Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az: 591ppw/029-2300#010
Datum: 23.03.2015

Planfeststellungsbeschluss

gemäß §§ 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), 78 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)

für die Vorhaben

„PFA 2.1 a/b, NBS Wendlingen - Ulm, Albvorland“,

in den Gemeinden Wendlingen am Neckar, Oberboihingen, Kirchheim unter Teck und Dettingen unter Teck

Bahn-km 25,200 bis 36,260

der Strecke Wendlingen – Ulm

und

„Verlegung der Landesstraße L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen“

Vorhabenträger:
DB Netz AG,
diese vertreten durch die
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Land Baden-Württemberg,
dieses vertreten durch das
Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 4,
Industriestraße 5
70565 Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil ... 3
A.1 Feststellung des Plans ... 3
A.1 Planunterlagen ... 3
A.2 Zusagen ... 27
A.2.1 Immissionsschutz ... 27
A.2.2 Wasserwirtschaft, Entwässerung, Hydrogeologie ... 28
A.2.3 Kulturgüter ... 28
A.2.4 Rechte Dritter ... 28
A.3 Wasserrechtliche Erlaubnisse ... 30
A.4 Nebenbestimmungen, Vorbehalte und Hinweise ... 30
A.4.1 Raumordnung und kommunale Belange ... 30
A.4.2 Immissionsschutz (Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Licht, Staub) ... 31
A.4.3 Natur, Landschaft, Luft, Klima, Erholung ... 36
A.4.4 Bodenschutz, Altlasten, Massenverwertung ... 39
A.4.5 Wasserwirtschaft, Entwässerung, Hydrogeologie ... 41
A.4.6 Straßenverkehr ... 56
A.4.7 Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz, Arbeitsschutz ... 58
A.4.8 Landwirtschaft ... 58
A.4.9 Rechte Dritter ... 58
A.4.10 Unterrichtungspflichten ... 59
A.4.11 VV BAU, VV BAU-STE und VV IST ... 60
A.4.12 Auswirkungen auf andere Entscheidungen ... 60
A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge ... 60
A.6 Sofortige Vollziehung ... 60
A.7 Kosten ... 60
B. Begründung ... 61
B.1 Sachverhalt ... 61
B.1.1 Gegenstand des Vorhabens ... 61
B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ... 65
B.1.3 Anhörungsverfahren ... 66
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung ... 80
B.2.1 Rechtsgrundlage ... 80
B.2.2 Zuständigkeit ... 81
B.2.3 Umweltverträglichkeit ... 81
B.3 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens ... 87
B.3.1 Planrechtfertigung ... 87
B.3.2 Abschnittsbildung ... 89
B.3.3 Variantenentscheidung ... 89
B.3.4 Raumordnung und Landesplanung ... 91
B.3.5 Kommunale Belange ... 93
B.3.6 Immissionsschutz ... 95
B.3.7 Naturschutz und Landschaftspflege ... 131
B.3.8 Geologie, Bodenschutz, Erdmassenverwertung ... 142
B.3.9 Wasserwirtschaft, Entwässerung, Hydrogeologie ... 143
B.3.10 Straßenverkehr ... 152
B.3.11 Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz, Arbeitsschutz ... 168
B.3.12 Kulturgüter ... 177
B.3.13 Landwirtschaft ... 180
B.3.14 Rechte Dritter ... 183
B.3.15 VV BAU und VV BAU-STE ... 187
B.4 Gesamtabwägung ... 188
B.5 Sofortige Vollziehung ... 188
B.6 Kostenentscheidung ... 189
C. Rechtsbehelfsbelehrung ... 189

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin der Neubaustrecke), vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, nunmehr vertreten durch die DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH sowie des Landes Baden-Württemberg (Vorhabenträger der Verlegung der L 1250), vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 4 – Straßenwesen und Verkehr, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach §§ 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), 78 Verwaltungsverfahrensgesetz folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für die Vorhaben „PFA 2.1 a/b, NBS Wendlingen - Ulm, Albvorland“, in den Gemeinden Wendlingen am Neckar, Oberboihingen, Kirchheim unter Teck und Dettingen unter Teck, Bahn-km 25,200 - 36,260, und „Verlegung der Landesstraße L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen“ wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzanlagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist der Neubau der Strecke zwischen den bereits planfestgestellten Abschnitten 1.4 und 2.1c.

A.1 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	INHALTSVERZEICHNIS, **Stand: März 2015, 17 Seiten inkl. Deckblatt**	Nur zur Information
	HINWEISE ZU DEN ÄNDERUNGSVERFAHREN „A“	
A1	Methodik der Änderungen und „Wesentliche Änderungen“,	Nur zur

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	19 Seiten inkl. Deckblatt	Information
A2	Übersichtslageplan der Änderungen in der technischen Planung, PFA 2.1a/b, km 25,200 … 36,260, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:10.000, Blatt 1A von 1	Nur zur Information
A3	Übersichtsplan der Änderungen in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung	Siehe Anlage 12.6.0
1	**ERLÄUTERUNGSBERICHT**	
	Teil I: Vorhabenbegründung und Planrechtfertigung für die NBS Stuttgart – Ulm, Stand: 03.03.2015, 33 Seiten inkl. Deckblatt	
	Teil II: Dokumentation der Alternativen- und Variantenentscheidung der NBS Wendlingen – Ulm, Stand: 03.03.2015, 88 Seiten inkl. Deckblatt	
	Beilage 1: Alternativenvergleich – Bereich Albvorland, Großräumige Varianten im Trassenkorridor der NBS Wendlingen – Ulm, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:125.000	
	Teil IIIA Beschreibung des Planfeststellungsbereichs, Stand: 03.03.2015, 103 Seiten inkl. Deckblatt und Anhängen 1 bis 5	Anhänge 1-5: nur zur Information
2	**ÜBERSICHTSPLÄNE**	
2.1	Lage des PFA 2.1a/b zur Gesamtstrecke, Bl. 1 von 1, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100.000	Nur zur Information
2.2	Blattschnittplan, PFA 2.1a/b, Bl. 1A von 1, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:10.000	Nur zur Information
2.3	Übersichtslageplan, PFA 2.1a/b , Bl. 1A von 1, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:10.000	Nur zur Information
2.4	Übersichtshöhenplan, PFA 2.1a/b, Bl. 1A von 1, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:10.000/ 2.500	Nur zur Information
3	**BAUWERKSVERZEICHNIS,** **Stand: 03.03.2015, 130 Seiten inkl. Deckblatt**	
Ergänzung zu Anlage 1	**ERLÄUTERUNGSBERICHTE zu Planänderungsverfahren**	
	1. Planänderung, Teil „Bereich Wendlingen/ Oberboihingen“, Stand: 03.03.2015, 6 Seiten inkl. Deckblatt	
	2. Planänderung „Bereich offene Strecke im Bereich des Westportals des Albvorlandtunnels“,	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Stand: 03.03.2015, 7 Seiten inkl. Deckblatt	
	3. Planänderung „Neue LBP-Maßnahme auf dem Flurstück Nr. 245 auf der Gemarkung Wendlingen“, Stand: 03.03.2015, 8 Seiten inkl. Deckblatt	
	4. Planänderung „Entfall der Seitenablagerungen und wasserrechtliche Fragestellungen“, Stand: 03.03.2015, 25 Seiten inkl. Deckblatt	
	5. Planänderung „Geändertes Flucht- und Rettungskonzept im Albvorlandtunnel“, Stand: 03.03.2015, 12 Seiten inkl. Deckblatt	
	6. Planänderung „Geänderter Schallschutz Oberboihingen, Entfall Straßenüberführung Steigäckerstraße und zusätzliche Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich des Voreinschnittes West des Albvorlandtunnel“, Stand: 03.03.2015, 14 Seiten inkl. Deckblatt	
	7. Planänderung „Abbruch der Garagen auf Flurstück Heinrich-Otto-Straße 57“ (Vorlage für RP Stuttgart, Abt. 4), Stand: 30.07.2012, 4 Seiten inkl. Deckblatt	
	8. Planänderung, Teil „Bereich Neckar“, Stand: 03.03.2015, 26 Seiten inkl. Deckblatt	
	8. Planänderung, Teil „Entfall Zwischenangriff (ZA) Salzäcker“, Stand: 03.03.2015, 29 Seiten inkl. Deckblatt	
	8. Planänderung „Anstoßmappe zu geänderten naturschutzfachlich relevanten Sachverhalten“, Stand: 03.03.2015, 127 Seiten inkl. Deckblatt	
	8. Planänderung „Korrektur der PFU nach der 8. Planänderung“, Stand: 03.03.2015, 9 Seiten inkl. Deckblatt	
	9. Planänderung „Erweiterung des Modulgebäudes am Stellwerk Bf. Wendlingen“, Stand: 03.03.2015, 9 Seiten inkl. Deckblatt	
4	**LAGEPLÄNE**	
4.1	Lagepläne NBS/ GZA/ KWK/ Str 4600	
	NBS km 25,200 ... 25,674/ GZA 0,230 ... 0,347/ KWK 0,000 ... 0,087, Bl. 1A von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	NBS km 25,674 ... 26,472/ GZA 0,347 ... 1,132/ KWK 0,087 ... 0,496, Bl. 2A von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	NBS km 26,472 ... 27,369, Bl. 3A von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	NBS km 27,369 ... 28,262, Bl. 4 von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	NBS km 28,262 ... 29,155, Bl. 5A von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	NBS km 29,155 ... 30,047, Bl. 6 von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	NBS km 30,047 ... 30,662, Bl. 7 von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	NBS km 30,662 ... 31,564, Bl. 8A von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	NBS km 31,564 ... 32,464, Bl. 9A von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	NBS km 32,464 ... 33,351, Bl. 10A von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	NBS km 33,351 ... 34,048, Bl. 11A von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	NBS km 34,048 ... 34,947, Bl. 12A von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	NBS km 34,947 ... 35,850, Bl. 13A von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	NBS km 35,850 ... 36,260, Bl. 14A von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	GZA km 0,000 ... 0,230, Bl. 15A von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	KWK km 0,496 ... 0,735, Bl. 16 von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Str 4600 km 8,037 ... 8,688/ KWK km 0,735 ... 1,089, Bl. 17A von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Str 4600 km 8,688 ... 9,382. Bl. 18A von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Blatt 19A	entfällt
	Blatt 20A	entfällt
	Blatt 21A	entfällt
	Blatt 22	bleibt frei
	Str 4600 km 6,418 ... 6,798/ Str. 4610 km -0,259 ... 0,122, Bl. 23A von 23, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
4.2	Lagepläne zu ändernde Straßen und Wege	
	Verlegung der L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen, Lageplan, Blatt 1A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Lageplan, Rettungsplatzzufahrt und Steigäckerbrücke Bereich Wendlingen, Blatt 2A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Lageplan, Zufahrt und Rettungsplatz Portal Ost, Blatt 3A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Lageplan, Wirtschaftsweg unter EÜ-Ehnisbach, Blatt 4A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Lageplan, Wirtschaftsweg 3006 bei km 36,055, Blatt 5A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
4.3	Technische Lagepläne	
	NBS Wendlingen – Ulm, Wendlingen – Nabern – Merklingen – Ulm, Speiseleitungstrasse Bf. Wendlingen, Bl. 1 von 1, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	
5	**HÖHENPLÄNE**	
5.1	Höhenpläne NBS/ GZA/ KWK/ Str 4600	
	NBS km 25,200 ... 25,674, Bl. 1A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	NBS km 25,674 ... 26,472, Bl. 2A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	NBS km 26,472 ... 27,369; Bl. 3A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	NBS km 27,369 ... 28,262; Bl. 4 von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	NBS km 28,262 ... 29,155; Bl. 5A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	NBS km 29,155 ... 30,047; Bl. 6 von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250;	
	NBS km 30,047 ... 30,662; Bl. 7 von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	NBS km 30,662 ... 31,564; Bl. 8A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	NBS km 31,564 ... 32,464; Bl. 9A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	NBS km 32,464 ... 33,351;	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Bl. 10A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	NBS km 33,351 ... 34,048; Bl. 11A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	NBS km 34,048 ... 34,947; Bl 12A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	NBS km 34,947 ... 35,850; Bl. 13A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	NBS km 35,850 ... 36,748; Bl. 14A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	GZA km 0,000 ... 1,132; Bl. 15A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	KWK km 0,000 ... 0,496; Bl. 16 von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	KWK km 0,496 ... 1,089; Bl. 17 von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Str 4600 km 8,451 ... 8,943; Bl. 18A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
5.2	Höhenpläne zu ändernde Straßen und Wege	
	Verlegung der L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen, Höhenplan, km 0,816 … 0,800, Blatt 1A von 8, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000/ 100	
	Blatt 2A von 8	entfällt
	Höhenplan, Rettungsplatz Portal West mit Zufahrt NBS, km 0,0 … 0,195, Bereich Wendlingen, Blatt 3A von 8, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000/ 100	
	Höhenplan, Auf dem Berg/ Rettungsplatzzufahrt, km 0-004 … km 0,625, Bereich Wendlingen, Blatt 4A von 8, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000/ 250	
	Höhenplan, Rettungsplatzzufahrt Portal Ost, Blatt 5A von 8, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000/ 250	
	Höhenplan, Wirtschaftsweg unter EÜ-Ehnisbach, km 35,311, Blatt 6A von 8, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000/ 250	
	Höhenplan, Wirtschaftsweg 3006, km 36,055, Blatt 7 von 8, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000/ 250	
	Höhenplan, Wirtschaftsweg um Voreinschnitt West, km 0,000 … km 0,320, Bereich Wendlingen, Blatt 8A von 8, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000/ 250	
6	**QUERSCHNITTE**	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
6.1	Regelgrundquerschnitt, Bl. 1A von 1, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
6.2	Charakteristische Querprofile NBS/ GZA/ KWK,	
	Querprofil 1, NBS km 25,600, Blatt 1A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Querprofil 2, NBS km 25,780, Blatt 2A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Querprofil 3, NBS km 26,050 Blatt 3A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Querprofil 4, NBS km 34,440; Blatt 4A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Querprofil 5, NBS km 34,808, Blatt 5A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Querprofil 6, NBS km 35,158, Blatt 6A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Querprofil 7, NBS km 35,478, Blatt 7A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Querprofil 8, NBS km 35,758, Blatt 8A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Querprofil 9, NBS km 36,100, Blatt 9A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Querprofil 10, NBS km 36,208, Blatt 10A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Querprofil 11, GZA km 0,165, Blatt 11A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Blatt 12A von 18	entfällt
	Blatt 13A von 18	entfällt
	Blatt 14A von 18	entfällt
	Blatt 15A von 18	entfällt
	Blatt 16A von 18	entfällt
	Blatt 17 von 18	bleibt frei
	Querprofil 18, KWK km 0,240, Blatt 18 von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
6.3	Straßenquerschnitte	
	Regelgrundquerschnitte Schotterwege/ Hauptwirtschaftswege Blatt 1A von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:50	
	Regelquerschnitt Zufahrt Rettungsplatz; Blatt 2 von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:50	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Verlegung der L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen, Regelquerprofil, km 0+380, Blatt 3A von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:50	
	Verlegung der L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen, Regelquerprofil, km 0+700, Blatt 4A von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:50	
	Verlegung der L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen, Querprofil, km 0+800; Blatt 5A von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:50	
	Verlegung der L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen, Querprofil, km 0+545, Blatt 6A von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:50	
7	**BAUWERKSPLÄNE**	
7.1	Straßenüberführungen	
	Blatt 1A von 5	entfällt
	Blatt 2A von 5	entfällt
	SÜ L1250 über Strecke 4600 mit Stützbauwerken, Grundriss, Rahmen und Stützwände, Strecke 4600, km 7,975, Blatt 3A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:500	
	SÜ L1250 über Strecke 4600 mit Stützbauwerken, Querschnitte, Strecke 4600, km 7,975, Blatt 4A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100	
	SÜ L1250 über Strecke 4600 mit Stützbauwerken, Längsschnitt, Strecke 4600, km 7,975, Blatt 5A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
7.2	Tunnelpläne, Trogbauwerke, Regelquerschnitte Querschlag	
	Regelquerschnitte, NBS-Hauptstrecke, Blatt 1A von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:50	
	Regelquerschnitte, GZA, Blatt 2A von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:50	
	Verbindungsbauwerk 1-5, 7-9, 11-16 zwischen den Tunnelröhren, Blatt 3A von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:50	
	Verbindungsbauwerk 10 zwischen den Tunnelröhren, km 30,784, ZA Kirchheim, Blatt 4A von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:50/ 100/ 200	
	Blatt 5A von 21	Entfällt
	Querschnitte GZA-Trogbauwerk, km 0,240 und 0,270, Blatt 6A von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200/ 500	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Querschnitte NBS-Trogbauwerk, Portal Ost Blatt 7A von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 200	
	Querprofile Portal West, Blatt 8A von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:250	
	Querprofil km 33,545, Unterquerung des Jauchertbaches, Blatt 9 von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Lageplan und Querschnitte, Sonic-Boom-Maßnahme, Portal West, km 26,077 … 26,127, Blatt 10A von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Lageplan und Schnitte, Sonic-Boom-Maßnahme, Portal Ost, km 34,173 … 37,253, Blatt 11A von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Lageplan Baugrube/ Westportal, NBS km 27,760 … 26,127, Blatt 12A von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Querprofile Baugrube Westportal; Blatt 13A von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:250	
	Lageplan Baugrube Ostportal, km 34,100 … 34,580, Blatt 14A von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Querprofil Baugrube Ostportalbereich mit Sonic-Boom-Bauwerk, km 34,189, Blatt 15A von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Querprofil Baugrube Ostportalbereich, km 34,119, Blatt 16A von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Bauwerksplan, Trog/ Tunnel KWK, km 0,241… 0,881, Lageplan; Blatt 17 von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:500	
	Bauwerksplan, Trog/ Tunnel KWK, km 0,241… 0,881, Längsschnitt; Blatt 18 von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:500	
	Bauwerksplan, Trog/ Tunnel KWK, km 0,241… 0,881, Querschnitte 4-7 und Ansicht Südportal, Blatt 19 von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:50	
	Bauwerksplan, Trog/ Tunnel KWK, km 0,241… 0,881, Querschnitte 1-3; Blatt 20 von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:50	
	Verbindungsbauwerk 6 zwischen den Tunnelröhren, km 28,945; Blatt 21A von 21, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:50/ 100/ 200	
7.3	Eisenbahnüberführungen	
	Bauwerksplan, EÜ Neckartal, km 25,224 … 25,359, Lageplan;	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Blatt 1A von 12, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:250	
	Bauwerksplan, EÜ Neckartal, km 25,224 … 25,359, Ansicht von Süden, Blatt 2A von 12, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:250	
	Bauwerksplan, EÜ Neckartal, km 25,224 … 25,359, Querschnitte; Blatt 3A von 12, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100	
	Bauwerksplan, EÜ Neckartalbahn, km 25,518 … 25,575, Lageplan; Blatt 4A von 12, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Bauwerksplan, EÜ Neckartalbahn, km 25,518 … 25,575, Ansicht; Blatt 5A von 12, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Bauwerksplan, EÜ Neckartalbahn, km 25,518 … 25,575, Querschnitte; Blatt 6A von 12, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100	
	EÜ über Obere Gießnau, Grundriss und Ansicht, km 34,671, Blatt 7 von 12, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100, 1:200	
	EÜ über Obere Gießnau, Schnitte, km 34,671, Blatt 8 von 12, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100	
	EÜ über Ehnisbach, Grundriss, km 35,311; Blatt 9A von 12, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	EÜ über Ehnisbach Schnitte und Ansicht,km 35,311; Blatt 10A von 12, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	EÜ über Wirtschaftsweg, Grundriss und Ansicht, km 36,055, Blatt 11 von 12, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100, 1:200	
	EÜ über Wirtschaftsweg, Schnitte, km 36,055, Blatt 12 von 12, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100	
7.4	Sonstige Ingenieurbauwerke (z. B. Stützmauern)	
	Bauwerksplan, Stbw Betriebsumfahrt Wendlingen, km 25,371 … 25,420, Lageplan; Blatt 1A von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:125	
	Bauwerksplan, Stbw Betriebsumfahrt Wendlingen, km 25,371 … 25,420, Ansicht; Blatt 2A von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100	
	Bauwerksplan, Stbw Betriebsumfahrt Wendlingen, km 25,371 … 25,420, Querschnitt A-A; Blatt 3A von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100	
	Querprofile, Stützwände Portal West;	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Blatt 4A von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Querprofile, Portal West; Blatt 5A von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000, 1:250	
	Bauwerksplan, Stützwand KWK Süd; Blatt 6 von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100	
8	**LEITUNGSBESTANDS- UND LEITUNGSVERLEGEPLÄNE NBS**	
	Leitungslageplan, NBS km 25,200 ... 25,674/ GZA 0,230 ... 0,347/ KWK 0,000 ... 0,087, Blatt 1A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Leitungslageplan, NBS km 25,674 ... 26,472/ GZA 0,347 ... 1,132/ KWK 0,087 ... 0,496, Blatt 2A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Leitungslageplan, km 30,662 ... 31,564, Blatt 3A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Leitungslageplan, km 31,564 ... 32,464, Blatt 4 von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Leitungslageplan, km 32,464 ... 33,351, Blatt 5 von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Leitungslageplan, km 33,351 ... 34,048, Blatt 6A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Leitungslageplan, km 34,048 ... 34,947, Blatt 7A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Leitungslageplan, km 34,947 ... 35,850, Blatt 8A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Leitungslageplan, km 35,850 ... 36,260, Blatt 9A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Leitungslageplan, GZA km 0,000 ... 0,230, Blatt 10A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Leitungslageplan, KWK km 0,496 ... 0,735, Blatt 11 von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Leitungslageplan, Str 4600 km 8,037 ... 8,688/ KWK km 0,735 ... 1,089, Blatt 12 von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Leitungslageplan, Str 4600 km 8,688 ... 9,382, Blatt 13 von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Blatt 14A von 18	entfällt
	Blatt 15A von 18	entfällt
	Leitungslageplan, Seitenablagerungen Ötlingen (nördlich BAB	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	A8), km 28,462 ... 29,363, Blatt 16A von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Leitungslageplan, Förderband, Blatt 17 von 18, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Blatt 18 von 18	bleibt frei
9	**GRUNDERWERB**	
9.1A	Grunderwerbsverzeichnis, Stand: 03.03.2015, 515 Seiten inkl. Deckblatt und Anlagen	
9.2	Übersichtsplan Grunderwerb, PFA 2.1a/b und Verlegung der L 1250, Bl. 1A von 1, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:10.000	Nur zur Information
9.3	Grunderwerbspläne (einschl. Bahnbetriebsflächen)	
	Grunderwerbsplan, NBS km 25,200 ... 25,674/ GZA 0,230 ... 0,347/ KWK 0,000 ... 0,087, Blatt 1A von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, NBS km 25,674 ... 26,472/ GZA 0,347 ... 1,132/ KWK 0,087 ... 0,496, Blatt 2A von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, NBS km 26,472 ... 27,369, Blatt 3A von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, NBS km 27,369 ... 28,262, Blatt 4A von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, NBS km 28,262 ... 29,155, Blatt 5A von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, NBS km 29,155 ... 30,047, Blatt 6 von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, NBS km 30,047 ... 30,662, Blatt 7 von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, NBS km 30,662 ... 31,564, Blatt 8A von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, NBS km 31,564 ... 32,464, Blatt 9A von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, NBS km 32,464 ... 33,351, Blatt 10A von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, NBS km 33,351 ... 34,048, Blatt 11A von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, NBS km 34,048 ... 34,947, Blatt 12A von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, NBS km 34,947 ... 35,850,	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Blatt 13A von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, NBS km 35,850 ... 36,260, Blatt 14A von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, Verlegung der L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen, GZA km 0,000 ... 0,230, Blatt 15A von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, KWK km 0,496 ... 0,735, Blatt 16A von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, Str 4600 km 8,037 ... 8,688/ KWK km 0,735 ... 1,089, Blatt 17A von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, Str 4600 km 8,688 ... 9,382, Blatt 18 von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
	Grunderwerbsplan, Speiseleitung zum Unterwerk Bf. Wendlingen Blatt 19 von 19, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	
9.4	Grunderwerbspläne	
	Blatt 1 von 7	bleibt frei
	Grunderwerbsplan, NBS km 26,722 ... 28,473, Blatt 2A von 7, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	
	Grunderwerbsplan, NBS km 28,473 ... 31,215, Blatt 3A von 7, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	
	Grunderwerbsplan, NBS km 31,215 ... 33,177, Blatt 4A von 7, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	
	Grunderwerbsplan, NBS km 33,177 ... 34,972, Blatt 5A von 7, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	
	Grunderwerbsplan, NBS km 34,972 ... 36,260, Blatt 6A von 7, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	
	Grunderwerbsplan, Gemeinde Ohmden - Holzmaden Blatt 7A von 7, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	
9.5	Beweissicherung	
	Grunderwerb, Beweissicherungsgrenzen Albvorlandtunnel, Lageplan, NBS km 25,200 ... 26,722, Blatt 1A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	Nur zur Information
	Grunderwerb, Beweissicherungsgrenzen Albvorlandtunnel, Lageplan, NBS km 26,722 ... 28,473, Blatt 2 von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	Nur zur Information
	Grunderwerb, Beweissicherungsgrenzen Albvorlandtunnel, Lageplan, NBS km 28,473 ... 31,215,	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Blatt 3A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	
	Grunderwerb, Beweissicherungsgrenzen Albvorlandtunnel, Lageplan, NBS km 31,215 ... 33,177, Blatt 4A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	Nur zur Information
	Grunderwerb, Beweissicherungsgrenzen Albvorlandtunnel, Lageplan, NBS km 33,177 ... 34,972, Blatt 5A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	Nur zur Information
10	**BRANDSCHUTZ- UND RETTUNGSKONZEPT**	
10.1A	Erläuterungsbericht, Stand: 03.03.2015, 28 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
11	**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE**	
11.1A	Erläuterungsbericht Umweltverträglichkeitsstudie, Stand: 03.03.2015, 127 Seiten inkl. Deckblatt und Anhang 1: 26. BImSchV - Nachweis der Grenzwerteinhaltung 15-kV-Oberleitungsanlagen 16 2/3 Hz	Nur zur Information
11.2A	Allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen, Stand: 03.03.2015, 40 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
12	**LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN**	
12.1A	Allgemeiner Teil und Erläuterungsbericht LBP, Stand: 03.03.2015, 296 Seiten inkl. Deckblatt	
	Anhang 1A: Biotopbeschreibungen, 34 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
	Anhang 2.1A: Eingriffsbilanzierung Erholung, L 1250, 3 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
	Anhang 2.2A: Eingriffsbilanzierung Erholung, NBS, 8 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
	Anhang 3.1A: Eingriffsbilanzierung Tiere und Pflanzen, L 1250, 5 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
	Anhang 3.2A: Eingriffsbilanzierung Tiere und Pflanzen, NBS, 27 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
	Anhang 4.1A: Eingriffsbilanzierung Boden, L 1250, 2 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
	Anhang 4.2A: Eingriffsbilanzierung Boden, NBS, 7 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
	Anhang 5.1A: Eingriffsbilanzierung Klima/ Luft, L 1250, 2 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
	Anhang 5.2A: Eingriffsbilanzierung Klima/ Luft, NBS, 5 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Anhang 6.1A: Eingriffsbilanzierung Landschaft/ Landschaftsbild, L 1250, 2 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
	Anhang 6.2A: Eingriffsbilanzierung Landschaft/ Landschaftsbild, NBS, 8 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
	Anhang 7A: Maßnahmenblätter, 144 Seiten inkl. Deckblatt	
	Anhang 8A: Fachbeitrag Artenschutz, 82 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
12.2	Pläne Landschaft, Erholung, Kulturgüter	
12.2.1	Bestandsplan	
	Landschaft, Erholung, Kulturgüter, Bestandsplan, km 25,200 - km 26,980, Blatt 1A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
	Landschaft, Erholung, Kulturgüter, Bestandsplan, km 26,980 - km 30,460, Blatt 2A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
	Landschaft, Erholung, Kulturgüter, Bestandsplan, km 30,460 - km 33,730, Blatt 3A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
	Landschaft, Erholung, Kulturgüter, Bestandsplan, km 33,730 - km 36,260, Blatt 4A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
	Landschaft, Erholung, Kulturgüter, Bestandsplan, Talbach Blatt 5A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
12.2.2	Landschaft, Erholung, Kulturgüter, Bewertung und Konflikte	
	Landschaft, Erholung, Kulturgüter, Bewertung und Konflikte, km 25,200 - km 26,980, Blatt 1A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
	Landschaft, Erholung, Kulturgüter, Bewertung und Konflikte, km 26,980 - km 30,460, Blatt 2A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
	Landschaft, Erholung, Kulturgüter, Bewertung und Konflikte, km 30,460 - km 33,730, Blatt 3A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
	Landschaft, Erholung, Kulturgüter, Bewertung und Konflikte, km 33,730 - km 36,260, Blatt 4A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Landschaft, Erholung, Kulturgüter, Bewertung und Konflikte, Talbach, Blatt 5A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
12.3	Pläne Tiere und Pflanzen	
12.3.1	Bestandsplan	
	Tiere und Pflanzen, Bestandsplan, km 25,200 - km 26,980, Blatt 1A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
	Tiere und Pflanzen, Bestandsplan, km 26,980 - km 30,460, Blatt 2A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
	Tiere und Pflanzen, Bestandsplan, km 30,460 - km 33,730, Blatt 3A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
	Tiere und Pflanzen, Bestandsplan, km 33,730 - km 36,260, Blatt 4A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000:	Nur zur Information
	Tiere und Pflanzen, Bestandsplan, Talbach, Blatt 5A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000;	Nur zur Information
12.3.2	Bewertung und Konflikte	
	Tiere und Pflanzen, Bewertung und Konflikte, km 25,200 - km 26,980, Blatt 1A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
	Tiere und Pflanzen, Bewertung und Konflikte, km 26,980 - km 30,460, Blatt 2A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
	Tiere und Pflanzen, Bewertung und Konflikte, km 30,460 - km 33,730, Blatt 3A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
	Tiere und Pflanzen, Bewertung und Konflikte, km 33,730 - km 36,260, Blatt 4A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000;	
	Tiere und Pflanzen, Bewertung und Konflikte, Talbach, Blatt 5A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
12.4	Pläne Boden	
12.4.1	Bestandsplan	
	Boden, Bestandsplan, km 25,200 - km 26,980, Blatt 1A von 4, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
	Boden, Bestandsplan, km 26,980 - km 30,460, Blatt 2A von 4, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
	Boden, Bestandsplan, km 30,460 - km 33,730, Blatt 3A von 4, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
	Boden, Bestandsplan, km 33,730 - km 36,260,	Nur zur

