



Eisenbahn-Bundesamt

Standort Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart
Az: 59163-591pä/009-2014#011
Datum: 02.10.2015

Bescheid

zur 3. Planänderung

gemäß § 18 AEG i.V.m. § 76 Abs.3 VwVfG und § 18d AEG

für das Vorhaben

"ABS/NBS Stuttgart – Augsburg, Bereich Wendlingen – Ulm, Planfeststellungsabschnitt 2.2 Albaufstieg"

Strecke 4813 ABS/NBS Stuttgart - Augsburg

Bahn-km 49,032 bis 52,932

Vorhabenträgerin:

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

Auf Antrag der DB Netz AG, zunächst vertreten durch die DB Projekt Stuttgart GmbH, jetzt vertreten durch die DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. § 76 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und § 18d AEG folgenden

3. Planänderungsbescheid

A. Verfügender Teil

A.1. Planänderung

Der geänderte Plan für das Vorhaben "ABS/NBS Stuttgart – Augsburg, Bereich Wendlingen – Ulm, Planfeststellungsabschnitt 2.2 Alaufstieg" in Bahn-km 49,032 bis 52,932 der Strecke 4813 ABS/NBS Stuttgart - Augsburg wird mit den in dieser Entscheidung aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen und Schutzanlagen festgestellt. Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt, und durch die geänderte Planung ersetzt oder ergänzt. Im Übrigen bleibt der festgestellte Plan einschließlich seiner Nebenbestimmungen unberührt.

Gegenstand der 3. Planänderung ist die Aufweitung der Verbindungsbauwerke 1 bis 8 im Steinbühltunnel.

A.2. Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen, die dem festgestellten Plan hinzugefügt werden oder Planunterlagen ersetzen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht Teil III: Beschreibung d. Planfeststellungsbereiches (nicht Teil der Planänderung)	
1.3a	Anhang 8a: Erläuterungsbericht 3. Planänderung - Verbindungsbauwerke im Steinbühltunnel (Ergänzung zu Anlage 1.3a), Datum 14.08.2015	
4	Lagepläne NBS Lageplan Strecke NBS km 48,287, Blatt 13d Lageplan Strecke NBS km 49,183....50,086, Blatt 14b Lageplan Strecke NBS km 50,086....50,966, Blatt 15b	ersetzt Blatt 13c ersetzt Blatt 14a ersetzt Blatt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Lageplan Strecke NBS km 50,966...51,855, Blatt 16b Lageplan Strecke NBS km 51,855...52,746, Blatt 17b Lageplan Strecke NBS km 52,746...53,438, Blatt 18c	15a ersetzt Blatt 16a ersetzt Blatt 17a ersetzt Blatt 18b
7 7.2	Bauwerkspläne Regelquerschnitte Tunnel Regelquerschnitt Verbindungsbauwerke, Blatt 3c	Ersetzt Blatt 3b
10 10.1c	Flucht und Rettungskonzept Beilage: Flucht und Rettungskonzept Beilage 1c: Schematische Darstellung der Rettungseinrichtungen Beilage 3-3a: Verbindungsbauwerk, Typ 1 aufgeweitet, Lichtraumprofil, M 1:50, Beilage 3-4: Verbindungsbauwerk, Typ 2 aufgeweitet, Lichtraumprofil, M 1:50, Beilage 5-3: Verbindungsbauwerk, Typ 1 aufgeweitet, Grundriss, Lageplan, M 1:200, Beilage 5-4: Verbindungsbauwerk, Typ 2 aufgeweitet, Grundriss und Lageplan. M 1:200	ersetzt 1b

a, b, c usw. Index für geänderte Planunterlagen

Änderungen, die sich während des Planrechtsverfahrens ergeben haben, sind in den Textteilen der Antragsunterlagen in blau kenntlich gemacht, die ersetzten Textteile sind durchgestrichen dargestellt. Lagepläne werden durch die neue Planung ersetzt. Die geänderten Anlagen sind durch einen Änderungsindex a, b, c usw. gekennzeichnet.

A.3. Nebenbestimmungen (Brandschutz)

1. Der Vorhabenträgerin wird auferlegt, im Rahmen der Ausführungsplanung für die Vergrößerung der Verbindungsbauwerke deren Befahrbarkeit mit dem Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16, dem Landratsamt Göppingen und den zuständigen örtlichen Feuerwehren abzustimmen.

2. Im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung ist für den Bossler- und den Steinbühlentunnel die genaue Lage der Feuerlöschwasserbehälter bzw. Feuerlöschwasserauffangbehälter im Portalbereich Buch und Portalbereich Todsburg mit dem Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16, dem Landratsamt Göppingen und den örtlichen Feuerwehren abzustimmen.

