (BP 1 tags/nachts und BP4 ausschließlich tags). Insofern ist die Aussage im Gutachten aus der Planfeststellung, *„...dass in Teilbereichen bei Durchführung geräuschintensiver Tätigkeiten ggf. auch zeitweise deutlich höhere Schallpegel auftreten können...“* dahingehend zutreffend. Ein grundsätzlicher oder gar systematischer Widerspruch zwischen dem Gutachten aus der Planfeststellung und dem zwischenzeitlich erstellten Detailgutachten ist damit nicht feststellbar.

Die Darstellung in Ihrem Schreiben, dass die Einwirkungen aus dem projektbedingten Baubetrieb im Rahmen der Planfeststellung bei weitem unterschätzt wurden, ist so also nicht zutreffend. Zutreffend ist vielmehr, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens kurzzeitig auftretende Belastungsspitzen noch nicht identifiziert werden konnten. Dies ist grundsätzlich plausibel, da in der Tiefe einer Genehmigungsplanung bezogen auf die Gesamtbaumaßnahme sehr kurzzeitige Belastungszustände von einigen Tagen bzw. Nächten üblicherweise nicht prognostizierbar sind.

Weiterhin ist festzustellen, dass im Lichte des Planfeststellungsbeschlusses auch gerade diese Belastungsspitzen keinen Anspruch auf passive Schutzvorkehrungen auslösen. Trotz der numerisch sehr hohen Überschreitung der Immissionsrichtwerte in der Nacht ist das Kriterium für eine Gesamteinwirkungsdauer von mindestens 2 Monaten mit großem Abstand nicht erfüllt. Das bedeutet letztendlich, dass derartige zwischenzeitliche Bauzustände auch zukünftig keinen Anspruch auf passive Schutzvorkehrungen auslösen werden.

## 2. Genehmigung von Richtwertüberschreitung

Im Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass der Planfeststellungsbeschluss des EBA vom 16.05.2007 für den PFA 1.6a (Zuführung Ober- und Untertürkheim) keine Beschränkung hinsichtlich von Nachtarbeiten enthält. Ihm liegt eine schalltechnische Untersuchung zum Baubetrieb (Anlage 16.2 der Planfeststellungsunterlagen) zugrunde, die ausdrücklich von einer Belastung der Anwohner durch die Bauarbeiten im Nachtzeitraum ausgeht.

Der Planfeststellungsbeschluss verpflichtet die Vorhabenträgerin im Grundsatz, die Festlegungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 einzuhalten (A. VII. 2.3.1 des PFB).

Aus den weiteren Nebenbestimmungen und aus der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses wird allerdings deutlich, dass das EBA davon ausgegangen ist, dass die Richtwerte nach Nr. 3.1 der AVV Baulärm nicht in allen Fällen – d. h. auch nicht nachts – eingehalten werden können.

Gemäß Planfeststellungsbeschluss sind bei länger dauernden Richtwertüberschreitungen ( $\geq$  zwei Monate) Ansprüche der Anwohner auf passiven Schallschutz begründet. Im Übrigen kommen Entschädigungsansprüche in Betracht, wenn (weitere) Schutzvorkehrungen zur Einhaltung der Richtwerte nicht möglich sind.

Der Planfeststellungsbeschluss entspricht der gesetzlichen Vorgabe des § 22 BImSchG, wonach bei immissionsschutzrechtlich nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen – zu denen auch Baustellen gehören – schädliche Einwirkungen zu vermeiden sind, soweit dies nach dem Stand der Technik möglich ist. Auch nach Nr. 5.2.2 der AVV Baulärm ist eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte hinzunehmen, wenn die Bauarbeiten beispielsweise aus öffentlichem Interesse dringend erforderlich sind und ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können.