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Blatt 4A von 4, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Information
12.4.2	Bewertung und Konflikte	
	Boden, Bewertung und Konflikte, km 25,200 - km 26,980, Blatt 1A von 4, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
	Boden, Bewertung und Konflikte, km 26,980 - km 30,460, Blatt 2A von 4, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
	Boden, Bewertung und Konflikte, km 30,460 - km 33,730, Blatt 3A von 4, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
	Boden, Bewertung und Konflikte, km 33,730 - km 36,260, Blatt 4A von 4, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
12.5	Pläne Klima/Luft, Wasser	
12.5.1	Bestandsplan	
	Klima/Luft, Wasser, Bestandsplan, km 25,200 - km 26,980, Blatt 1A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000;	Nur zur Information
	Klima/Luft, Wasser, Bestandsplan, km 26,980 - km 30,460, Blatt 2A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
	Klima/Luft, Wasser, Bestandsplan, km 30,460 - km 33,730, Blatt 3A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
	Klima/Luft, Wasser, Bestandsplan, km 33,730 - km 36,260, Blatt 4A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
	Klima/Luft, Wasser, Bestandsplan, Talbach, Blatt 5A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
12.5.2	Bewertung und Konflikte	
	Klima/Luft, Wasser, Bewertung und Konflikte, km 25,200 - km 26,980, Blatt 1A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
	Klima/Luft, Wasser, Bewertung und Konflikte, km 26,980 - km 30,460, Blatt 2A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
	Klima/Luft, Wasser, Bewertung und Konflikte, km 30,460 - km 33,730, Blatt 3A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
	Klima/Luft, Wasser, Bewertung und Konflikte, km 33,730 - km 36,260, Blatt 4A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
	Klima/Luft, Wasser, Bewertung und Konflikte, Talbach, Blatt 5A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	
12.6.0	Maßnahmenpläne, Maßnahmenübersichtsplan – Geänderte Maßnahmen,	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Bl. 1A von 1, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:25.000	
12.6.1	Maßnahmenpläne, Maßnahmenübersichtsplan, Bl. 1A von 1, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:25.000	Nur zur Information
12.6.2	Maßnahmenpläne	
	Maßnahmen, km 25,200 - km 26,980, Blatt 1A von 7, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500;	
	Maßnahmen, km 26,980 - km 28,470, Blatt 2A von 7, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	
	Maßnahmen, km 28,470 - km 31,210, Blatt 3A von 7, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	
	Maßnahmen, km 31,210 - km 33,160, Blatt 4A von 7, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	
	Maßnahmen, km 33,160 - km 34,960, Blatt 5A von 7, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	
	Maßnahmen, km 34,960 - km 36,260, Blatt 6A von 7, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	
	Maßnahmen Ohmden, Blatt 7A von 7, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2.500	
12.7 A	FFH-Verträglichkeitsstudie für das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb", Stand: 03.03.2015, 75 Seiten inkl. Deckblatt und Anhang	Nur zur Information
	Beilage 1, Karte 1: Gebietsübersicht, Blatt 1A von 1, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:25.000	Nur zur Information
	Beilage 2, FFH-Verträglichkeitsstudie für das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb", Lebensraumtypen und Arten/ Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, Blatt 1A von 2, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
	Beilage 2, FFH-Verträglichkeitsstudie für das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb", Lebensraumtypen und Arten/ Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, Blatt 2A von 2, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
13	**SCHALL- UND ERSCHÜTTERUNGSTECHNISCHE UNTER-SUCHUNGEN**	
13.1A	Schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung und Beurteilung von Verkehrslärmimmissionen aus dem Bahnbetrieb auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), Stand: 28.02.2013, 38 Seiten inkl. Deckblatt zzgl. Anlagen	Nur zur Information
13.2A	Erschütterungstechnische Untersuchung zu den Einwirkungen aus dem zukünftigen Bahnbetrieb,	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Stand: 28.02.2013, 43 Seiten inkl. Deckblatt zzgl. Anlagen	
13.3A	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung zu den Einwirkungen aus dem Baustellenbetrieb, Stand: 05.03.2013, 46 Seiten inkl. Deckblatt zzgl. Anlagen	Nur zur Information
13.4A	Schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung und Beurteilung der Gesamtverkehrslärmbelastung, Stand: 28.02.2013, 31 Seiten inkl. Deckblatt zzgl. Anlagen	Nur zur Information
14	**INGENIEURGEOLOGIE, ERD- UND INGENIEURBAUWERKE**	
14.1A	Erläuterungsbericht Ingenieurgeologie, Erd- u. Ingenieurbauwerke, Stand: 03.03.2015, 40 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
14.2A	Ingenieurgeologische und hydrogeologische Längsschnitte	
	Ingenieur- und hydrogeologischer Längsschnitt, PFA 2.1a/b, Gleis Stuttgart – Ulm, NBS km 24,780 ... 36,747, Blatt 1A von 6; Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:10.000/ 2.500	Nur zur Information
	Blatt 2A von 6	entfällt
	Ingenieur- und hydrogeologischer Längsschnitt, ZA-Stollen Kirchheim; km 30,783, Blatt 3A von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000/ 250/ 200	Nur zur Information
	Ingenieur- und hydrogeologischer Längsschnitt, GZA km 0,000 ... 1,132, Blatt 4A von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000/ 250	Nur zur Information
	Ingenieur- und hydrogeologischer Längsschnitt, KWK km 0,000 ... 1,089, Blatt 5A von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000/ 250	Nur zur Information
	Verlegung der L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen, Ingenieur- und hydrogeologischer Längsschnitt, km 0,816 … km 0,800, Blatt 6A von 6, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000/ 100	Nur zur Information
15	**HYDROGEOLOGIE, WASSERWIRTSCHAFT UND ENTWÄSSERUNG**	
15.1A	Erläuterungsbericht Hydrogeologie und Wasserwirtschaft, Stand: 03.03.2015, 101 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
	Beilage 1, Übersichtslageplan mit Grundwassermessstellen, Brunnen, km 25,200 – 31,400, Blatt 1A von 2, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information
	Beilage 1, Übersichtslageplan mit Grundwassermessstellen, Brunnen, km 31,400 – 36,260, Blatt 2A von 2, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:5.000	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Beilage 2, Grundwassergleichenplan HW 2, NBS km 25,674 ... 26,472/ GZA 0,347 ... 1,132/ KWK 0,087 ... 0,496, Blatt 1A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1.000	Nur zur Information
	Beilage 2, Grundwassergleichenplan HW 2, km 34,047 - 34,947 Blatt 2A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100	Nur zur Information
	Beilage 2, Grundwassergleichenplan HW 2, km 34,947 - 35,850 Blatt 3A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100	Nur zur Information
	Beilage 2, Grundwassergleichenplan HW 2, km 35,850 - 36,260 Blatt 4A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100	Nur zur Information
	Beilage 2, Grundwassergleichenplan HW 2, Verlegung der L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen, Blatt 5A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	Nur zur Information
15.2A	Wasserrechtliche Tatbestände, Stand: 03.03.2015, 39 Seiten inkl. Deckblatt	
15.3A	Erläuterungsbericht Entwässerung u. hydraulische Berechnungen, Stand: 03.03.2015, 41 Seiten inkl. Deckblatt	
15.4	Lagepläne Streckenentwässerung	
	Lageplan Streckenentwässerung, km 25,200 ... 25,674; GZA-km 0,230…0,347; KWK-km 0,0000…0,087, Blatt 1A von 10, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Verlegung der L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen, Lageplan Entwässerung, Blatt 2A von 10, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Lageplan Streckenentwässerung, GZA km 0,000 ... 0,230, Blatt 3A von 10, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Lageplan Streckenentwässerung, km 25,674 ... 26,472, Blatt 4A von 10, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Lageplan Streckenentwässerung, km 34,048 ... 34,947, Blatt 5A von 10, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Lageplan Streckenentwässerung, km 34,430, Ableitung zur Gießnau, Blatt 6A von 10, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Lageplan Streckenentwässerung, km 34,947 ... 35,850, Blatt 7A von 10, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Lageplan Streckenentwässerung, km 36,056, Ableitung zum Ehnisbach, Blatt 8 von 10, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Lageplan Streckenentwässerung, km 35,850 ... 36,260,	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Blatt 9A von 10, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1.1000	
	Lageplan Streckenentwässerung, Strecke 4600 km 8,037 ... 8,688/ KWK km 0,735 ... 1,089, Blatt 10A von 10, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1.1000	
15.5	Höhenpläne/ Längsschnitte Streckenentwässerung und Tiefendrainage	
	Höhenplan, Streckenentwässerung, km 25,200 ... 25,674, Blatt 1A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1000/ 250	
	Verlegung der L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen, Höhenplan, Entwässerung, Blatt 2A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Höhenplan, Streckenentwässerung, GZA km 0,000 ... 1,132, Blatt 3A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Höhenplan, Streckenentwässerung, km 25,674 ... 26,472, Blatt 4A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Höhenplan, Streckenentwässerung, KWK km 0,000 ... 0,496, Blatt 5A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Höhenplan, Streckenentwässerung, km 34,048 ... 34,947, Blatt 6A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Höhenplan, Streckenentwässerung, km 34,947 ... 35,850, Blatt 7A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Höhenplan, Streckenentwässerung, km 35,850 ... 36,260, Blatt 8A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Entwässerungskanal 25A/1C - 25A/8C, Blatt 9A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 25/1C - 25/1F, Blatt 10A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 00/13A - 25/1F, Blatt 11A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 00/5D - 25/4F, Blatt 12A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 00/17D - 25/2E, Blatt 13A von 36, Maßstab, Stand: 03.03.2015, 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 00/17D - 00/3D, Blatt 14A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 650380neu - 650360neu, Blatt 15A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 34/2H - 34/9H, Blatt 16: von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, Pumpwerk - 34/3C ab km 34,253, Blatt 17A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 34/3.1F – Giessnau ab km 34,435, Blatt 18A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, XIX/2 – Giessnau, Blatt 19 von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 34/9C – Giessnau, Blatt 20 von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 35/2H - 34/12H, Blatt 21 von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 34/10H - 34/12H, Blatt 22 von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 35/1E – Ehnisbach, Blatt 23A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 35/4A - RRK - 35/S3, Blatt 24A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 35/6H - 35/S3, Blatt 25 von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 35/4H - 35/S3, Blatt 26 von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 35/2A – Auslauf, Blatt 27A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 35/9A – Ehnisbach, Blatt 28 von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 35/13H - 35/2D, Blatt 29 von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Blatt 30A von 36	entfällt
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 35/26H – RRB, Blatt 31A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 35/10A – RRB, Blatt 32A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, verrohrter Wassergraben km 35,046, Blatt 33 von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, XV/8 - Auslauf, Blatt 34 von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, XIV/3 - XV/6,	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Blatt 35 von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung, 36/6H - RRB, Blatt 36A von 36, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250	
15.6	Lagepläne Tiefendrainage	
	Blatt 1A von 5	entfällt
	Lageplan Tiefendränage und Sohlentwässerung, km 25,674 ... 26,472, Blatt 2A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Lageplan Tiefendränage und Sohlentwässerung, km 34,048 ... 34,947, Blatt 3A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Lageplan Tiefendränage und Sohlentwässerung, km 34,947 ... 35,850, Blatt 4A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Lageplan Tiefendränage und Sohlentwässerung, km 35,850 ... 36,260, Blatt 5A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
15.7	Regelquerschnitte Streckenentwässerung und Tiefendrainage	
	Regelquerschnitt, Tiefenentwässerung BAB, Blatt 1A: von 4, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:50	
	Regelquerschnitt, Streckenentwässerung Trogbereich Ostportal Blatt 2 von 4, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100	
	Regelquerschnitt Streckenentwässerung Trogbereich GZA/ Tiefpunktentwässerung, Blatt 3A von 4, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100	
	Regelquerschnitt Streckenentwässerung freie Strecke, Blatt 4A von 4, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:100	
15.8	Querung Giessnau	
	Lageplan, Streckenentwässerung Querung Giessnau, Blatt 1A von 2, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Längsschnitt, Streckenentwässerung Querung Giessnau, Blatt 2 von 2, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
16	**BAULOGISTIK**	
16.1A	Erläuterungsbericht Baulogistik, Stand: 03.03.2015, 16 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
16.2	Lagepläne BE-Flächen	
	Bauwerksplan, EÜ Neckartal, Lageplan BE-Fläche, km 25,224 … 25,359, Blatt 1 von 8, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:250	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Bauwerksplan, EÜ Neckartal, Lageplan BE-Fläche, km 25,518 … 25,575, Blatt 2 von 8, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:200	
	Bauwerksplan, Kleine Wendlinger Kurve, Lageplan BE-Fläche-Nordportal, Blatt 3 von 8, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:500	
	Lageplan, Westportal, BE-Fläche, Blatt 4A von 8, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Blatt 5A von 8	entfällt
	Blatt 6A von 8	entfällt
	Lageplan, ZA-Stollen Kirchheim BE-Fläche, Blatt 7A von 8, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
	Lageplan, Ostportal BE-Fläche, Blatt 8A von 8, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	
16.3	Zwischenangriffsstollen	
	Blatt 1A von 5	entfällt
	Blatt 2A von 5	entfällt
	Lageplan, ZA-Stollen Kirchheim, Blatt 3A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	Nur zur Information
	Höhenplan, ZA-Stollen Kirchheim, km 30,783, Blatt 4A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 250/ 200	Nur zur Information
	Regelquerschnitt ZA-Stollen, Blatt 5 von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:50	Nur zur Information
16.4	Lageplan BE und Transportwege	
	Lageplan Baulogistik, km 25,200 ... 26,722 (mit GZA und L1250), Blatt 1A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2500	Nur zur Information
	Lageplan Baulogistik, km 28,473 ... 31,215, Blatt 2A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2500	Nur zur Information
	Lageplan Baulogistik, km 31,215 ... 33,177, Blatt 3A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2500	Nur zur Information
	Lageplan Baulogistik, km 33,177 ... 34,972, Blatt 4A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2500	Nur zur Information
	Lageplan Baulogistik, km 34,972 ... 36,260, Blatt 5A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2500	Nur zur Information
16.5	Behelfsauffahrten	
	Übersichtslageplan Behelfsauffahrten Westportal, Albvorland-tunnel Ausfädelspur Richtung Stuttgart, Einfädelspur Richtung	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Ulm, Blatt 1A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:2500/ 200	
	Lageplan Behelfsauffahrt Ausfädelspur Richtung Stuttgart, Blatt 2A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1.1000/ 200	Nur zur Information
	Lageplan Behelfsauffahrt Tunnelportal West, Albvorlandtunnel, Einfädelspur Richtung Ulm, Blatt 3A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000/ 200	Nur zur Information
	Blatt 4A von 5	entfällt
	Lageplan, BE-Fläche Ostportal Behelfsausfahrt Nabern nördlich/ südlich BAB A8), Blatt 5A von 5, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:1000	Nur zur Information
17	**VERWERTUNG UND ABLAGERUNG VON ERDMASSEN**	nur zur Information
17.1 A	Erläuterungsbericht, Stand: 03.03.2015, 24 Seiten inkl. Deckblatt	Nur zur Information
17.2 A	Übersichtslageplan, Massenverwertungskonzept, km 25,200 ... 36,260, Blatt 1A von 1, Stand: 03.03.2015, Maßstab 1:10.000	Nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in blau kenntlich gemacht.