Im Rahmen dieser Abstimmungen sind auch die seitlichen Zufahrten der Haubenbauwerke an den beiden Portalen hinsichtlich des erforderlichen Lichtraumprofils für Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge einschl. der erforderlichen Schleppkurven für die einzelnen zum Einsatz kommenden Fahrzeuge nach DIN zu überprüfen und die Einhaltung der DIN gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt nachzuweisen.

3. Dem Eisenbahn-Bundesamt sind die Ergebnisse dieser Abstimmungen nebst dem geforderten Nachweis spätestens vier Wochen vor Ausführungsbeginn vorzulegen.

A.4. Zurückweisung von Einwendungen

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.5. Kosten

Diese Entscheidung ergeht kostenfrei.

B. Begründung

B.1. Sachverhalt

B.1.1. Vorhaben

Das Eisenbahn-Bundesamt hat den Plan für das Vorhaben "ABS/NBS Stuttgart – Augsburg, Bereich Wendlingen – Ulm, Planfeststellungsabschnitt 2.2 Alaufstieg" in Bahn-km 49,032 bis 52,932 auf der Strecke 4813 ABS/NBS Stuttgart - Augsburg mit Beschluss vom 20.09.2011, Az 591ppw/029-2300#007, festgestellt. Der festgestellte Plan ist noch nicht vollständig umgesetzt worden.

Der Vortrieb des Steinbühl tunnels erfolgt konventionell in Spritzbetonbauweise. Im Rahmen von baubetrieblichen und sicherheitstechnischen Optimierungen sollen die

bergmännisch hergestellten Verbindungsbauwerke 1 bis 8 des Steinbühltunnels zur besseren logistischen Nutzung, zur Nutzung für Bewetterungsmaßnahmen und zur Vergrößerung der Schleusen- und Technikräume mit größerem Querschnitt hergestellt werden. Zudem soll das in offener Bauweise errichtete Verbindungsbauwerk 9 des Steinbühltunnels geringfügig verbreitert werden.

Weiterhin sollen im Zuge der 3. Planänderung die größtenteils schräg zwischen den Tunnelröhren verlaufenden Achsen der Verbindungsbauwerke durch eine Anpassung der Lage der Einmündungen in die Tunnelröhren begradigt werden, was eine wesentliche Erleichterung bei der Herstellung der Verbindungsstollen mit sich bringt.

Die wesentlichen technischen und baulichen Einzelheiten der Änderung sind in den Planunterlagen beschrieben. Sie ersetzen insoweit die festgestellte Planung.

B.1.2. Verfahren

Die DB Netz AG, zunächst vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, jetzt vertreten durch die DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH, hat mit Schreiben vom 10.06.2014, Geschäftszeichen I.GT(T), eine 3. Planänderung für das Vorhaben "ABS/NBS Stuttgart – Augsburg, Bereich Wendlingen – Ulm, Planfeststellungsabschnitt 2.2 Alaufstieg" in Bahn-km 49,032 bis 52,932 auf der Strecke 4813 ABS/NBS Stuttgart - Augsburg beantragt. Der Antrag ist am 17.06.2014 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe Stuttgart, Standort Stuttgart, eingegangen. Letztmalig legte die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 31.08.2015 Geschäftszeichen I.GC(P) TT ergänzende Unterlagen zur 3. Planänderung vor.

Mit Schreiben vom 26.09.2014, Aktenzeichen 59163-591pä/009-2014#011, hat das Eisenbahn-Bundesamt den Gemeinden Mühlhausen im Täle, Hohenstadt und Drackenstein, dem Regierungspräsidium Stuttgart und dem Landratsamt Göppingen Gelegenheit zur Stellungnahme bezüglich der geänderten Planung gegeben.

Die Gemeinde Mühlhausen im Täle hat der Änderung mit Schreiben vom 24.10.2014, Aktenzeichen 797.1/PFA 2.2/ 3. Änderung, zugestimmt.

Das Bürgermeisteramt Hohenstadt teilte mit Schreiben vom 24.10.2014 mit, dass sie der beantragten 3. Planänderung zustimmt. Die Gemeinde hat im gleichen Schreiben darauf hingewiesen, dass die gemeindlichen Belange durch diese Planänderung nicht nachteilig berührt werden. Allerdings wies die Gemeinde

daraufhin, dass sich durch die Änderung der Verbindungsbauwerke keine Änderungen des Schutzstreifens ergeben sollten, nachdem dies eine zusätzliche Betroffenheit der Grundstückseigentümer darstellen könnte.