In der Rechtsprechung ist ebenfalls anerkannt, dass gerade bei Spezialtiefbauarbeiten die Richtwerte der AVV Baulärm häufig nicht eingehalten werden können. In diesem Fall sind andere Maßnahmen zur Konfliktbewältigung in Betracht zu ziehen (vgl. hierzu VG Berlin, Beschl. v. 11.03.2013, 10 L 116.13). Auch handelt es sich bei den in Nr. 3 der AVV Baulärm genannten Werten nicht um Grenzwerte, sondern um Richtwerte (BVerwG, Urt. v. 10.07.2012, 7 A 11.11). In unserem Fall kommt hinzu, dass die Arbeiten zur Ausführung eines im öffentlichen Interesse liegenden Infrastrukturvorhabens der Eisenbahn notwendig sind und im Hinblick auf die Belange des Eisenbahnbetriebs nur nachts durchgeführt werden können (vgl. dazu oben Ziff. 1). Schließlich fanden die Arbeiten in einem Bereich statt, der im Nachtzeitraum bereits eine Vorbelastung aus dem Schienenverkehr in Höhe von z. T. über 70 db(A) aufweist und als gewerblich-industriell mitgeprägte Gemengelage anzusprechen ist.

Die Arbeiten zur Herstellung der Rettungszufahrt Benzstraße können aufgrund der Belange des Eisenbahnbetriebs teilweise nur in nächtlichen Sperrpausen durchgeführt werden. Alternative Bauverfahren im Sinne einer Lärmminimierung wurden untersucht, mussten jedoch verworfen werden. Deshalb war der durch die Baumaßnahme verursachte Baulärm unvermeidbar.

**Fazit:** Die bisher ausgeführten und künftig geplanten Arbeiten entsprechen den Festlegungen und Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses.

### 3. Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikationsbüro / BauInfo

Wie Sie richtig aufführen, ist uns die gute und vertrauensbildende Informationspolitik sehr wichtig. Deshalb informieren wir die Öffentlichkeit und die betroffenen Anwohner auf mindestens drei wesentliche Arten:

- Teilnahme an den Bezirksbeiratssitzungen. Wir informieren die Anwohner im Rahmen dieser Sitzungen über anstehende Arbeiten und beantworten deren Fragen. Die letzte Bezirksbeiratssitzung in Untertürkheim fand am 18.11.2014 statt. Hier haben wir detailliert die nächsten Bautätigkeiten in Untertürkheim vorgestellt.
- Erstellung und Veröffentlichung der Pressinformationen über unser Kommunikationsbüro. Diese Pressemitteilungen sind sowohl auf der Homepage des Projekts Stuttgart-Ulm als auch in der regionalen Presse zu finden. Vor allem über nächtliche lärmintensive Arbeiten werden immer öffentliche Pressemitteilungen erstellt.
- Und natürlich sorgen wir dafür, dass die unmittelbar betroffenen Anwohner diese Informationen in ihren Briefkästen finden. Dafür erstellen wir Flyer mit Angaben zu der Art, der Stelle und der Uhrzeit der geplanten Arbeiten. Es werden in Untertürkheim jeweils 8.500 der s.g. Max Maulwurf Handzettel an die Haushalte verteilt. Allein im Jahr 2014 waren das 12 Verteilungen.

Auch für die Rammarbeiten im Oktober 2014 wurden die Anwohnerinformationen gedruckt und verteilt. Die Telefonnummer der BauInfo, die rund um die Uhr besetzt ist, ist auf jeder Anwohnerinformation angegeben. Leider ist bei der Verteilung ein Fehler unterlaufen, sodass die Anwohner in der Benzstraße nicht informiert wurden. Um dies in Zukunft zu vermeiden, wurde in der Bezirksbeitragssitzung vom 18.11.2014 vereinbart, dass das Verteilgebiet mit dem Bezirksbeirat abgestimmt wird.