A.2 Zusagen

A.2.1 Immissionsschutz

A.2.1.1 Die Vorhabenträgerin sagt zu, die für die bauzeitliche Autobahn-Behelfsausfahrt Wendlingen in Fahrtrichtung Stuttgart erforderliche Öffnung des bestehenden Lärmschutzwalls durch geeignete Schallschutzmaßnahmen zu kompensieren, damit sichergestellt wird, dass durch die reduzierte Abschirmung keine unzumutbare Zusatzbelastung durch den Lärm der BAB entsteht (Äußerung der Vorhabenträgerin zur Stellungnahme T 0002 vom 11. Dezember 2009).

A.2.1.2 Die Vorhabenträgerin sagt zu, dem Einwender P 0313 die Aufwendungen für passive Lichtschutzmaßnahmen innerhalb des Wohnhauses (z.B. für das Anbringen lichtundurchlässiger Rollos) zu erstatten (siehe Protokoll der Besprechung vom 26. Januar 2012).

A.2.2 Wasserwirtschaft, Entwässerung, Hydrogeologie

Die Vorhabenträgerin sagt zu, den in der Anlage 15.5, Blatt 9A, dargestellten Kanal (Bauwerk Nr. 7.184) zur Entwässerung des Bahngeländes westlich des Tunnelportals und der kleinen Wendlinger Kurve mit einer Rückstauklappe im Einleitungsbauwerk am Neckar zu versehen und die Schächte des Kanals von der Einleitstelle bis zur HW-100-Linie (Schacht 25a/5C) druckdicht zu bauen (siehe Protokoll der Besprechung vom 17. Februar 2010).

A.2.3 Kulturgüter

Die Vorhabenträgerin sagt zu, das abzubrechende Gebäude Heinrich-Otto-Straße 53/ 54 – ein Kulturdenkmal, das zur Sachgesamtheit der Textilwerke Otto gehört – unter folgenden vom Landesamt für Denkmalpflege (Referat 86 des Regierungspräsidiums Stuttgart) geforderten Bedingungen (Stellungnahme vom 18. Mai 2009) zu dokumentieren (Äußerung der Vorhabenträgerin zur Stellungnahme T 0021 vom 11. Dezember 2009):

– Soweit nicht die historischen Bauplane vorliegen und dem realisierten Baubestand entsprechen, ist eine Bauaufnahme in der Genauigkeitsstufe II erforderlich (Planzeichnungen im Maßstab 1:100 aller Grundrisse und Außenfassaden).
– Ferner ist eine Fotodokumentation von sämtlichen Haupträumen und den Außenfassaden anzufertigen (SW, Format 13 x 18cm, archivfähig, auf Karton aufgezogen und beschriftet).
– Ein Exemplar von Bauaufnahme und Fotodokumentation ist dem Referat Denkmalpflege kostenlos zu überlassen.

A.2.4 Rechte Dritter

A.2.4.1 Eigentum

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die bauzeitliche Wasserversorgung des Einwenders P 0521 entweder durch eine bauzeitliche Ersatzversorgung oder eine angemessene Beteiligung an den Herstellungskosten eines dauerhaften Anschlusses an die städtische Wasserversorgung sicherzustellen (Protokoll des Erörterungstermins – Einzeltermine). Die Vorhabenträgerin sagt darüber hinaus zu, ein mit den Wasserbehörden abgestimmtes bauvorbereitendes, bauzeitliches und

baunachfolgendes Beweissicherungsverfahren zum Grund- und Oberflächenwasser durchzuführen, in dem der Brunnen des Einwenders P 0521 einbezogen wird (Äußerung der Vorhabenträgerin zur Einwendung P 0521 vom 11. Dezember 2009).

A.2.4.2 Belange von Versorgungsunternehmen und Leitungsträgern

A.2.4.2.1 Die Vorhabenträgerin sagt zu, sich im Zuge der Ausführungsplanung mit der Fernmeldemeisterei der Landesstelle für Straßentechnik über die Ortung der Streckenfernmeldekabel entlang der Bundesautobahn A 8 abzustimmen (Äußerung der Vorhabenträgerin zur Stellungnahme T 0065 vom 11. Dezember 2009).

A.2.4.2.2 Die Vorhabenträgerin sagt zu, bei Arbeiten im Schutzbereich der von der Wehrbereichsleitung Süd betriebenen Fernleitungsanlage die „Hinweise für Arbeiten im Bereich der Produktenfernleitungen der NATO und des Bundes in der Bundesrepublik Deutschland“ zu beachten. Sie sagt ferner zu, durch die Stellungnahme eines Sachverständigen nachzuweisen, dass durch die Errichtung und den Betrieb des Eisenbahntunnels die Produktenfernleitung nicht unzulässig beansprucht wird und keine Beeinträchtigung des aktiven kathodischen Korrosionsschutzes (KKS) erfolgt (Äußerung der Vorhabenträgerin zur Stellungnahme T 0032 vom 11. Dezember 2009.).

A.2.4.2.3 Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung sicherzustellen, dass Gehölzpflanzungen nur außerhalb des Schutzstreifens der Anlagen (Erdgashochdruckleitung mit parallel verlegtem Telekommunikationskabel) der GasVersorgung Süddeutschland GmbH (GVS) angelegt werden und im Bereich des Schutzstreifens eine maximale Überdeckung der Gasleitung von zwei Meter eingehalten wird. Sie sagt außerdem zu, gegebenenfalls erforderliche Sicherungsmaßnahmen sowie die Randbedingungen der Baustellenabwicklung und der Entwässerungsmaßnahmen im Nah- und Schutzbereich der Leitung mit der GVS abzustimmen (Äußerungen der Vorhabenträgerin zur Stellungnahme T 0037 vom 11. Dezember 2009 und 11. Mai 2012).

A.2.4.2.4 Die Vorhabenträgerin sagt zu, vor Beginn der Abbrucharbeiten des Gebäudes Heinrich-Otto-Straße 53/ 54 die Abtrennung des Gashausanschlusses mit der Stadtwerke Esslingen GmbH & Co. KG abzustimmen (Äußerung der Vorhabenträgerin zur Stellungnahme T 0043 vom 11. Dezember 2009).

A.2.4.2.5 Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Umfang und die zeitliche Abwicklung der notwendigen Maßnahmen an den Leitungen der Telekom Deutschland GmbH im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Leitungsträger abzustimmen (Äußerungen der Vorhabenträgerin zur Stellungnahme T 0034 vom 11. Dezember 2009 und 11. Mai 2012).

A.2.4.2.6 Die Vorhabenträgerin sagt zu, sich vor Beginn von Bauarbeiten im Bereich der Lichtwellenleiter-Kabelanlage mit der Betreibergesellschaft, der GLH GmbH, über die Bauarbeiten, den Bauablauf und zu Art und Umfang der erforderlichen Schutz- und Verlegungsmaßnahmen abzustimmen (Äußerung der Vorhabenträgerin zur Stellungnahme T 0042 vom 11. Mai 2012).

A.3 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse werden im Benehmen mit den zuständigen Wasserbehörden für die in Anlage 15.2A, Wasserrechtliche Tatbestände, Tabellen 1a bis 9 beschriebenen Benutzungen sowie für kurzfristiges bauzeitliches Aufdecken von Schichtwasser bei notwendig werdenden Bodenaustauschmaßnahmen der Bahndämme, der Einschnitte, der Rettungszufahrten und Wendeplätze, der Schallschutz- und Stützwände sowie beim Verlegen von Ver- und Entsorgungsleitungen (vgl. Anlage 15.2A, Wasserrechtliche Tatbestände, Seite 9) erteilt.