Die Gemeinde Drackenstein teilte mit Schreiben vom 24.10.2014 mit, dass von Seiten der Gemeinde keine Bedenken vorgetragen werden.

Anmerkungen zu der 3. Planänderung haben das Regierungspräsidium Stuttgart mit Schreiben vom 13.11.2014, Aktenzeichen 24-3824.1/DB-PFA2.2, und das Landratsamt Göppingen mit Schreiben vom 17.11.2014, Aktenzeichen 55.1, abgegeben.

Beide Stellungnahmen sind der Vorhabenträgerin mit Schreiben des Eisenbahn-Bundesamts vom 17.11.2014 mit der Bitte um Äußerung und entsprechende Überarbeitung übermittelt worden.

Die Vorhabenträgerin hat dem Eisenbahn-Bundesamt daraufhin die unter Berücksichtigung der Stellungnahmen überarbeiteten Unterlagen mit Schreiben vom 21.11.2014, Geschäftszeichen I.GV(6)Br und Schreiben vom 31.08.2015 Geschäftszeichen I.GC(P) TT vorgelegt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 25.09.2015, Az. 59163-591pä/009-2014#011 festgestellt, dass von der Planänderung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.2. Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1. Rechtsgrundlage

Diese Entscheidung beruht auf § 18 AEG in Verbindung mit § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG. Bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung kann die Planfeststellungsbehörde ein vereinfachtes Planfeststellungsverfahren durchführen, bei dem es keines Anhörungsverfahrens bedarf. Bekannte Betroffene und betroffene Behörden sind nach § 73 Abs. 3 VwVfG zu beteiligen.

Im vorliegenden Fall konnte ein vereinfachtes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, da es sich um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung handelt (§ 76 Abs. 3 VwVfG in Verbindung mit § 18d AEG).

Die Planänderung ist von unwesentlicher Bedeutung, weil das Vorhaben nach Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen im Wesentlichen gleich bleibt. Es ändern sich lediglich in geringem Umfang bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile gegenüber der bisherigen Planung. Durch die Änderungen werden Belange anderer nicht erstmals oder stärker berührt bzw. haben die Betroffenen zugestimmt. Der Abwägungsvorgang und das Abwägungsergebnis der ursprünglichen Planung bleiben im Wesentlichen unberührt.

B.2.2. Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG)). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

B.2.3. Umweltverträglichkeit

Eine Pflicht zur Durchführung einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 1 UVPG besteht nicht, da der Gegenstand der geänderten Planung nicht selbst die Kriterien der Nr. 14.7 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung erfüllt. Auch im Rahmen der durch § 3c Abs. 1 in Verbindung mit § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG geforderten allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls hat das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 3a S. 1 UVPG festgestellt, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Nach überschlägiger Prüfung und unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung aufgeführten Kriterien ist das Eisenbahn-Bundesamt insoweit zu der Einschätzung gelangt, dass die Planänderung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann.

B.3. Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.3.1 Planrechtfertigung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Das Änderungsvorhaben genügt dem in der Rechtsprechung entwickelten Gebot der Planrechtfertigung. Es entspricht den Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und wird durch einen konkreten Bedarf getragen. Die dem Ausgangsbescheid zugrunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt. Die Änderung der Verbindungsbauwerke stellt insgesamt eine wesentliche Verbesserung dar.

Die derzeitige Lage der Einmündungen der Achsen der Verbindungsbauwerke führt größtenteils zu einem schrägen Verlauf der Bauwerksachsen zwischen den Tunnelröhren mit unterschiedlichen Knickwinkeln bei der Einmündung in die Tunnel. Zur Vereinfachung der Herstellung und zur Vereinheitlichung der Verläufe der Verbindungsbauwerke sollen diese durch Anpassung der Lage der Einmündungen in die Tunnelröhren begradigt werden, sodass die Achsen der Verbindungsbauwerke annähernd rechtwinklig zu den Tunnelachsen verlaufen. Diese Anpassung erfolgt unter Einhaltung der Maximalabstände der Fluchtwege von 500 m und ist in den Lageplänen Blatt 13d bis 18c der Anlage 4 „Lagepläne NBS“ sowie in der Tabelle 2 der Anlage 10.1c „Erläuterungsbericht“ zum Flucht- und Rettungskonzept ersichtlich.