#### 4. Verlegung der lärmintensiven Rammarbeiten von der Nacht auf den Tag

Wir sind natürlich bemüht, die lärmintensiven Arbeiten tagsüber durchzuführen. Da aber die Durchführung aller Bauarbeiten im Gleis einer Sperrung für den Bahnbetrieb erfordert, führt dies zu einer Abwägung zwischen den konkurrierenden Anforderungen, einerseits den veröffentlichten Fahrplan ohne, oder zumindest mit nur wenigen Zugausfällen durchzuführen und andererseits größere zusammenhängende Zeiträume für die wirtschaftliche Durchführung der Baumaßnahmen zu ermöglichen. Diese Anforderungen sind nur in den Nachtstunden oder an Wochenenden ohne Berufs- und Schülerverkehr miteinander vereinbar.

Zur Durchführung der Rammarbeiten vom 13. bis 17. Oktober 2014 musste das S-Bahngleis zwischen den Stationen Neckarpark und Bahnhof Untertürkheim gesperrt werden. Eine Sperrung dieser Strecke, die den Stuttgarter Hauptbahnhof mit oberen Neckarvororten und Plochingen verbindet, ist nur während der nächtlichen Betriebsruhe von Montag bis Freitag möglich, um den S-Bahnverkehr aufrechterhalten zu können.

Die für die Fertigstellung der Rettungszufahrt Benzstraße erforderlichen Rammarbeiten waren im Dezember 2014 abgeschlossen. In den nächtlichen Sperrpausen wurden nur die Rammarbeiten ausgeführt, die den Bahnbetrieb auf den S-Bahngleisen beeinträchtigt haben. Die restlichen Spundwände wurden tagsüber eingebracht.

Zurzeit erfolgen Aushub- und Ankerarbeiten an der künftigen Rettungszufahrt Benzstraße (s. Übersicht der Bauwerke in Untertürkheim in der Anlage). Für diese Arbeiten sind Richtwertüberschreitungen tags von 5,7 dB(A) und nachts von 11,3 dB (A) prognostiziert. Wobei wir zurzeit von einem Betrieb von 7:00 bis 22:00 Uhr ausgehen, um die nächtliche Lärmbelästigung zu minimieren.

Im Bereich des Bahnhofs Untertürkheim werden Arbeiten an der Oberleitung durchgeführt. Hierfür werden im März Rammarbeiten für die Mastfundamente erfolgen. Diese Arbeiten führen zu einer kurzfristigen deutlichen Richtwertüberschreitung. Selbstverständlich sind wir bemüht, diese Arbeiten tagsüber durchzuführen. Einen genauen Ausführungstermin werden wir rechtzeitig mitteilen.

Als weitere Rammarbeiten ist das Einbringen der Spundwände der Baugrubensicherung für den Tunnel in offener Bauweise und das Trogbauwerk geplant. Diese Arbeiten werden nur tagsüber durchgeführt. Über den tatsächlichen Beginn der Rammarbeiten werden wir rechtzeitig informieren.

#### 5. Passiver Schallschutz

Die passiven Schallschutzmaßnahmen werden durch den Planfeststellungsbeschluss, Seite 38, Pkt. A. VII. 2.3.7 2. festgelegt:

*Passive Schallschutzmaßnahmen sind für alle schutzwürdigen Räume vorzusehen, für die eine Überschreitung der Richtwerte der AW-Baulärm, Stand August 1970, Ziffer 3 um mehr als 5 dB(A) für einen Zeitraum von mehr als zwei Monaten prognostiziert wurde. Bei der Ermittlung der Dauer der genannten Überschreitung sind kurze Zwischenzeiten ( $\leq$  fünf Tage) mit einer geringeren Belastung nicht zu berücksichtigen.*

*Die passiven Schallschutzvorkehrungen umfassen alle baulichen Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Einhaltung der in der VDI-Richtlinie 2719 ("Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtung"), Stand August 1987 in Tabelle 6 angegebenen Anhaltswerte für Innenschallpegel zu gewährleisten.*