A.4 Nebenbestimmungen, Vorbehalte und Hinweise

A.4.1 Raumordnung und kommunale Belange

Die Vorhabenträgerin hat alle Wege, die nach den Planunterlagen als Baustraße benutzt werden sollen, nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückzuversetzen. Vor Beginn der Bauarbeiten ist der Zustand der in Anspruch genommenen Wege in Abstimmung mit dem jeweiligen Baulastträger schriftlich zu dokumentieren.

A.4.2 Immissionsschutz (Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Licht, Staub)

A.4.2.1 Betriebsbedingte Immissionen

A.4.2.1.1 Schallimmissionen

Die nach den Planunterlagen vorgesehenen Lärmschutzwände an der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm und der Güterzuganbindung sind jeweils vor Aufnahme des Bahnbetriebs auf diesen Gleisstrecken funktionsfähig herzustellen. Die an der bestehenden Neckartalbahn im Ortsbereich von Oberboihingen vorgesehene Lärmschutzwand ist vor Inbetriebnahme der Kleinen Wendlinger Kurve funktionsfähig herzustellen.

A.4.2.1.2 Erschütterungsimmissionen

A.4.2.1.2.1 Zur Einhaltung der aus der 24. BImSchV abgeleiteten Zumutbarkeitsschwelle von 30 dB(A) für Schlafräume im Nachtzeitraum am Immissionspunkt 8 gemäß Anlage 13.2A hat die Vorhabenträgerin für das Richtungsgleis Stuttgart – Ulm zwischen km 31,7+70 und km 31,9+90 sowie für das Richtungsgleis Ulm – Stuttgart zwischen km 31,7+60 und km 31,9+80 geeignete Maßnahmen, wie ein Leichtes-Masse-Feder-System vorzusehen.

A.4.2.1.2.2 Nach Fertigstellung der Tunnelroharbeiten hat die Vorhabenträgerin die der erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlage 13.2A der Planunterlagen) zugrunde gelegte Übertragungsfunktion von einer nach § 26 BImSchG anerkannten Messstelle durch Messungen mit geeigneter Fremdanregung zu verifizieren. Die Messergebnisse und das zum Einsatz kommende Schutzsystem sind dem Eisenbahn-Bundesamt mindestens drei Monate vor Umsetzung der Schutzmaßnahme vorzulegen.

A.4.2.1.3 Elektrische und magnetische Felder

– Für den Fall, dass die durch den Betrieb der neugebauten oder veränderten Eisenbahnanlagen hervorgerufenen magnetischen Felder zu Störungen bei empfindlichen technischen Geräten führen werden, behält sich das Eisenbahn-Bundesamt die Anordnung von Schutzmaßnahmen vor.

A.4.2.2 Baubedingt

A.4.2.2.1 Allgemein

A.4.2.2.1.1 Die Vorhabenträgerin hat einen Immissionsschutzbeauftragten zu bestellen, der die Baustelle u. a. schall- und erschütterungstechnisch überwacht, gegebenenfalls notwendige Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft veranlasst und als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffenen Anwohner zur Verfügung steht. Rechtzeitig vor Baubeginn sind Name und Erreichbarkeit des Immissionsschutzbeauftragten dem Eisenbahn-Bundesamt schriftlich und den Anwohnern in gleich geeigneter Weise mitzuteilen.

A.4.2.2.1.2 Die betroffenen Anwohner sind regelmäßig und rechtzeitig vor Beginn über Art, Dauer und Ausmaß der Bauarbeiten sowie über die zu erwartenden Beeinträchtigungen zu unterrichten.

A.4.2.2.2 Schallimmissionen

A.4.2.2.2.1 Die Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 (AVV Baulärm) sind zu beachten.

A.4.2.2.2.2 Im Rahmen der Ausführungsplanung hat die Vorhabenträgerin die vorliegende Prognose zum Lärm aus dem Baubetrieb (Anlage 13.3A) erneut zu überprüfen und unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und -verfahren sowie der einzusetzenden Maschinen eine detaillierte Prognose hinsichtlich der zu erwartenden schalltechnischen Einwirkungen zu erstellen (Detailgutachten). Hierbei sind dem Eisenbahn-Bundesamt konkrete Lärmschutzmaßnahmen technischer oder organisatorischer Art aufzuzeigen und deren Wirksamkeit darzulegen. Bei erkennbaren Immissionskonflikten ist zu prüfen, ob bei besonders lärmintensiven Arbeiten durch Anwendung alternativer Bauverfahren eine Konfliktreduzierung erreicht werden kann.

A.4.2.2.2.3 In dem Detailgutachten sind für alle Immissionsorte (Gebäudefassaden, etagengenau) die Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehenden Immissionsrichtwert nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm

überschreitet. Der jeweils ermittelte zugehörige Beurteilungspegel ist dabei mit anzugeben.

A.4.2.2.2.4 Sind trotz ergriffener Lärmschutzmaßnahmen Überschreitungen des jeweils heranzuziehenden Immissionsrichtwertes auf Grund örtlicher Gegebenheiten oder sonstiger Umstände unvermeidbar, sind betroffenen Anwohnern bereits rechtzeitig vor Baubeginn Entschädigungen für notwendige Aufwendungen des passiven Schallschutzes zu leisten. Sind die notwendigen Schutzmaßnahmen technisch nicht realisierbar, nur mit unverhältnismäßigem Aufwand umzusetzen, im Einzelfall unverhältnismäßig (etwa bei nur kurzzeitiger Betroffenheit oder bei geringfügiger Überschreitung des maßgeblichen Immissionsrichtwertes) oder stehen Schutzmaßnahmen Bestimmungen des Denkmalschutzes entgegen, sind ebenfalls unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit sonstige Schutzmaßnahmen zu ergreifen, die auch das Angebot an die Anspruchsberechtigten umfassen sollen, für die Zeit der Überschreitung der Immissionsrichtwerte Ersatzwohnraum vor allem für den Nachtzeitraum (20 Uhr bis 7 Uhr) in Anspruch zu nehmen. Wird das Angebot abgelehnt oder sind diese sonstigen Schutzmaßnahmen unverhältnismäßig, ist den Anspruchsberechtigten eine angemessene Entschädigung für die Minderung des Gebrauchswerts der geschützten Räumlichkeiten zu zahlen.

A.4.2.2.2.5 Betroffene Anwohner haben gegenüber der Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld für die Minderung des Gebrauchswertes der Außenwohnbereiche (Balkone und Terrassen) wegen unzumutbarer Beeinträchtigung für Tage, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwert tagsüber überschreitet. Der Anspruch entfällt für Tage, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wird. Sofern Anspruchsberechtigte und Vorhabenträgerin hinsichtlich der Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

A.4.2.2.2.6 Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, während der Bauphase weitere Detailgutachten zum Baulärm nachzufordern und auf deren Grundlage gegebenenfalls über (weitere) konkrete Schutzmaßnahmen zu entscheiden.

A.4.2.2.2.7 Unter Beachtung der Messverfahren nach der AVV Baulärm sind die Geräuschimmissionen aus dem Baubetrieb während der Bauzeit mittels messtechni-

scher Untersuchungen sowohl auf Grundlage eines noch zu erstellenden, fachtechnisch fundierten und dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegenden Messkonzeptes regelmäßig als auch im Einzelfall auf Anordnung des Eisenbahn-Bundesamtes – gegebenenfalls auf Anregung der zuständigen Immissionsschutzbehörde oder nach Konflikten mit betroffenen Anwohnern – zu überwachen. Die Messergebnisse sind zur Beweissicherung zu dokumentieren, aufzubewahren und dem Eisenbahn-Bundesamt sowie betroffenen Anwohnern auf Anforderung zur Kenntnis zu geben.

A.4.2.2.2.8 Die Vorhabenträgerin hat im Bereich der erforderlichen Öffnung des bestehenden Lärmschutzwalls entlang der BAB A 8 bei Wendlingen die zugesagten, bauzeitlichen Schallschutzmaßnahmen so zu gestalten, dass mit ihnen die durch die Öffnung des bestehenden Lärmschutzwalls hervorgerufene reduzierte Lärmabschirmung vollständig kompensiert wird. Soweit im Zuge der Bauarbeiten andere bestehende Lärmschutzeinrichtungen entfernt werden müssen oder durch die Bauarbeiten in ihrer Funktion beeinträchtigt werden, hat die Vorhabenträgerin für gleichwirksame Ersatzmaßnahmen zu sorgen.

A.4.2.2.2.9 In Bereichen, in denen der aus Lärmvorbelastung und Baulärm gebildete Summenpegel die gesundheitsgefährdende Schwelle von 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht erreichen kann, hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der anzufertigenden Detailgutachten auch eine Anlagen übergreifende Gesamtlärmbetrachtung anzufertigen.

A.4.2.2.3 Erschütterungen

A.4.2.2.3.1 Die Vorhabenträgerin hat zum Schutz von Menschen in Gebäuden dafür Sorge zu tragen, dass bei Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten die jeweiligen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden. Überschreiten die durch den Baubetrieb hervorgerufenen Erschütterungen die Richtwerte der DIN 4150 Teil 2, hat die Vorhabenträgerin unverzüglich Maßnahmen zur Verminderung durchzuführen.

A.4.2.2.3.2 Hinsichtlich der Einwirkung von Erschütterungen auf Bauwerke während der Baudurchführung hat die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 eingehalten werden.

A.4.2.2.3.3 Rechtzeitig vor Beginn erschütterungsintensiver Bauarbeiten (z.B. Rammarbeiten, Einsatz schwerer Bodenverdichtungsmaschinen) sind an erschütterungsgefährdeten Gebäuden Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen.

A.4.2.2.3.4 Die betroffenen Anwohner und die zuständige Immissionsschutzbehörde sind regelmäßig und rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten über Erschütterungen infolge der Bautätigkeit, die damit verbundenen Belästigungen und deren voraussichtliche Dauer zu unterrichten.

A.4.2.2.3.5 Während der Durchführung erschütterungsintensiver Bauarbeiten sind an erschütterungsgefährdeten Gebäuden begleitend erschütterungstechnische Überwachungsmessungen durchzuführen. Die Messergebnisse sind zur Beweissicherung zu dokumentieren, aufzubewahren und dem Eisenbahn-Bundesamt, der zuständigen Immissionsschutzbehörde sowie betroffenen Anwohnern auf Anforderung zur Kenntnis zu geben.

A.4.2.2.3.6 Bei Gebäuden, die innerhalb der Beweissicherungsgrenzen der Anlage 9.5 und damit weniger als 50 Meter vom Mittelpunkt der jeweils nächstgelegenen Tunnelröhre entfernt liegen, sind während der Bauzeit Beweissicherungsmessungen durchzuführen.

A.4.2.2.3.7 Die aus dem Baubetrieb einwirkenden Erschütterungen auf die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude an der Heinrich-Otto-Straße sind durch baubegleitende Messungen zu überwachen.

A.4.2.2.4 Staub und Luftschadstoffe

– Vor Beginn der Baumaßnahmen ist dem Eisenbahn-Bundesamt ein Konzept zur Vermeidung bzw. Minimierung bauzeitlicher Staubemissionen vorzulegen. In diesem Konzept ist auch darzulegen, wie die Einhaltung der darin vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen durch die Vorhabenträgerin überwacht wird. Auf der Basis dieses Konzeptes behält sich das Eisenbahn-Bundesamt die Anordnung weiterer Nebenbestimmungen vor.

A.4.2.2.5 Licht

A.4.2.2.5.1 Die Baustellen-Einrichtungsflächen und -straßen sind zu gestalten, dass eine Blendung von Fahrzeugführern auf der Bundesautobahn A 8 und anderen öffent-

lichen Straßen insbesondere durch die Baustellenbeleuchtung und -fahrzeuge ausgeschlossen ist.

A.4.2.2.5.2 Auf der Baustellen-Einrichtungsfläche am Westportal des Albvorlandtunnels ist die Baustellenbeleuchtung so auszurichten und abzuschirmen, dass eine direkte Lichtabstrahlung der Scheinwerfer auf die umliegenden Wohngebäude ausgeschlossen ist. Der Oberboden ist auf der westlichen, etwa 23 800 m² großen Baustellen-Einrichtungsfläche entsprechend der Anlage 16.2, Blatt 4A so abzuschieben, dass ein Sichtschutzwall entsteht, der Lichtimmissionen von Baufahrzeugen auf die Wohngebäude so weit wie möglich vermeidet. Dabei sind die Nebenbestimmungen zum Bodenschutz zu beachten.

A.4.3 Natur, Landschaft, Luft, Klima, Erholung

A.4.3.1 Soweit die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen keinen Zeitpunkt zur deren Umsetzung enthalten, sind die Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen bis spätestens ein Jahr nach Aufnahme des Bahnbetriebs in Abstimmung mit dem Landratsamt Esslingen umzusetzen. Die Umsetzung einer jeden Maßnahme ist zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt spätestens zwei Monate nach oben genanntem Zeitpunkt vorzulegen.

A.4.3.2 Das Erreichen der mit den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verfolgten Ziele ist durch Erfolgskontrollen nach fünf und zehn Jahren ab Umsetzung zu prüfen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt spätestens zwei Monate nach den oben genannten Prüfzeitpunkten vorzulegen. Für den Fall unzureichender Zielerreichung behält sich das Eisenbahn-Bundesamt weitere Anordnungen auf Grundlage der vorzulegenden Berichte vor.

A.4.3.3 Die Vorhabenträgerin hat die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans in einem Landschaftspflegerischen Ausführungsplan (LAP) konkret darzustellen und mit dem Landratsamt Esslingen abzustimmen. Der abgestimmte LAP ist dem Eisenbahn-Bundesamt mit dem Abstimmungsvermerk des Landratsamtes spätestens einen Monat vor Maßnahmenumsetzung vorzulegen.

A.4.3.4 Für Gehölzanpflanzungen und Ansaaten sind Pflanzen und Saatgut desselben Naturraums zu verwenden. Zur Gewinnung standortheimischen Saatgutes ist vorrangig das Heudrusch- oder Mulchverfahren aus geeigneten Spenderflächen des betroffenen Landschaftsraumes anzuwenden. Auf die Merkblätter 4

(Landschaftspflege „Gebietsheimische Gehölze“) und 6 (Landschaftspflege „Gräser und Kräuter am richtigen Ort“) der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg wird hingewiesen.

A.4.3.5 Ein- bzw. Rückwanderung von Eidechsen in die jeweiligen Baubereiche ist durch einen fachgerecht errichteten Reptilienschutzzaun, durch Auslegen von Vergrämungsfolien im Baubereich oder durch andere gleich geeignete Maßnahmen zu vermeiden.

A.4.3.6 Für den Abfang der Eidechsen sind ausschließlich anerkannte Fangmethoden, bei adulten Tieren vor allem die Angeltechnik, anzuwenden.

A.4.3.7 Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung für die Fachrichtung Natur- und Artenschutz nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt und insbesondere die rechtzeitige Habitaterrichtung sowie Eidechsenabfang und -ansiedlung jeweils fachgerecht durchgeführt werden. Der bzw. die Beauftragte ist vor Beginn der jeweiligen Maßnahme gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt, der höheren und den unteren Naturschutzbehörden zu benennen. Er oder sie muss die notwendige Fachkenntnis in der Herpetologie nachweisen. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der Umweltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten (vgl. hierzu auch Nebenbestimmungen unter A.4.3.8 und A.4.3.9) zu gewährleisten.

A.4.3.8 Über die Umweltfachliche Bauüberwachung hat die Vorhabenträgerin gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt ab Maßnahmenbeginn, der dem Eisenbahn-Bundesamt spätestens eine Woche vorher anzuzeigen ist, entsprechend den fachlichen Standards zu berichten. Die Berichte sind spätestens einen Monat nach Abschluss der jeweiligen Maßnahme vorzulegen.

A.4.3.9 Die Ergebnisse des Monitorings sind in einem Bericht zu dokumentieren; er muss qualifiziert über Populationsgröße und -struktur, Habitatstruktur und eventuelle

Beeinträchtigungen Aufschluss geben. Er ist dem Eisenbahn-Bundesamt spätestens zum 1. Dezember des entsprechenden Kalenderjahres vorzulegen.

A.4.3.10 Bis zum 31. Juli 2015 hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt die nachfolgend aufgeführten Angaben unter Verwendung elektronischer Vordrucke gemäß § 5 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen zu übermitteln:

– die Art des den Eingriff verursachenden Vorhabens,
– den Namen und die Anschrift des Verursachers des Eingriffs,
– die Lage der Kompensationsfläche durch Benennung von Gemeinde, Markung, Flur, Flurstück und Flächengröße,
– eine Kurzbeschreibung der Kompensationsmaßnahme, insbesondere Ausgangszustand, Zielzustand, Entwicklungs- und Unterhaltungsmaßnahmen,
– Maßgaben zur fristgerechten Umsetzung der Kompensationsmaßnahme und zum festgesetzten Unterhaltungszeitraum und
– den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen.

Dazu hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt die „Ticket-Nummer“ des Vorgangs, die ihm in der Anwendung angezeigt wird, zu übermitteln.

Die Anforderungen dieser Nebenbestimmung gelten auch dann als erfüllt, wenn der mit ihr verfolgte Zweck auf andere, gleich geeignete Weise erreicht wird.

A.4.3.11 Für nicht zu vermeidende und nicht in angemessener Frist auszugleichende oder zu ersetzende Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird eine Ersatzzahlung in Höhe von 3.010.583,60 Euro festgesetzt. Die Zahlung ist vor Durchführung des mit dem Planfeststellungsbeschluss genehmigten Eingriffs an die Stiftung Naturschutzfonds beim Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz des Landes Baden-Württemberg unter Verwendung des Kontos

IBAN DE15 6005 0101 0002 8288 88,

BIC SOLADEST (Landesbank Baden-Württemberg)

oder des Kontos

IBAN DE67 6001 0070 0010 1007 06,

BIC PBNKDEFF (Postbank Stuttgart)

zu leisten.