Mit der Erleichterung bei der Herstellung geht eine höhere Bauwerksqualität einher. Der endgültige Ausbau erfolgt mit einer Ortbetoninnenschale ebenfalls im vergrößerten Profil. Die Ausführung der Verbindungsbauwerke mit vergrößertem Profil hat neben den bauleistungsrechtlichen Aspekten folgende weitere Vorteile:

- Die Verbindungsbauwerke Typ 1 sind während der Bauphase auch im ausgebauten Zustand und die Verbindungsbauwerke Typ 2 bis zum Einbau der Längstrennwand für die Durchfahrt von Einsatzfahrzeugen nutzbar => Durchfahrtmöglichkeit alle 500 m.
- Die Verbindungsbauwerke sind für eine Querlüftung nutzbar.
- Die Schleusenräume im Endzustand sind größer.
- Die Technikräume im Endzustand sind größer.
- Durch die Querschnittsvergrößerung ist in den Verbindungsbauwerken vom „Typ 2 aufgeweitet“ die Situierung des Löschwasserbehälters neben anstelle unter dem Fluchtbereich möglich, was die Zugänglichkeit desselben erleichtert.

Um die Fluchtwegbreite von 2,25 m bei geöffneten Schleusentüren nicht einzuschränken wird die lichte Breite der offenen Bauweise des Verbindungsbauwerkes 9 im Steinbühlentunnel von 2,25 m auf 2,50 m erhöht. Der entsprechend vergrößerte Regelquerschnitt ist in der Anlage 7.2 im Blatt 3b ersichtlich.

B.3.2 Brandschutz, Rettungskonzeption

Das Landratsamt Göppingen hat im Rahmen der Beteiligung darauf hingewiesen, dass die Befahrbarkeit der Brücke mit Löschfahrzeugen nicht eindeutig dargestellt sei. Die Vorhabenträgerin hat ausgeführt, dass sich an der Brücke keine Veränderungen ergeben. Um hier Einigkeit zu erzielen, ist der Vorhabenträgerin die Abstimmung dieses Sachverhalts mit dem Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16, dem Landratsamt Göppingen und den örtlichen Feuerwehren aufgegeben (Nebenbestimmung unter Ziff. A.3.1.)

Das Landratsamt Göppingen verweist zudem darauf, dass die Verschiebung der Löschwasserbehälter in den Planunterlagen nicht hinreichend klar dargestellt sei. Die genaue Lage ist deshalb nach Nebenbestimmung A.3.2 mit den Behörden abzustimmen. Auch sind die seitlichen Zufahrten der Haubenbauwerke an den beiden Portalen hinsichtlich des erforderlichen Lichtraumprofils für Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge einschl. der erforderlichen Schleppkurven für die einzelnen zum Einsatz kommenden Fahrzeuge nach DIN zu überprüfen und die Einhaltung der DIN gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt nachzuweisen. Diese Auflage trägt dem weiteren Einwand des Landratsamts Göppingen Rechnung, dass die Öffnungen für eine Beurteilung nicht ausreichend klar dargestellt seien.

B.3.3 Löschwasserauffangbehälter

Das Landratsamt Göppingen hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die Rückhaltung von ggf. auslaufenden Gefahrstoffen bei der Bemessung der Rückhaltung nicht berücksichtigt worden sei. Dieser Sachverhalt steht mit der 3. Planänderung nicht in sachlichem Zusammenhang, so dass etwaige Anordnungen einem ggf. ergehenden gesonderten Bescheid vorbehalten werden.

B.4. Sofortige Vollziehbarkeit

Die Aus-/ Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg ist in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege mit dessen Fortschreibung 2003 unter „1. Vordringlicher Bedarf“ im Abschnitt a) „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ als laufende Nummer 20 eingestellt. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSchwAG). Damit ist für die Aus-/ Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg vordringlicher Bedarf festgestellt. Der Planfeststellungsbeschluss vom 20.09.2011 ist daher gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar. Dies gilt gleichermaßen für die hierauf bezogene Planänderung.

B.5. Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV). Die Entscheidung ergeht kostenfrei, da die Planänderung zum Zeitpunkt der Antragstellung im Verzeichnis der gebührenpflichtigen Amtshandlungen (§ 2 Abs. 1 BEGebV in Verbindung mit Anlage 1) nicht aufgeführt war.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage kann auch auf elektronischem Wege erhoben werden. Sie muss in diesem Fall den Vorschriften der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesverwaltungsgericht und Bundesfinanzhof vom 26. November 2004 (BGBl. S. 3091) entsprechen. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte [Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart] und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Personen zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Bescheid hat gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 3 VwGO in Verbindung mit § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Bescheid nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Bescheides beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig gestellt und begründet werden.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Stuttgart, den 02.10.2015

Az.: 59163-591pä/009-2014#011

VMS-Nr.: 257561

Im Auftrag



(Kögel)