#### 6. Ersatzquartiere während lärmintensiven Arbeiten

Wie Sie richtig anführen, hat sich Die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH entschlossen, der hohen Bedeutung einer möglichst ungestörten Nachtruhe über das vom Gesetz und von der Planfeststellung geforderte Maß hinaus Rechnung zu tragen. Deswegen soll künftig Betroffenen, die absehbar in hervorgehobener Weise während der Nacht einem ganz erheblichen, aber bautechnisch unvermeidbaren Baulärm ausgesetzt sind, das Angebot unterbreitet werden, die Kosten einer angemessenen Ausweichunterkunft (zum Beispiel Hotel, Pension) für die Dauer der Spitzenbelastung zu übernehmen.

In Zusammenarbeit mit dem Immissionsschutzbeauftragten werden wir in nächster Zeit Bereiche identifizieren, in denen diese Voraussetzungen zutreffen könnten, und anschließend auf die Betroffenen zugehen.

## 7. Sondergenehmigung von Arbeiten an Sonn- und Feiertagen

Wir gehen davon aus, dass Sie eine Genehmigung nach §12 Abs. 1 oder Abs. 2 Feiertagsgesetz Baden-Württemberg (FTG) meinen.

Wir sind der Rechtsüberzeugung, dass es einer solchen Genehmigung vorliegend aus den nachfolgenden Gründen nicht bedarf:

- Der Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.6a geht auf S. 236 hinsichtlich der Bauarbeiten für die Tunnelbauwerke von einem Durchgangsbetrieb (24 Stunden täglich, sieben Tage die Woche) aus.

Die Arbeiten zur Herstellung der Rettungszufahrt Benzstraße dienen bereits der Herstellung des Tunnelbauwerks. Die Rettungszufahrt ist dessen integraler Bestandteil.

Nach § 75 Abs. 1 S. 1, zweiter Halbsatz, VwVfG kommt der Planfeststellung eine Konzentrations- und Ersetzungswirkung zu. Danach werden grundsätzlich alle zur Ausübung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungen vom Eisenbahn-Bundesamt erteilt. Die Planrechtsentscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ersetzt die nach den Fachgesetzen an sich erforderlichen Genehmigungen und Zulassungen.

Wir gehen deswegen davon aus, dass durch den Planfeststellungsbeschluss im PFA 1.6a auch die Sonntagsarbeit genehmigt wurde, so dass es daneben einer Genehmigung durch die zuständigen Behörden gemäß § 12 FTG nicht mehr bedarf. Dies gilt jedenfalls für Tunnelbauarbeiten.

Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin sich zu dieser Frage mit dem Amt für Öffentliche Ordnung der Landeshauptstadt Stuttgart als der insoweit zuständigen Behörde abgestimmt. Das Amt für öffentliche Ordnung vertritt in Übereinstimmung mit der Rechtsauffassung der Behörden anderer Bundesländer die Ansicht, dass es einer gesonderten Genehmigung nach dem Feiertagsgesetz dann nicht bedarf, wenn das ausführende Unternehmen über eine entsprechende Genehmigung nach dem Arbeitszeitgesetz verfügt.

Abschließend möchten wir Ihnen versichern, dass wir die Interessen der Anwohner in Untertürkheim so weit wie nur irgendwie möglich berücksichtigen. Es kommen nur moderne Geräte und Bauverfahren zum Einsatz, die dem Stand der Technik entsprechen. Außerdem wird immer geprüft, ob lärmintensive Arbeiten tagsüber durchgeführt werden können. Es wurden bereits alle Betroffenen angeschrieben, die einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen haben. Wir nutzen mehrere Möglichkeiten, die Anwohner über anstehende, und vor allem lärmintensive Arbeiten rechtzeitig zu informieren. Wir sind außerdem bereit, über unsere Verpflichtungen hinaus den Betroffenen für die Dauer der unvermeidbaren nächtlichen Spitzenbelastung Ausweichunterkünfte zur Verfügung zu stellen.