A.4.4 Bodenschutz, Altlasten, Massenverwertung

A.4.4.1 Sicherung und Verwertung von kulturfähigen Ober- und Unterböden

A.4.4.1.1 Bei allen Bodenarbeiten, die der Sicherung, der Zwischenlagerung oder der Wiederverwertung – einschließlich der Aufnahme aus der Zwischenlagerung – von Oberbodenmaterial dienen, sind die Vorgaben der DIN 18915 und der DIN 19731 einzuhalten. Dabei ist besonders auf die strikte Einhaltung der Mindestfestigkeit in Abhängigkeit des Feuchtezustands zu achten. Dies gilt auch für kulturfähiges Unterbodenmaterial, das im Sinne des § 12 BBodSchV zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht genutzt werden soll.

A.4.4.1.2 Bei der Zwischenlagerung von Oberbodenmaterial ist eine maximale Mietenhöhe von zwei Meter einzuhalten.

A.4.4.2 Untersuchungen von Bodenmaterial auf Schadstoffe, das im Sinne des § 12 Abs. 3 BBodSchV verwertet werden soll, haben in Abstimmung mit dem Landratsamt Esslingen zu erfolgen.

A.4.4.3 Für Bodenmaterial, das als Abfall gem. § 3 Abs. 1 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) einzustufen ist und in bodenähnlichen Anwendungen unterhalb der durchwurzelbaren Bodenschicht, z. B. zur Verfüllung von Abgrabungen und für landschaftsbauliche Maßnahmen sowie technischen Bauwerken verwertet werden soll, gelten die Vorgaben der „Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial“ vom 14. März 2007 (VwV Boden).

A.4.4.4 Überwachung der Erdarbeiten

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung für die Fachrichtung Boden/ Abfall (Sachverständiger Boden) nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Teil

VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Der bzw. die Beauftragte ist vor Beginn der jeweiligen Maßnahme gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt und dem Landratsamt Esslingen zu benennen. Er oder sie muss die notwendige Fachkenntnis in der Bodenkunde (bodenkundliche Fachausbildung und Erfahrungen in bodenkundlicher Baubegleitung) nachweisen. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der Umweltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

A.4.4.5 Organoleptisch auffälliges Material

- Wird im Zuge der Bauarbeiten organoleptisch auffälliges Material angetroffen, ist dieses separat zu lagern. Das Landratsamt Esslingen ist zur Festlegung des Untersuchungsbedarfs hinsichtlich der Verwertung bzw. Entsorgung umgehend zu benachrichtigen.

A.4.4.6 Verwertungs- und Entsorgungskonzept

- Rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten ist dem Landratsamt Esslingen und dem Eisenbahn-Bundesamt ein detailliertes Verwertungs- und Entsorgungskonzept, das die geplanten Verwertungs- und Entsorgungswege für die unterschiedlichen Aushubmassen nachweist, vorzulegen. Dieses Konzept ist vom Sachverständigen Boden zu kontrollieren und erforderlichenfalls in Abstimmung mit dem Landratsamt Esslingen anzupassen. Es hat stets die Ergebnisse der notwendigen Bodenuntersuchungen nach den Nebenbestimmungen 4.4.2 und 4.4.3 zu berücksichtigen.

A.4.4.7 Erdbautechnische Bauwerke

A.4.4.7.1.1 Die nach der 4. Planänderung verbliebene Seitenablagerung ist in der Ausführungsplanung mit dem Landratsamt Esslingen hinsichtlich der bodenschutz- und abfallrechtlichen Belange abzustimmen. Die mit dem Landratsamt abgestimmte Planung ist dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.

A.4.4.7.1.2 Sofern bei der Erstellung der Baugrube für die Güterzuganbindung, des Tunnels in offener Bauweise sowie des Startschachtes für den bergmännischen Vortrieb mit Hilfe von Bohrpfahlwänden bzw. einem Bohrträgerverbau Rückverankerun-

gen ausschließlich für den Bauzustand erforderlich werden, sind diese nach Fertigstellung der Bauwerke wieder zu lösen.

A.4.4.8 Geogene Belastungen, Altablagerungen

Soll im Planfeststellungsbereich Boden mit geogenen Belastungen verwertet werden (z. B. Posidonienschiefer), ist mit dem Landratsamt Esslingen drei Monate vor Beginn der Erdarbeiten ein Handlungskonzept in Anlehnung an die Regelungen im Planfeststellungsabschnitt 2.1c zu vereinbaren.

A.4.5 Wasserwirtschaft, Entwässerung, Hydrogeologie

A.4.5.1 Gemeinsame Bestimmungen für Gewässer

A.4.5.1.1 Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung für die Fachrichtung Wasser/ Gewässerschutz (Sachverständiger für Wasserwirtschaft) nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Der bzw. die Beauftragte ist vor Beginn der jeweiligen Maßnahme gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt und dem Landratsamt Esslingen zu benennen. Er oder sie muss die notwendige Fachkenntnis in der regionalen Geologie und Hydrogeologie nachweisen. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der Umweltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten (vgl. hierzu auch nachfolgende Nebenbestimmungen) zu gewährleisten.

A.4.5.1.2 Das in Anlage 15.1 der Planunterlagen beschriebene Beweissicherungsprogramm hat auch die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf

- die Trinkwassergewinnungsanlagen Wendlingen,
- weitere Grundwassernutzungen im Neckartal Wendlingen,
- die Gewässersituation in den Naturschutzgebieten Wert und Rank (Wendlingen),

– weitere Grundwassernutzungen im Einflussbereich der Baumaßnahmen und

– die Grundwassersituation im Tal der Lauter und des Jauchertbaches

zu berücksichtigen.

A.4.5.1.3 Dem Landratsamt Esslingen sind über die Ergebnisse des Beweissicherungsprogramms fortlaufend Berichte in folgenden Zeitabständen vorzulegen:

Phase	**Berichtsintervall**	**Berichtsabgabe**
Phase 1 *(vor Baubeginn)*	1 x	vor Baubeginn
Phase 2 *(während der Bauzeit)*	1 x pro Halbjahr	Eingang bei der Wasserbehörde drei Monate nach Ablauf des Halbjahres; bei Störungen, signifikanten Grenzwertüberschreitungen und anderen Unregelmäßigkeiten unverzügliche Information der Wasserbehörde
Phase 3 *(nach Bauende bis zum Erreichen konsolidierter Verhältnisse)*	1 x pro Jahr	Jährlicher Bericht, vorzulegen bis April des Folgejahres zur Abstimmung des weiteren Vorgehens

A.4.5.1.4 Das Beweissicherungsprogramm ist rechtzeitig vor dem ersten Eingriff in ein Gewässer mit dem Landratsamt Esslingen abzustimmen. Unabhängig von diesem Programm sind die baubezogenen Eingriffe zu überwachen und zu dokumentieren. Dies betrifft insbesondere den Umfang der Grundwasserableitungen nach Fördermenge und -dauer sowie die Qualität des geförderten und abgeleiteten Wassers. Die Beweissicherungsmaßnahmen sind im Rahmen der Bauausführungsplanung zu konkretisieren.

A.4.5.1.5 Die Auswertung der bei der Beweissicherung gewonnenen Messergebnisse ist mit den Beurteilungsschwerpunkten „auffällige Schadstoffkonzentrationen“ (derzeit Prüfwerte für den Wirkungspfad Boden – Grundwasser nach BBodSchV) und

„sonstige auffällige Trendentwicklungen für Parameter bzw. Messorte“ durchzuführen. An den Messorten sind die nachfolgend aufgeführten quantitativen Parameter tabellarisch (bei digitalen Messungen Tagesmittelwerte) sowie in Form von Ganglinien darzustellen:

- Grundwasserstände/-potenziale,
- Förderraten/-mengen (Gesamtförderrate pro Vortriebsabschnitt bzw. Baugrube),
- Grundwasserabsenkung im jeweiligen Bauabschnitt/ Baugrube,
- Niederschlagsmengen.

A.4.5.1.6 Im Rahmen der Ausführungsplanung ist ein mit dem Landratsamt Esslingen abgestimmtes Sicherheitskonzept zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen während des Baubetriebs zu erstellen. Die Sicherheitsvorkehrungen sind technisch zu beschreiben. Sämtliche Stoffe der Wassergefährdungsklassen 2 und 3 gemäß der Verwaltungsvorschrift wassergefährdende Stoffe (VwVwS) vom 17.05.1999, die über längere Zeiträume oder in größeren Mengen auf den Baustellen bzw. BE-Flächen eingesetzt werden, sind tabellarisch unter Angabe der veranschlagten Lager- und Umschlagsmenge aufzulisten.

A.4.5.1.7 Der gemäß Anlage 15.1 der Planunterlagen zu erstellende Alarm- und Meldeplan ist mit dem Landratsamt Esslingen rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen abzustimmen und dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen. Darin hat die Vorhabenträgerin insbesondere folgende Szenarien zu berücksichtigen:

- Unfälle mit Wasser gefährdenden Stoffen,
- plötzlicher starker Grundwasserzutritt im Bereich der Baugruben,
- Verunreinigungen bzw. unerwartete Schadstoffkonzentrationen im Boden und Grundwasser (Überschreitung der Prüfwerte gem. BBodSchG),
- plötzliche/ unstetige Veränderungen der hydrochemischen Zusammensetzung des Grundwassers,
- untypischer Grundwasseranstieg bzw. -abfall in Bohrlöchern/ an Grundwassermessstellen,
- Beschädigung, Ausfall von Messorten bzw. Messstellen,
- Ausfall von Messgeräten und

- Störungen der Abreinigungsanlagen und
- eine Regelung zum Umgang mit das Rückhaltevolumen übersteigendem kontaminiertem Löschwasser, für den Fall, dass das Volumen für die vollständige Rückhaltung des jeweils anfallenden kontaminierten Löschwassers nicht ausreicht.

Es sind auch die Verantwortlichkeiten auf der Vorhabenträgerseite zu regeln, die zuständigen Ansprechpartner zu benennen (örtliche Bauleitung, Fachbauleiter etc.), die Betreiber von Kläranlagen einzubeziehen sowie die Melde-/ Alarmierungswege aufzuzeigen.

A.4.5.2 Wasserversorgung und Grundwasserschutz

A.4.5.2.1 Minimierung der Grundwasserentnahmen

Die Entnahme des Grundwassers ist im Rahmen der Bauwasserhaltung bei den Eingriffen in den Untergrund (Tunnel, Einschnitte, Fundamente) durch eine Begrenzung der Grundwasserabsenkung zu minimieren (bei Baumaßnahmen in offener Bauweise i. d. R. auf 0,5 Meter unter die jeweilige Baugrubensohle oder Tunnelsohle bzw. auf Höhe der temporären Baudrainage). Es sind möglichst geeignete Bauabschnitte zu bilden. Die Grundwasserabsenkung ist fortlaufend an den Baufortschritt anzupassen. Beim Erreichen druck-/ auftriebssicherer Zwischenbauzustände ist das Absenkniveau entsprechend anzuheben (z. B. durch Höherhängen der Bauwasserpumpe). Die Bauwasserhaltung ist unmittelbar nach Erreichen der endgültigen Druck-/ Auftriebssicherheit des jeweiligen Bauwerks einzustellen.

A.4.5.2.2 Aufrechterhaltung der ursprünglichen Strömungsverhältnisse

Zur Erhaltung des natürlichen Grundwasserstockwerkaufbaus sowie der ursprünglichen Grundwasserströmungsverhältnisse sind entlang der Linienbauwerke geeignete Vorkehrungen zur Verhinderung der Grundwasserlängsläufigkeit entlang der Linienbauwerke (Drainagewirkung) sowie Vorkehrungen zur Grundwasserumläufigkeit in Querrichtung zu treffen. Dies gilt auch für die Verfüllung von Arbeitsräumen und Baugruben. Die detaillierte Planung hierzu ist dem Landratsamt Esslingen vorzulegen. Im Einzelfall können in Abstimmung mit dem Landratsamt Esslingen und dem Eisenbahn-Bundesamt abweichende Regelungen getroffen werden.

A.4.5.2.3 Baustoffe bzw. Baumaterialien

A.4.5.2.3.1 Die verwendeten Baustoffe bzw. Baumaterialien müssen in der gesättigten Zone sowie im Grundwasserschwankungsbereich – gleich in welchem Aggregatzustand – grundwasserverträglich (insbesondere im Hinblick auf Elutionsverhalten und Aufalkalisierung von Grundwasser) sein. Grundwasserverträglichkeit liegt vor, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist (§ 48 Abs. 1 Satz 1 WHG). Dieser Anforderung müssen insbesondere genügen

- Betone (Rezepturen, Zement, Zuschläge, Zusatzstoffe/-mittel),
- Spritzbetone (Tunnelaußenschale, Ausfachung Baugrubenverbau),
- Injektionsmaterialien (Basis, Zusatzmittel, Zuschläge),
- Fertigbauteile,
- Verbaumaterialien und
- Anstrichmittel.

A.4.5.2.3.2 Rechtzeitig vor Beginn von Sprengarbeiten ist dem Landratsamt Esslingen mitzuteilen, welche Sprengstoffe im Rahmen der Baumaßnahme zum Einsatz kommen sollen und mit welchen Belastungen des Bau- und Grundwassers aus den Sprengungen bauzeitlich zu rechnen ist.

A.4.5.2.3.3 Es gelten folgende Materialanforderungen:

Baustoff/Material		Anforderungen	
		materiell/stofflich	formell
Beton	Zement	chromatarm, geringe Schwermetallgehalte (Eluatwerte ≤ Z0 gem. jeweils geltendem Regelwerk), CO_2-beständig, sulfatbeständig	Bauaufsichtliche Zulassung; Normzemente

Baustoff/Material		Anforderungen	
		materiell/stofflich	formell
	Zuschlagstoffe	schadstoffarm (Eluatwerte ≤ Z0 gem. jeweils geltendem Regelwerk bzw. ersatzweise Prüfwerte Boden-Sickerwasser gem. BBodSchV), CO_2-beständig, sulfatbeständig	Bauaufsichtliche Zulassung
	Zusatzmittel (Verflüssiger, Fließmittel, Luftporenbildner, Dichtungsmittel, Beschleuniger, Einpresshilfen, Stabilisierer, etc.)	< WGK 2 (Wassergefährdungsklasse gem. VwVwS vom 17.05.1999)	Bauaufsichtliche Zulassung
Spritzbeton	Zement	wie Beton	Bauaufsichtliche Zulassung
	Zuschlag	wie Beton	Bauaufsichtliche Zulassung
	Zusätze	alkaliarme Abbindebeschleuniger (Na-, Ca-Gehalte < 1 Masse-%)	Bauaufsichtliche Zulassung
	Spritzzemente	-	Bauaufsichtliche Zulassung
Injektionsmaterialien/ Verpressmittel (Anker, Spieße, Stabverpresspfähle, HDI-Säulen, Unterfangungen etc.)	Zement	wie Beton	Bauaufsichtliche Zulassung
	Zuschlag	wie Beton	Bauaufsichtliche Zulassung
	Zusätze	< WGK 2	Bauaufsichtliche Zulassung
	Weichgele/ Silikatgele	keine organischen Härter	Bauaufsichtliche Zulassung
	Acrylamide und Lignosulfate	nicht zulässig	

Baustoff/Material		Anforderungen	
		materiell/stofflich	formell
Anstrich-mittel		keine leichtflüchtigen organischen Lösemittel	-
Beton-trenn-mittel	Schalöle	< WGK 2	-

A.4.5.2.4 Abbrucharbeiten und Maßnahmen vor Baubeginn

A.4.5.2.4.1 Vor Beginn von Abbruchmaßnahmen ist dem Eisenbahn-Bundesamt ein Abbruchkonzept zur Vermeidung bzw. Minimierung bauzeitlich nachteiliger Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft vorzulegen. In diesem Konzept ist auch darzulegen, wie die Einhaltung der darin vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen durch die Vorhabenträgerin überwacht wird. Auf der Basis dieses Konzeptes behält sich das Eisenbahn-Bundesamt die Anordnung weiterer Nebenbestimmungen vor.

A.4.5.2.4.2 Sofern der Baugrubenaushub nicht unmittelbar an die Abbrucharbeiten anschließt, sind die betreffenden Gruben bzw. Arbeitsräume bis zum Bemessungswasserstand mit wenig durchlässigem Material zu verfüllen und zu verdichten. Die bis zum Bemessungswasserstand verfüllte Grube darf höchstens drei Monate offen gelassen werden. Werden dort in absehbarer Zeit keine Bauarbeiten fortgeführt, ist diese bis zur Wiederaufnahme der Bauarbeiten vollständig bis zur Geländeoberkante zu verschließen.

A.4.5.2.5 Grundwasseraufschlüsse

A.4.5.2.5.1 Grundwasseraufschlüsse, die in die Bautrasse fallen, sind vor Aufnahme der Bauarbeiten mindestens bis zur vorgesehenen Baugrubensohle dicht zu verschließen bzw. zu beseitigen.

A.4.5.2.5.2 Die für die Beweissicherung zu erhaltenden Grundwasseraufschlüsse müssen durch bautechnische Maßnahmen so gesichert werden, dass eine Beschädigung aus dem Baubetrieb ausgeschlossen ist.

A.4.5.2.5.3 Nach Ende der Beweissicherung (Ende Phase 3) sind alle Grundwasseraufschlüsse fachgerecht zu verschließen bzw. zurückzubauen, sofern sie nicht von

Dritten zur Überwachung des Grundwassers weiter benötigt werden. Der Rückbau der Messstelle ist dem Landratsamt Esslingen rechtzeitig anzuzeigen.