Wir hoffen, Ihre Fragen beantwortet zu haben und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH



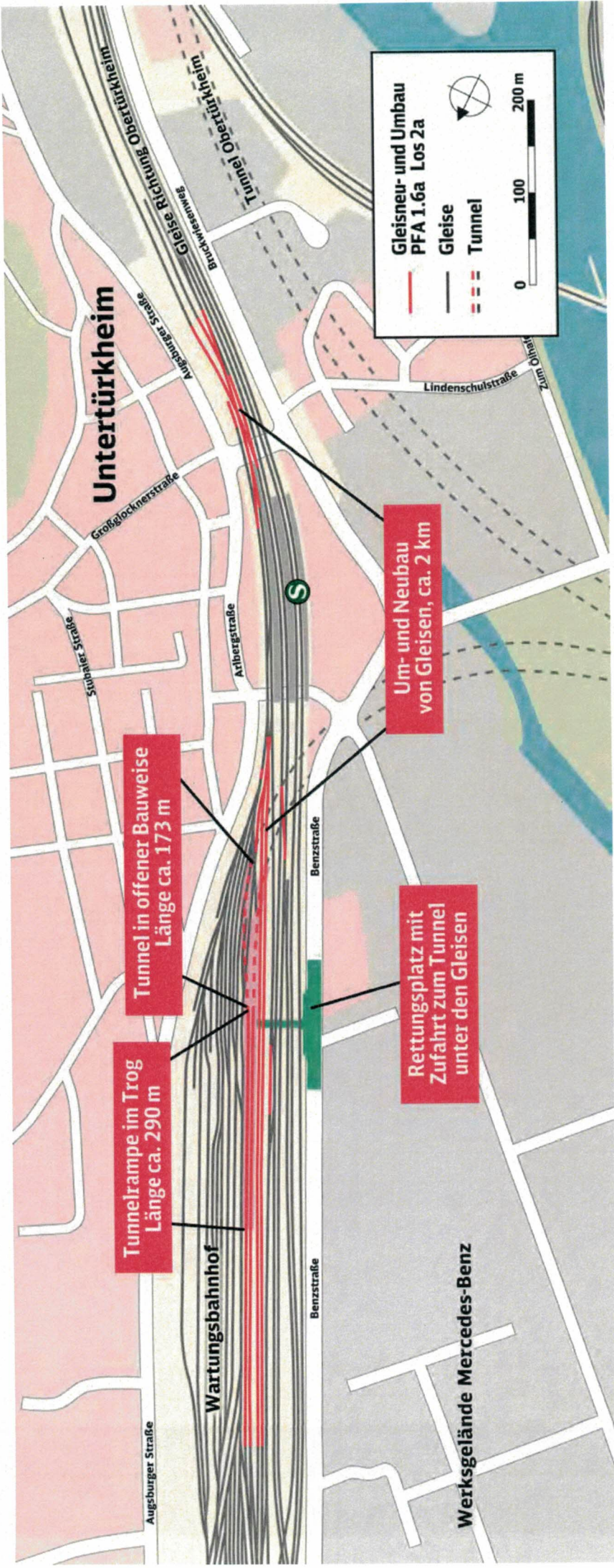
i. V. Sebastian Glöckner



i. A. Anna Antipova

Anlagen: Skizze - Übersicht der Bauwerke in Untertürkheim

Verteiler: Doku, Hr. Leger, PFA 1.6a, RA Hr. Dr. Schütz, Hr. Türk



# Untertürkheim

Tunnel im Trog  
Länge ca. 290 m

Tunnel in offener Bauweise  
Länge ca. 173 m

Um- und Neubau  
von Gleisen, ca. 2 km

Rettungsplatz mit  
Zufahrt zum Tunnel  
unter den Gleisen

**Gleisneu- und Umbau  
PFA 1.6a Los 2a**

**Gleise**

**Tunnel**

0 100 200 m

Wartungsbahnhof

Werksgelände Mercedes-Benz