A.4.5.2.6 Baumaßnahmen

A.4.5.2.6.1 Rechtzeitig vor Beginn der Verbauarbeiten sind dem Landratsamt Esslingen Ausführungspläne vorzulegen, in denen die Verbaumaßnahmen dargestellt sind. Hierzu gehören wenigstens Lagepläne, Schnitte mit Höhenangaben in Meter über NN, stratigraphische Grenzen und Grundwasserstände. Die einzelnen Bohrträger bzw. Bohrpfähle sind durchzunummerieren.

A.4.5.2.6.2 Die Einbindetiefen der Baugrubenumschließungen sind zu minimieren. Die Verbauabschnitte ohne Arbeitsraum sind dem Landratsamt Esslingen spätestens drei Monate vor Beginn der Verbauarbeiten zu benennen.

A.4.5.2.6.3 Verbauträger, die mehr als 1,5 Meter unter die Baugrubensohle einbinden, sind bis zur geplanten Aushubsohle dicht einzubetonieren. Diese Träger müssen vor dem Ziehen entweder auf Höhe der Aushubsohle abgetrennt und provisorisch abgestützt oder bis auf die obersten 1,5 Meter (bezogen auf alte GOK bzw. bei Tunnelbauwerken auf OK Tunneldecke) im Untergrund belassen werden. Sofern aus baugrundtechnischer Sicht keine Betonplombe des Trägerfußes vorgesehen ist, kann alternativ der Träger vollständig gezogen werden, sofern der Ziehspalt im Zuge des Arbeitsfortschritts verpresst wird. Hierzu sind die Verbauträger vorab mit geeigneten Verpressrohren auszurüsten.

A.4.5.2.6.4 Verbauträger, die ins Grundwasser und weniger als 1,5 Meter unter die Baugrubensohle einbinden, können vollständig gezogen werden. Der Ziehspalt ist wasserundurchlässig zu verpressen. Im Falle eines Belassens ist der Ringraum unter der Baugrubensohle zu verpressen und die obersten 1,5 Meter abzutrennen.

A.4.5.2.6.5 Holzausfachungen sind spätestens im Zuge der Arbeitsraumverfüllung vollständig zu entfernen.

A.4.5.2.6.6 Ankerbohrungen, die in das Grundwasser reichen, sind nach der Herstellung der Ankerkörper dicht mit grundwasserverträglichen Verfüllmaterialien zu verpressen.

A.4.5.2.6.7 Für Injektionen gelten folgende Anforderungen:

- Der effektive Injektionsdruck ist – mit Ausnahme von Hochdruck- und Hebungsinjektionen – auf 5 bar zu begrenzen.
- Großflächige Injektionskörper (Ausdehnung > 100 m^2), die nicht in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt sind und erst im Rahmen der Ausführungsplanung vorgesehen werden, sind dem Landratsamt Esslingen drei Monate vor Beginn anzuzeigen. Entsprechendes gilt für Hebungsinjektionen, sofern Drücke über 10 bar aufgebaut werden sollen.
- Werden im Zuge der Baumaßnahme weitere Injektionen notwendig, sind diese mindestens zwei Tage vor Durchführung dem Landratsamt Esslingen anzuzeigen.
- Bei den Injektionsarbeiten ist der theoretische Verbrauch (Soll) der tatsächlich verbrauchten Menge an Injektionsmaterial (Ist) gegenüberzustellen. Sofern im Zuge der Injektionsmaßnahme der dreifache Soll-Verbrauch überschritten wird, sind die Injektionsmaßnahmen zu unterbrechen und das weitere Vorgehen mit dem Landratsamt Esslingen abzustimmen.

A.4.5.2.6.8 Die vorgesehenen Maßnahmen zur Bauwasserhaltung sind mindestens drei Monate vor Baubeginn mit dem Landratsamt Esslingen abzustimmen. Auf Anforderung ist eine ausreichende Dimensionierung der Anlagen bzw. Anlagenteile nachzuweisen.

A.4.5.2.6.9 Zum Zwecke der Grundwasserentnahmeminimierung ist darzustellen, in welchen Zeitschritten sowie in welchem Umfang die Grundwasserabsenkung sukzessive entsprechend der Druck-/ Auftriebssicherheit des jeweiligen teilerrichteten Bauwerks reduziert werden kann. Hierzu sind dem Landratsamt Esslingen rechtzeitig vorher pro Bauabschnitt die jeweiligen Zwischenbauzustände mit den jeweiligen Absenkzielen zu benennen (Ablaufplan).

A.4.5.2.6.10 Die geplanten Umläufigkeitsmaßnahmen und -einrichtungen sind unter Vorlage der Ausführungspläne für den jeweiligen Bauabschnitt (bzw. für jedes Teilbauwerk) bis spätestens drei Monate vor Baubeginn dem Landratsamt Esslingen zur Abstimmung vorzulegen. Hierbei sind die vorgesehenen Materialien (Dränmatten, Arbeitsraumverfüllung, Kiesfilter etc.) detailliert zu beschreiben.

A.4.5.2.6.11 Die erforderlichen Grundwassersperren sind bis zu den jeweiligen Bemessungswasserständen hoch zu führen. Sie müssen so weit in das anstehende Gebirge hineinragen, dass etwaige Auflockerungszonen (z. B. im Bereich des Verbaus) unterbrochen werden. Durch geeignete konstruktive Maßnahmen sind die Grundwassersperren wasserdicht an das Bauwerk (Bodenplatte, Außenwände) anzuschließen.

A.4.5.2.6.12 Das vorgesehene Grundwasserspiegel-Begrenzungssystem darf nicht unterhalb der Höhe der Bemessungswasserstände mit Stand 30. Juni 2013 – grundsätzlich HW 2 (Grundwasserspiegel bei einem zweijährigen Hochwasser) – ausgeführt werden. Die in den Anlagen 15.1 und 15.2 der Planunterlagen beschriebenen Ausnahmen werden zugelassen.

A.4.5.2.7 Wasserfassungen Wendlingen

A.4.5.2.7.1 Für den Weiterbetrieb der Wasserfassungen Wendlingen während der Bauzeit der Eisenbahn-Neubaustrecke ist spätestens sechs Monate vor Baubeginn ein mit der Stadt Wendlingen und dem Landratsamt Esslingen abgestimmtes Handlungskonzept zu erarbeiten.

A.4.5.2.7.2 Es ist sicherzustellen, dass durch die Gründung und den Aufbau des Bahndammes zwischen dem Neckar und der L 1250 die Wasserwegsamkeiten von der Oberfläche in den Kies-Grundwasserleiter nicht erhöht werden. Sofern ein Aufbau mit nicht-bindigem Material vorgenommen wird, ist eine dichtende Schicht an der Dammsohle herzustellen.

A.4.5.2.7.3 Die Filter- und Pufferfähigkeit der anstehenden Böden ist bei allen Baumaßnahmen im Bereich zwischen dem Neckar und der L 1250 mindestens gleichwertig wieder herzustellen. Im engeren Einzugsgebiet der öffentlich genutzten Wasserfassungen sind der Bodenaustausch und andere Bodenverbesserungsmaßnahmen im Quartär des Neckars auf der Basis der Antragsunterlagen nur bis zu einer Tiefe von 0,8 Meter unter Gelände zulässig.

A.4.5.2.8 Zwischenangriff Kirchheim

Beim Zwischenangriff Kirchheim sind die Grundwasserstockwerke Numismalismergel (pb1) und Amaltheenthon (pb2) durch geeignete Maßnahmen (etwa durch den Einbau eines Lehmschlages an geeigneter Stelle) hydraulisch voneinander zu trennen.

A.4.5.2.9 Leitungen im Grundwasser

Bei Leitungen, die aus technischen Gründen nicht oberhalb des höchsten Grundwasserstandes verlegt werden können, sind geeignete Maßnahmen zur Verhinderung der Längsläufigkeit vorzusehen. Die Dichtigkeit der Leitungen ist nach dem Stand der Technik zu kontrollieren. Erforderlichenfalls sind die Leitungen zu sanieren.

A.4.5.2.10 Grundwasserumläufigkeit im Bereich von Bodenverbesserungen

Sofern ein Bodenaustausch oder Bodenverbesserungen unter HW 2 erfolgen, ist die Erforderlichkeit von Maßnahmen zur Herstellung der Grundwasserumläufigkeit oder von Sperrriegeln mit dem Landratsamt Esslingen abzustimmen.

A.4.5.2.11 Grundwasserwegsamkeit im Bereich der Bohrpfahlwand am Ostportal des Albvorlandtunnels

Die Bohrlöcher für die Pfähle der Bohrpfahlwand am Ostportal des Albvorlandtunnels (Bauwerksverzeichnis, lfd. Nr. 5.258A) sind oberhalb der dauerhaft im Boden verbleibenden Bohrpfähle mit einem Bodenmaterial zu verfüllen, das geeignet ist, die bestehende Grundwasserwegsamkeit oberhalb der Bohrpfahlwand zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

A.4.5.3 Oberflächengewässer

A.4.5.3.1 Das Landratsamt Esslingen ist hinsichtlich der Ausführungsplanung der Gewässerumgestaltungen und der Anlagen nach § 76 WG (z. B. Behelfsbrücken und Einleitungsstellen) rechtzeitig vor Beginn der jeweiligen Maßnahme zu beteiligen.

A.4.5.3.2 Die Maßnahmen am Neckar und im Hochwasserabflussbereich des Neckars sind rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Landratsamt Esslingen und dem Gewässerunterhaltungspflichtigen abzustimmen. Zur Sicherstellung der dauerhaften Funktionsfähigkeit der Flutmulde/ Berme ist zusätzlich mit den zuvor genannten Stellen ein Unterhaltungskonzept abzustimmen, das regelt, wie der Maßnahmenbereich im Neckartal zu unterhalten ist.

A.4.5.3.3 Baubeginn und Fertigstellung der Gewässerverlegungen, Umgestaltungen und der sonstigen wasserbaulichen Maßnahmen sind dem Landratsamt Esslingen schriftlich anzuzeigen.

A.4.5.3.4 Die Detailplanung der Einleitungsstellen ist rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Landratsamt Esslingen abzustimmen.

A.4.5.3.5 Bei der Anordnung von Durchlässen im Zuge von Wassergrabenquerungen ist die bestehende Sohlhöhe beizubehalten. Sämtliche neuen Durchlässe sind mit rauer Sohle bzw. Sedimenteinschüttung (Grobschotter, mindestens 30 Zentimeter stark) auszubilden. Unabhängig von den hydraulischen Erfordernissen soll die lichte Höhe der Durchlässe etwa $^{1}/_{20}$ der Durchlasslänge betragen. Die lichte Höhe soll 50 Zentimeter nicht unterschreiten.

A.4.5.3.6 Die im Zuge der Baustraßen vorgesehenen Verdolungen von Gewässern sind nach Bauende zu entfernen oder auf das unbedingt erforderliche Maß zurückzubauen.

A.4.5.3.7 Bauzeitliche Rückhaltebecken sind außerhalb des Gewässerrandstreifens nach § 29 Wassergesetz Baden-Württemberg (WG) zu errichten. Bemessung, Lage, Gestaltung und Betrieb sind mit dem Landratsamt Esslingen mindestens drei Monate vor Errichtung der Rückhaltebecken abzustimmen. Die Anlagen sind nach Abschluss der Bauarbeiten wieder zurückzubauen.

A.4.5.4 Entwässerung, Abwasser, Kanalisation

A.4.5.4.1 Alle Baustellenflächen sind kontrolliert über Absetz- und Reinigungseinrichtungen zu entwässern. Dabei ist sicherzustellen, dass bei Niederschlägen bis zu 10 mm/ Tag kein erhöhter Eintrag von Feinsediment oder basischem Abwasser aus der Bodenverbesserung in Gewässer oder die öffentliche Kanalisation gelangen kann. Die Detailplanung ist dem Landratsamt Esslingen rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen. Die bauzeitlichen Rückhalteeinrichtungen sind mindestens auf ein fünfjähriges Regenereignis auszulegen.

A.4.5.4.2 Der Wasserablauf im durch das östliche Widerlager der Neckarbrücke führenden Wartungsweg (Bauwerksverzeichnis, lfd. Nr. 3.100A) ist mit einer Rückstauklappe zu sichern.

A.4.5.5 Behandlung des geförderten Grund- und Niederschlagswassers – Einleitungskriterien

A.4.5.5.1 Soweit die im Folgenden aufgeführten Einleitungskriterien erfüllt sind, hat die Einleitung in das Fließgewässer Vorrang vor der Einleitung in die Mischwasserkanalisation. Das aus den Tunneln und Baugruben geförderte Grund- und Niederschlagswasser sowie das im Baufeld anfallende Niederschlagswasser ist – soweit erforderlich – nach dem Stand der Technik abzureinigen, so dass die Einleitungskriterien je nach Einleitungsstelle am Ort der Einleitung eingehalten werden. Für alle Schadstoffparameter, bei denen eine Überschreitung der Grenzwertvorgaben gemäß der nachfolgenden Tabelle zu besorgen ist, ist eine geeignete Reinigungsanlage vorzuhalten und zu betreiben. Die Einhaltung der Grenzwerte ist sicherzustellen sowie regelmäßig und anlassbezogen zu überwachen und zu dokumentieren.

Parameter	Einheit	Grenzwert für die Einleitung			
		Grundwasser	Oberflächen-gewässer	Kanal	
				> 1 Monat	< 1 Monat
Organische Schadstoffe					
Σ CKW inkl. FCKW	µg/l	5	10	10	500
Σ AKW	µg/l	5	10	10	1000
davon Benzol	µg/l	BG (1)	2	2	-
KW	µg/l	BG (100)	100	100/5000*	20.000
Σ PAK 15 (nach EPA, ohne Naphthalin)	µg/l	BG (Einzel-substanz 0,01)	0,3	0,3	100
Naphthalin	µg/l	BG (0,01)	5	5	-
Σ PCB nach BBodSchV (=DINx5)	µg/l	BG (Einzel-substanz 0,05)	0,05	0,05	10
Phenole	µg/l	BG (10)	10	10/100*	50.000
MTBE	µg/l	BG (1)	5	5	30
Anorganische Schadstoffe					
Arsen	µg/l	5	10	10	500
Cadmium	µg/l	2,5	5	5	100
Chrom gesamt	µg/l	10	10	10	500

Parameter	Einheit	Grenzwert für die Einleitung			
		Grundwasser	Oberflächen-gewässer	Kanal	
				> 1 Monat	< 1 Monat
Chromat	µg/l	BG (20)	BG (20)	BG (20)	100
Blei	µg/l	5	5	5	500
Kupfer	µg/l	10	10	10	500
Nickel	µg/l	10	10	10	500
Quecksilber	µg/l	0,5	1,5	1,5	50
Zink	µg/l	250	300	300	5000
Sulfid	µg/l	BG	30	1000	2000
Nitrit	µg/l	100	1000	10000	10000
Cyanid (gesamt)	µg/l	BG (10)	15	15	500
Sonstige Parameter					
Nitrat	µg/l	25 000	50 000	-	-
Ammonium	µg/l	250	1000	1000/ 200.000*	60.000/ 200.000*
pH-Wert	-	6,5 - 8,5		6,0 - 9,5	
Trübung	cm	> 30 (Durchsichtigkeitszylin-der + Schriftprobe),		-	
Absetzbare Stoffe (Absetz-zeit im Imhofftrichter = 0,5 h)	ml/l	0,3		1,0	
ungelöste Stoffe	mg/l	100		-	

* bei möglicher Anrechnung auf die Kläranlage

„-“ = kein Grenzwert vorgegeben

„BG (x)“: Es gilt der jeweils aktuelle Bestimmungsgrenzwert, der – soweit angegeben – zum Entscheidungszeitpunkt dem in Klammern angegebenen Wert entspricht.

A.4.5.5.2 Der Grenzwert für ungelöste Stoffe gilt nicht bei Regenereignissen von mehr als 10 Millimeter Niederschlag pro Tag.

A.4.5.5.3 Der Einleitungsgrenzwert für Naphthalin von 0,01 µg/ l gilt auch dann als eingehalten, wenn vor der letzten, am geringsten belasteten Aktivkohlestufe ein Überwachungswert von 0,1 µg/ l nicht überschritten wird. Der Überwachungswert

gilt als eingehalten, wenn die Ergebnisse der behördlichen Überwachung gem. § 6 Abs. 1 Abwasserverordnung keine Überschreitungen erbringen.

A.4.5.5.4 Für Analysen des zur Einleitung bestimmten Wassers an den jeweiligen Abläufen der Aufbereitungsanlagen (Messorte) sind für die nachfolgend aufgeführten Parameter folgende Bestimmungen einzuhalten:

Messort	Parameter	Häufigkeit
Probenahmestelle für die Einleitung in einen **Mischwasserkanal**	Gesamtumfang Einleiterparameter	Je 1 x bei Beginn und Ende der Wasserhaltung
	pH-Wert, elektr. Leitfähigkeit, abfiltrierbare Stoffe	1 x pro Monat
	CKW (LHKW), AKW (BTEX), KW (GC), $Pak_{16\ n.\ EPA}$	1 x pro Monat Änderungen in Abstimmung mit dem Landratsamt Esslingen möglich
Probenahmestelle für die Einleitung in das **Grundwasser** (Versickerung) oder in ein **Oberflächengewässer**	Gesamtumfang Einleiterparameter	Je 1 x bei Beginn und Ende der Wasserhaltung
	pH-Wert, Leitfähigkeit, Trübung	pH-Wert im Ablauf der Neutralisationsanlage kontinuierlich, elektr. Leitfähigkeit und Trübung 1 x pro Tag
	Ungelöste Stoffe	Wöchentlich und bei Überschreibung der Trübungsgrenzwerte
	auffällige Parameter nach Abstimmung mit Wasserbehörde	Die ersten 3 Monate 14-tägig, ab dem 4. Monat 1 x pro Monat

A.4.5.5.5 Für anorganische Schadstoffparameter wird für die Abreinigung nach dem Stand der Technik bei Einleitung ins Oberflächengewässer und in den Schmutzwasserkanal eine Erweiterung der vorhandenen Anlage bzw. die Erstellung einer neuen Anlage erforderlich, wenn ein Einstiegswert gemäß der nachfolgenden Tabelle überschritten wird.

Parameter	Maßeinheit	Einstiegswerte für Überschusswasseraufbereitung
Arsen	µg/l	10
Cadmium	µg/l	5
Chrom ges.	µg/l	50
Chromat	µg/l	20
Blei	µg/l	25
Kupfer	µg/l	50
Nickel	µg/l	50
Quecksilber	µg/l	1,5
Zink	µg/l	500
Cyanid ges.	µg/l	50

A.4.5.5.6 Sofern im Zuge der Baumaßnahme Schadstoffkonzentrationen auftreten, die die vorgenannten Werte überschreiten und deshalb eine Anpassung der Reinigungstechnik erforderlich wird, sind das Eisenbahn-Bundesamt und das Landratsamt Esslingen umgehend zu informieren. Dies gilt auch, falls im Grundwasser Schadstoffe festgestellt werden, für die keine Einleitungsgrenzwerte festgelegt worden sind, oder für den Fall konkreter Hinweise auf anthropogene Belastungsquellen für die gemessenen Fluoridgehalte im Grundwasser.

A.4.5.5.7 Die Einstiegswerte für zusätzliche Parameter sind mit dem Landratsamt Esslingen abzustimmen.

A.4.6 Straßenverkehr

A.4.6.1 Bei bergmännischem Vortrieb der Tunnelröhre für die Güterzuganbindung unter laufendem Verkehr auf der Bundesautobahn A 8 muss eine Gefährdung dieses Verkehrs ausgeschlossen sein. Dies ist durch ein Messkonzept, das in Abstimmung mit der höheren Straßenbaubehörde (Abt. 4 des Regierungspräsidiums Stuttgart) abgestimmt und unter Einbindung eines Tunnelbausachverständigen erstellt wird, sicherzustellen. Es muss die Rahmenbedingungen, unter denen die Unterfahrung bei laufendem Verkehr erfolgen darf, wie insbesondere die zulässigen Setzungen, enthalten.

A.4.6.2 Sämtliche Baustellen-Einrichtungsflächen sind mit wirksamen Reifenwaschanlagen auszustatten, die eine Verschmutzung der öffentlichen Straßen durch

Baustellenfahrzeuge vermeiden. Dies gilt in besonderem Maße für die Baustellen-Einrichtungsflächen, die mittels bauzeitlicher Behelfsauf- und -ausfahrten einen direkten Zugang zur Bundesautobahn A 8 haben. Die Reifenwaschanlagen sind gegen das Hineinfallen von Kleintieren (insbesondere Amphibien) mit geeigneten Schutzvorkehrungen zu sichern. Sollten sich die Reifenwaschanlagen als unzureichend erweisen, sind zusätzliche Maßnahmen, wie der Einsatz von Kehrmaschinen, zu ergreifen.

A.4.6.3 An der Engstelle zwischen dem Brückenbauwerk zur Überführung der zu verlegenden Landesstraße L 1250 über die Neckartalbahn und dem Fabrikgebäude der Firma HOS ist der bestehende Geh- und Radweg (Neckartalweg) während der Bauarbeiten an der Brücke durch einen vollflächig geschlossenen Bauzaun von der Baustelle abzutrennen und vor herabfallenden Gegenständen, etwa durch Einhausung, zu schützen.

A.4.6.4 Die Umleitungsstrecke während der baubedingten Vollsperrung der L 1250 ist von der Kreuzung L 1200/ L 1250 (am Bahnhof Wendlingen) über die Neckarbrücke und die K 1219 nach Zizishausen, von dort über die Neckarbrücke (Inselstraße) zur L 1250 (Oberboihinger Straße) nach Oberboihingen zu führen. Der Gegenverkehr ist über die Gegenrichtung zu führen. Erforderlich werdende Abweichungen von dieser Umleitungsstrecke sind mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

A.4.6.5 Während der baubedingten Vollsperrung der L 1250 ist die zeitgerechte und gegenüber der regulären Buslinienführung ebenso leistungsfähige Anbindung an S-Bahn-Verbindungen im Bahnhof Wendlingen und an das Schulzentrum Wendlingen zu gewährleisten. Dies kann etwa durch Einrichtung einer Direktverbindung mit einer Sonderbuslinie von der Haltestelle Inselbad/ Zizishausen nach Wendlingen unter Nutzung der unter A.4.6.4 definierten Umleitungsstrecke erfolgen, die mit dem Fahrplan der Regelbuslinie 196 abgestimmt ist.

A.4.6.6 Die in Anlage 16.4 vorgesehenen Geh- und Radwegführungen sollen in der dort dargestellten Form umgesetzt werden. Werden Abweichungen hiervon – etwa auf Grund von Anpassungen der Baustelleneinrichtungsflächen oder -straßen – erforderlich, sind die Umwege möglichst kurz zu halten und möglichst über ebenes Gelände zu führen.

A.4.7 Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz, Arbeitsschutz

A.4.7.1 Die Feste Fahrbahn muss zwischen den Einmündungen der Rettungswege in den Gleisbereich, also von ca. km 25,8 bis ca. km 34,5 befahrbar ausgeführt werden. Der gesamte Bereich zwischen den Tunnelportalen und den Einmündungen der Rettungswege in den Gleisbereich muss ebenfalls so beschaffen sein, dass er mit Rettungsfahrzeugen und Bussen mit Normalbereifung befahren werden kann.

A.4.7.2 Vor Einrichtung der Baustellen ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen und eine ausreichend leistungsfähige Gruben- und Rettungswehr nach den „Empfehlungen des Deutschen Ausschusses für das Grubenrettungswesen zu Rettungswesen und Brandschutz von Tunnelbauwerken“ aufzustellen und während der Dauer der Bauarbeiten zu unterhalten.

A.4.7.3 Der Beginn der Tunnelbauarbeiten ist der Landesbergdirektion (Referat 97 des Regierungspräsidiums Freiburg) mindestens zwei Monate vorher anzuzeigen.

A.4.8 Landwirtschaft

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass auch während der Bauzeit die landwirtschaftlichen Nutzflächen erreichbar bleiben. Hierzu hat sie der Planfeststellungsbehörde vor Baubeginn darzulegen, wie – abhängig vom Bauablauf – das landwirtschaftliche Wegenetz während der Bauzeit geführt werden soll.

A.4.9 Rechte Dritter

A.4.9.1 Eigentum

A.4.9.1.1 Das Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 9.1A) ist nach Maßgabe der im Folgenden aufgeführten Änderungen planfestgestellt:

Allgemeine Angaben				Erwerbsfläche			Grunddienstbarkeit			Vorüberg. Inanspruchnahme		
lfd. Nr.	Grund-erwerbs-plan [Blatt]	Flur-stücks-Nr.	Größe des Flur-stücks [m²]	Alt [m²]	Diffe-renz [m²]	Neu [m²]	Alt [m²]	Diffe-renz [m²]	Neu [m²]	Alt [m²]	Diffe-renz [m²]	Neu [m²]
Gemeinde Oberboihingen, Gemarkung Oberoihingen												
101A	17A	2610	2860	51	0	51	-	-	-	93	-55	38
102A	17A	2608	3826	170	0	170	-	-	-	608	-468	140
107A	17A	2591/1	8797	-	-	-	-	-	-	2.871	-659	2.212
Gemeinde Wendlingen am Neckar, Gemarkung Wendlingen												
39A	15A	2062	9021	6.812 58	0 0	6.812 58	34 1.904	0 0	34 1.904	2.123 0	-326 2	1.797 2
63A	15A	2138/1	4944	37	0	37	-	-	-	179	-157	22
71A	15A	2137	2742	- 6	- 0	- 6	- 764	- 0	- 764	57 1.369	-54 40	3 1.409
78A	15A/17A	2138	7052	476	0	476	-	-	-	709	-560	149

A.4.9.1.2 Die Vorhabenträgerin hat den Abbruch der Garagen am Gebäude Heinrich-Otto-Straße 57 in Abstimmung mit dem Eigentümer und der höheren Straßenbauverwaltung durch Neubau an geeigneter Stelle vollständig zu kompensieren. Das Bauwerksverzeichnis ist mit der Maßgabe planfestgestellt, dass unter der laufenden Nummer 9.506A, Spalte 7 die Alternative „Umbau Garagen und Verlegung Grundstückszufahrt“ entfällt.

A.4.9.2 Belange von Versorgungsunternehmen und Leitungsträgern

Ergänzend zu den abgegebenen Zusagen der Vorhabenträgerin (Gliederungspunkt A.5.10.2) haben sich beide Vorhabenträger rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten im Bereich von Leitungen mit den Leitungsträgern über die konkreten Bauarbeiten, den Bauablauf und die notwendigen Schutzmaßnahmen zur Sicherung der Leitungen vor bau- oder betriebsbedingten Schäden abzustimmen.

A.4.10 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, den Gemeinden Wendlingen am Neckar, Oberboihingen, Kirchheim unter Teck und Dettingen unter Teck sowie dem Landkreis Esslingen und dem Regierungspräsidium Stuttgart möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.4.11 VV BAU, VV BAU-STE und VV IST

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

Darüber hinaus sind bei der Ausführungsplanung die Anforderungen der “Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme Strukturelle Teilsysteme des Transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen“ (VV IST) zu beachten.

A.4.12 Auswirkungen auf andere Entscheidungen

Dieser Planfeststellungsbeschluss berührt die im Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 1.4 vom 30. April 2008 planfestgestellte Ausgleichsmaßnahme A 5.4 (Anlage 18.2.4, Blatt 14A von 17). Dies stellt indes keine Planänderung dar.

A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

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.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

A.7 Kosten

Die Kosten des Verfahrens trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben hat den Neubau der Strecke zwischen den bereits planfestgestellten Abschnitten 1.4 und 2.1c, also zwischen den Gemeinden Wendlingen am Neckar und Kirchheim unter Teck, Gemarkung Jesingen zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 25,200 bis 36,260 der Strecke Wendlingen – Ulm.

Der Planfeststellungsabschnitt 2.1a/b „Wendlingen – Kirchheim“ ist Teil der Eisenbahn-Neubaustrecke Wendlingen – Ulm und damit Bestandteil des Vorhabens Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg.

Der insgesamt 11,06 Kilometer lange Planfeststellungsabschnitt schließt im Westen an den PFA 1.4 „Filderbereich bis Wendlingen“ an. Die Eisenbahntrasse in diesem Abschnitt beginnt bei km 25,200 und überführt, in Parallellage zur BAB A 8, den Neckar und die Kreisstraße K 1219 mit einer 135,5 Meter langen Brücke und mit einer weiteren, 58,55 Meter langen Brücke die Landesstraße L 1250 und die Neckartalbahn (Strecke 4600 Plochingen – Tübingen).

Nach der Überführung der L 1250 und der Neckartalbahn beginnt die Ausfädelung einer – als „Kleine Wendlinger Kurve“ (KWK) bezeichneten – 1,1 km langen eingleisigen Strecke zur Anbindung der Neckartalbahn an die Neubaustrecke in Richtung Flughafen Stuttgart. Die Strecke verläuft etwa zur Hälfte im Tunnel, der wenige hundert Meter nach der Ausfädelung beginnt. Dieser 492 Meter lange Tunnel endet kurz vor der Einschleifung der Strecke in die Neckartalbahn auf der Gemarkung der Gemeinde Oberboihingen. Mit der KWK wird eine direkte Verbindung der Städte Reutlingen und Tübingen mit dem Flughafen Stuttgart ermöglicht.

Die Neubaustrecke verläuft nach der Ausfädelung der Kleinen Wendlinger Kurve im Voreinschnitt zum Albvorlandtunnel weiterhin parallel zur BAB. Zur Anbindung des Güterverkehrs an die Neubaustrecke (NBS) ist am Anfang des Einschnitts von Wendlingen kommend eine ebenfalls eingleisige Strecke zwischen der Neckartal-

bahn und der NBS vorgesehen. Diese Güterzuganbindung unterfährt dabei zunächst in einem 173 Meter langen Tunnel die BAB A 8 und wird danach mit einem 203 Meter langen Tunnel an die nördliche Tunnelröhre der NBS angebunden.

Im Bereich der heutigen Bohnackerhöfe beginnt der 8,2 Kilometer lange Albvorlandtunnel mit zwei jeweils eingleisigen Tunnelröhren. Die NBS umfährt in Tunnellage die Gemeinde Lindorf südlich und trifft im weiteren Verlauf wieder auf die BAB A 8, die kurz vor der Gemarkung Dettingen im schleifenden Schnitt unterfahren wird, bevor sie östlich der Autobahn-Anschlussstelle Kirchheim-Ost in eine Parallellage auf der Südseite der Autobahn einschwenkt und nun oberirdisch weitergeführt wird. Die parallele Führung der NBS zur BAB A 8 wird bis zum Ende des Planfeststellungsabschnitts beibehalten. Dabei werden die Gewässer Obere Gießnau und Ehnisbach sowie ein Wirtschaftweg mit Brücken überquert. Der PFA 2.1a/b schließt bei km 36,2 + 60.170 an den bereits planfestgestellten PFA 2.1c „Kirchheim – Weilheim – Aichelberg“ an.

Mit dem Bau der oben beschriebenen NBS sind neben den Tunnel- und Trogbauwerken der Um- oder Neubau weiterer Bauwerke, Verkehrsanlagen und sonstige Anlagen verbunden. Zudem müssen Leitungen unterschiedlicher Leitungsträger verlegt werden. Im Folgenden werden die wichtigsten Maßnahmen beschrieben.

Im Bereich des Albvorlandtunnels werden zur Verbindung der beiden eingleisigen Röhren im Abstand von maximal 500 Meter Verbindungsbauwerke hergestellt. Zudem wird für den Albvorlandtunnel im Bereich der Tunnelportale jeweils ein Rettungsplatz angelegt. Für die beiden Rettungsplätze ist die Neuanlage von Zufahrten zum übergeordneten Straßennetz vorgesehen. An den Tunnelportalen werden darüber hinaus sogenannte Sonic-Boom-Bauwerke errichtet, mit denen der beim Hochgeschwindigkeitsverkehr auftretende Tunnelknall an den Portalen reduziert wird.

Zur Regulierung der Einleitmengen des bei der Entwässerung der Neubaustrecke anfallenden Oberflächenwassers sind zwei oberirdische Regenrückhaltebecken im östlich des Albvorlandtunnels verlaufenden Streckenteil sowie ein unterirdisches Regenrückhaltebecken im Einschnitt vor dem Westportal des Tunnels vorgesehen.

Für die Einfädelung der Güterzuganbindung in die Neckartalbahn wird eine Anpassung der Gleisanlagen im Bereich des Bahnhofs Wendlingen vorgenommen. Auch

im Einfädelungsbereich der Kleinen Wendlinger Kurve in die Neckartalbahn sind Anpassungen der bestehenden Gleisanlagen erforderlich.

Infolge der Neubaustrecke, der Güterzuganbindung und der Kleinen Wendlinger Kurve müssen einige Wirtschaftswege angepasst oder verlegt werden. Die Planfeststellung umfasst zudem die Verlegung der Landesstraße L 1250 auf einer Länge von ca. 800 Meter auf die Westseite der Neckartalbahn. Die Verlegung beginnt, aus Richtung Oberboihingen kommend, mit einer Brücke über die Neckartalbahn auf Höhe des Grundstücks Nürtinger Straße 51. Die L 1250 wird im weiteren Verlauf in Richtung Wendlingen auf der Westseite der Neckartalbahn über die bestehende Heinrich-Otto-Straße geführt. Die Heinrich-Otto-Straße wird dazu entsprechend ausgebaut und erhält als künftige L 1250 auf der gesamten Länge einen separaten Geh- und Radweg.

Die bestehende L 1250 wird nördlich der Einmündung des Weges „Auf dem Berg“ zu einem Wirtschaftsweg zurückgebaut; der Weg „Auf dem Berg“, der künftig auch als Rettungszufahrt zum Westportal des Albvorlandtunnels fungiert, wird über ein verbleibendes Teilstück der bestehenden Landesstraße neu an die verlegte L 1250 angebunden.

Die Gesamtbauzeit für den Abschnitt 2.1a/b beträgt nach Aussage der Vorhabenträgerin etwa sechs Jahre. In dieser Zeit wird in den oberirdisch verlaufenden Streckenabschnitten sowie beim Bau der zu verlegenden L 1250 ein in der Regel zehn Meter breiter Streifen beidseitig der zu bauenden Verkehrswege als Baufeld genutzt. Zudem werden an den beiden Portalen des Albvorlandtunnels und am Zwischenangriff Kirchheim Baustellen-Einrichtungsflächen errichtet. Zur Verkürzung der Bauzeit sollen die Tunnelröhren der NBS von allen Angriffsstellen in alle Richtungen gleichzeitig aufgefahren werden. Parallel zu den Tunnelvortriebsarbeiten erfolgt die Verlegung der L 1250 auf die Heinrich-Otto-Straße sowie der Bau der Kleinen Wendlinger Kurve und der Güterzuganbindung.

Die beiden Tunnel der Güterzuganbindung (Unterfahrungstunnel der BAB A 8 und Anbindungstunnel an die NBS) werden über die Baustellen-Einrichtungsfläche am Westportal des Albvorlandtunnels aufgefahren. Als Baustellen-Einrichtungsfläche zur Herstellung des Grundwassertrogs der Güterzuganbindung wird die Einschlussfläche zwischen der Güterzuganbindung und der L 1250 genutzt. Über die L 1250 erfolgt auch die Zufahrt zum Baufeld.

Die Kleine Wendlinger Kurve wird vom Tunnelportal Wendlingen aus in Richtung Oberboihingen errichtet. Die Herstellung des Tunnels der Kleinen Wendlinger Kurve erfolgt in mehreren Abschnitten. Am Nordportal wird ein 55 Meter langer Abschnitt in offener Bauweise hergestellt. Im Anschluss daran folgt ein 384 Meter langer bergmännisch herzustellender Abschnitt, der in dem wiederum 55 Meter langen Bereich am Südportal endet, welcher in offener Bauweise errichtet wird. Der bergmännisch herzustellende Tunnel der Kleinen Wendlinger Kurve wird im Spitzbetonverfahren hergestellt und anschließend mit einer Innenschale aus Stahlbeton ausgebaut. Für die Baulogistik sind am Nordportal Lagerplätze und eine Baustellen-Einrichtungsfläche vorgesehen.

Die Baustellen-Einrichtungsfläche am Westportal des Albvorlandtunnels erhält neben der Anbindung an die L 1250 eine Behelfsauf- und -abfahrt zur BAB A 8. Über diese Behelfsanbindung soll insbesondere der Abtransport der Tunnelausbruchmassen erfolgen. Aus Platzgründen ist jedoch nur eine Auf- und Abfahrt in bzw. aus Richtung Ulm möglich.

Zur Beschleunigung der Bauarbeiten wird der Albvorlandtunnel außer über die beiden Tunnelportale noch über einen Zwischenangriff im Bereich der Autobahn-Anschlussstelle Kirchheim-West aufgefahren. An diesem Zwischenangriff wird eine ca. 1,1 Hektar große BE-Fläche eingerichtet. Über einen 260 Meter langen Stollen wird bei km 30,8 der Albvorlandtunnel in westliche und östliche Richtung aufgefahren. Zwischen dem Zwischenangriff und dem Tunnelportal Ost wird parallel zur Autobahn ein Förderband für den Transport der Ausbruchmassen eingerichtet.

Die Baustelleneinrichtung am Ostportal wird ebenfalls über eine Behelfsauf- und -abfahrt zur BAB A 8 an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Hierfür wird ein ¾-Anschluss eingerichtet. Für den Baustellenverkehr in Richtung Stuttgart sieht die Vorhabenträgerin deshalb zusätzlich zum ¾-Anschluss die parallel zur Autobahn verlaufende, Baustraße Dettingen vor.

Beim Vortrieb der beiden Tunnelröhren des Albvorlandtunnels sowie der Tunnel der Güterzuganbindung und der Kleinen Wendlinger Kurve fallen insgesamt ca. 3,3 Mio. Kubikmeter Ausbruchsmassen an. Um den Erdaushub unter ökologischen, logistischen und wirtschaftlichen Aspekten sinnvoll unterzubringen, hat die Vorhabenträgerin ein abschnittsübergreifendes Bodenverwertungs- und -entsorgungskonzept (BoVEK) entwickelt. Dieses BoVEK verfolgt als grundsätzliche Zielsetzung – ent-

sprechend der bodenschutz- und abfallrechtlichen Vorgaben – eine möglichst umfassende Massenverwertung innerhalb des Vorhabens selbst, gegebenenfalls in den benachbarten Abschnitten. Soweit Überschussmassen verbleiben, werden diese einer anderweitigen Verwertung bzw. Entsorgung zugeführt.

Für den Abschnitt 2.1a/b ergeben sich nur für einen relativ geringen Teil des Gesamtaushubs Verwertungsmöglichkeiten innerhalb des Abschnitts selbst. Der weit überwiegende Teil soll in aufzufüllenden Steinbrüchen entsorgt werden. Die Erdmassentransporte sollen weitestgehend über die Autobahn erfolgen. Zu diesem Zweck sind die o.g. Behelfsaus- und -auffahrten an den beiden Portalen des Albvorlandtunnels vorgesehen.

Im Planfeststellungsabschnitt Wendlingen – Kirchheim verläuft die Strecke Stuttgart – Ulm überwiegend im Albvorlandtunnel. Ein wesentliches Element des Flucht- und Rettungskonzepts für diese unterirdische Streckenführung besteht darin, dass für die beiden Richtungsgleise jeweils eine separate Tunnelröhre vorgesehen ist. Im Ereignisfall können sich die Passagiere über Verbindungsbauwerke in die zweite, parallel verlaufende Tunnelröhre begeben. Die beiden Tunnelröhren sind über Verbindungsbauwerke im Abstand von maximal 500 Meter verbunden, die jeweils mit zwei Sicherheitsschleusen (Brandschutztüren) ausgestattet sind. Somit kann die jeweils andere Tunnelröhre als sicherer Bereich gelten. Die Evakuierung der Passagiere erfolgt nach diesem Konzept über die jeweils benachbarte Tunnelröhre. Die Tunnelröhren und die Gleisbereiche zwischen den Tunnelportalen und den Rettungsplätzen sind zu diesem Zweck mit einer festen Fahrbahn ausgestattet, die sowohl von Rettungsfahrzeugen als auch von Bussen zur Evakuierung von Fahrgästen und Besatzung befahren werden können. Die Zufahrt zu den Tunnelröhren erfolgt über Rampen an den beiden Tunnelportalen, an denen sich auch jeweils ein Rettungsplatz befindet.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin), vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, nunmehr vertreten durch die DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH, hat mit Schreiben vom 21. Dezember 2005, Az. 59163 Pap NBS PFA 2.1a/b, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „PFA 2.1 a/b, NBS Wendlingen - Ulm, Albvorland" beantragt. Der Antrag ist am 23. Dezember 2005 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 9. Juli 2007 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 3. März 2008 wieder vorgelegt. Hierauf wurde die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 2. Juni 2008 erneut um Überarbeitung gebeten. Diese legte sie mit Schreiben vom 5. Dezember 2008 vor. Die Vorhabenträgerin wurde mit Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes vom 19. Januar 2009 angehalten, die Auslegungsunterlagen an zwischenzeitlich veränderte technische Regelwerke (insbesondere die TSI-SRT) anzupassen. Schließlich kam sie dem nach einen Gespräch am 4. März 2009 mit Schreiben der Vorhabenträgerin vom 9. März 2009 nach.

Mit Schreiben vom 8. April 2008 beantragte das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 4, Straßenwesen und Verkehr, das für die Verlegung der Landesstraße L 1250 erforderliche Planfeststellungsverfahren mit jenem für den hiesigen Abschnitt zu verbinden.

Mit Schreiben vom 12. März 2009 hat das Eisenbahn-Bundesamt das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Regierungspräsidium Stuttgart (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Gemeinde Unterensingen
2.	Stadt Wendlingen am Neckar
3.	Gemeinde Oberboihingen
4.	Stadt Kirchheim unter Teck
5.	Gemeinde Dettingen unter Teck
6.	Gemeinde Ohmden
7.	Stadt Wernau
8.	Landratsamt Esslingen
9.	Gemeindeverwaltungsverband Plochingen
10.	Verband Region Stuttgart

Lfd. Nr.	Bezeichnung
11.	Regierungspräsidium Stuttgart
12.	Regierungspräsidium Tübingen
13.	Regierungspräsidium Freiburg
14.	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest
15.	Wasser- und Schifffahrtsamt
16.	Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
17.	Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Ludwigsburg
18.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
19.	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
20.	Polizeidirektion Esslingen
21.	Wehrbereichsverwaltung Süd
22.	Fernleitungsbetriebsgesellschaft
23.	Deutsche Telekom AG, T-Com
24.	Arcor AG & Co. Region Südwest
25.	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)
26.	GasVersorgung Süddeutschland GmbH
27.	EnBW Regionalzentrum Stuttgart
28.	EnBW AG Regionalzentrum Alb-Neckar
29.	Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung
30.	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbh
31.	Stadtwerke Esslingen GmbH & Co. KG
32.	Zweckverband Landeswasserversorgung
33.	Verizon Deutschland GmbH
34.	Autobahnbetriebsamt Heidenheim
35.	De Te Line Deutsche Telekommunikationsnetze GmbH
36.	Interoute Germany GmbH
37.	Bundeseisenbahnvermögen Dienststelle Südwest
38.	Eisenbahn-Unfallkasse
39.	DB Cargo AG Niederlassung Mannheim
40.	DB Regio AG Regionalbereich Württemberg
41.	Deutsche Bahn AG Konzernbevollmächtigter für das Land BW
42.	DB Services Immobilien GmbH Niederlassung Karlsruhe
43.	Industrie- und Handelskammer Stuttgart
44.	Handwerkskammer Stuttgart

Lfd. Nr.	Bezeichnung
45.	Dachverband Integratives Planen und Bauen Stuttgart e.V.
46.	Diakonisches Werk der Evangelischen Kirche in Deutschland e.V.
47.	Körperbehinderten-Verein Stuttgart e.V.
48.	Landesstelle für Straßentechnik
49.	Kreisbauernverband Esslingen e.V.
50.	HOS Anlagen und Beteiligungen GmbH & Co.

Darüber hinaus haben sich im Anhörungsverfahren geäußert:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
51.	Stadt Nürtingen
52.	Gemeinde Salach
53.	Gemeinde Deizisau
54.	Gemeinde Reichenbach an der Fils
55.	Landratsamt Göppingen
56.	Netzwerk Privatbahnen e.V.
57.	Gemeinde Altbach
58.	Gemeinde Köngen
59.	Stadt Eislingen/Fils
60.	Stadt Süßen
61.	Stadt Ebersbach/Fils
62.	Stadt Uhingen
63.	Polizeidirektion Göppingen
64.	Stadt Göppingen
65.	Stadt Plochingen

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Stellungnahme vom 14. April 2009
2.	Wasser- und Schifffahrtsamt, Stellungnahme vom 28. Mai 2009, Az. 3-213.2-BPL/68
3.	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung, Stellungnahme vom 14. Mai 2009, Az. 43 – 3824
4.	Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Württemberg, Stellungnahme vom 15. April 2009
5.	Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Ludwigsburg, Stellungnahme vom 15. Mai 2009
6.	Zweckverband Landeswasserversorgung, Stellungnahme vom 21. April 2009, Az. K2/684.001:003/0
7.	Bundeseisenbahnvermögen Dienststelle Südwest, Stellungnahme vom 21. April 2009, Az. -2553 Lwb Wendlingen
8.	DB Cargo AG Niederlassung Mannheim, Stellungnahme vom 26. Mai 2009
9.	DB Regio AG Regionalbereich Württemberg, Stellungnahme vom 17. April 2009
10.	Handwerkskammer Stuttgart, Stellungnahme vom 5. August 2009
11.	Körperbehinderten-Verein Stuttgart e.V., Datum der Stellungnahme unbekannt
12.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Stellungnahme vom 28. Mai 2009, Az. FR VA – VV 2012 – RP Stuttgart; PFA 2.1a/b – 1005
13.	Arcor AG & Co. Region Südwest, Stellungnahme vom 12. Juni 2009
14.	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH, Stellungnahme vom 9. Juni 2009
15.	Verizon Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 16. Juni 2009

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Gemeinde Unterensingen, Stellungnahme vom 5. Mai 2009, Az. 797.19- SM/Se
2.	Stadt Wendlingen am Neckar, Stellungnahme vom 25. Mai 2009, Az. 620
3.	Gemeinde Oberboihingen, Stellungnahme, Az. 797.19-Ed/Li
4.	Stadt Kirchheim unter Teck,

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahme vom 26. Mai 2009, ergänzt durch Schreiben vom 24. Juni 2009
5.	Gemeinde Dettingen unter Teck, Stellungnahme vom 22. Mai 2009
6.	Stadt Wernau, Stellungnahme vom 25. Mai 2009, Az. 797.19 – We/Fr
7.	Landratsamt Esslingen, Stellungnahmen vom 12. Juni 2009, Az. 413-364.36:000013, vom 16. Juni 2009, Az. 511-653.34 und vom 25. Mai 2009, Az. 413-364.36
8.	Gemeindeverwaltungsverband Plochingen, Stellungnahme vom 25. Mai 2009, Az. 797.19
9.	Stadt Plochingen, Stellungnahme vom 25. Mai 2009, Az. 797.19
10.	Verband Region Stuttgart, Stellungnahme vom 18. Juni 2009, Az. 60.54
11.	Regierungspräsidium Stuttgart, Stellungnahmen vom 17. Juni 2009, Az. 62-3850.6/001, vom 10. Juni 2009, 64 – VK – 3803, vom 22. Juni 2009, Az. 14-1541.0/0026, vom 20. Mai 2009, Az. 21-2435.1/900, vom 26. Mai 2009, Az. 32-8881.21, vom 19. Juni 2009 (Abteilung 4), vom 22. April 2009, Az. 62-1115.8/ ES-2633, vom 18. Mai 2009, Az. 86/ Pl. 2821-Ha und vom 19. Mai 2009, Az. 85 ICE-ABS/NBS 2.1a/b, ergänzt durch E-Mail vom 10. August 2009, vom 26. Mai 2009, Az. SV 3803 DB S 21
12.	Regierungspräsidium Freiburg, Stellungnahme vom 28. Mai 2009, Az. 3824 // 09-03630
13.	Regierungspräsidium Tübingen, Stellungnahmen vom 20. Mai 2009, Az. 82/8881.21 / Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und vom 19. Mai 2009, Az. 92/3966.2 / A8 Stuttgart 21
14.	Wehrbereichsverwaltung Süd,

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahme vom 22. Mai 2009, Az. 45-60-00
15.	Fernleitungsbetriebsgesellschaft, Stellungnahme vom 7. Mai 2009, Az. TB 6/40/2510a/09
16.	Deutsche Telekom AG, T-Com, Stellungnahme vom 27. Mai 2009, Az. PTI23, PB3-1
17.	Arcor AG & Co. Region Südwest, Stellungnahme vom 12. Juni 2009
18.	GasVersorgung Süddeutschland GmbH, Stellungnahme vom 12. Mai 2009, Az. TNp Ri/bö U-14309
19.	EnBW Regionalzentrum Stuttgart, Stellungnahme vom 19. Januar 2010
20.	EnBW Regionalzentrum Alb-Neckar, Stellungnahme vom 25. Mai 2009, Az. 20090145
21.	Stadtwerke Esslingen GmbH & Co. KG, Stellungnahme vom 20. Mai 2009, Az. 3.1 th kh
22.	HOS Anlagen und Beteiligungen GmbH & Co., Stellungnahme vom 26. Mai 2009, Az. Wü/bg 00325-03
23.	Eisenbahn-Unfallkasse, Stellungnahme vom 20. Mai 2009, Az. 583
24.	DB Services Immobilien GmbH Niederlassung Karlsruhe, Stellungnahme vom 25. Mai 2009, FRI-Kar-l 1 Ha TÖB-KAR-09-4199
25.	Industrie- und Handelskammer Stuttgart, Stellungnahme vom 4. Juni 2009
26.	Kreisbauernverband Esslingen e. V., Stellungnahme vom 3. Juli 2009
27.	Stadt Nürtingen, Stellungnahme vom 18. Mai 2009, Az. I 20.4 hs 880.61
28.	Gemeinde Salach, Stellungnahme vom 25. Mai 2009, Az. 797.11-BM/Ei
29.	Gemeinde Deizisau, Stellungnahme vom 25. Mai 2009, Az. BM Schmid
30.	Gemeinde Reichenbach an der Fils, Stellungnahme vom 25. Mai 2009
31.	Landratsamt Göppingen, Stellungnahme vom 25. Mai 2009, Az. V 1.6 Raumord-

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	nung&Verkehrsplanung
32.	Netzwerk Privatbahnen e. V., Stellungnahme vom 27. Mai 2009
33.	Gemeinde Altbach, Stellungnahme vom 25. Mai 2009, Az. 797.117
34.	Gemeinde Köngen, Stellungnahme vom 26. Mai 2009
35.	Stadt Eislingen/ Fils, Stellungnahme vom 27. Mai 2009, Az. 3-Bü – 106.41
36.	Stadt Süßen, Stellungnahme vom 4. Juni 2009, 797.14/ja
37.	Stadt Ebersbach/ Fils, Stellungnahme vom 28. Mai 2009, Az. 611 30
38.	Stadt Uhingen, Stellungnahme vom 17. Juni 2009, Az. 105.02/ Wi – Ba
39.	Polizeidirektion Göppingen, Stellungnahme vom 17. Juni 2009, Az. FEST –VK 3803
40.	Stadt Göppingen, Stellungnahme vom 22. Juni 2009, Az. I/ 8

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in den Verwaltungen der Gemeinden Wendlingen am Neckar, Unterensingen, Oberboihingen, Dettingen unter Teck und Kirchheim unter Teck vom 14. April 2009 bis 13. Mai 2009 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in den Gemeinden jeweils durch Aushang ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in allen Gemeinden der 27. Mai 2009.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen wurden 575 Einwendungen von privat Betroffenen erhoben.

B.1.3.3 Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (§ 18a Nr. 2 AEG). Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V., Stellungnahme vom 24. Mai 2009
2.	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Ortsgruppe Kirchheim/Teck und Naturschutzbund NABU Deutschland e.V., Ortsgruppe Wernau, gemeinsame Stellungnahme vom 25. Mai 2009

B.1.3.4 Erörterung

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 26. und 27. Januar 2010 in der Stadthalle von Kirchheim unter Teck erörtert.

Auf diesen Erörterungstermin wurde gemäß der gesetzlichen Regelungen durch öffentliche Bekanntmachung im Staatsanzeiger für Baden-Württemberg und in den örtlich verbreiteten Tageszeitungen vom 15. Januar 2010 hingewiesen. Die öffentliche Bekanntmachung war möglich, da neben der Benachrichtigung der Behörden und der Vorhabenträger mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen waren. Der Erörterungstermin wurde außerdem durch die Auslegungsgemeinden in der 2. Kalenderwoche 2010 (13. bis 16. Januar 2010) ortsüblich bekannt gemacht. Die Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzverbände wurden zusätzlich mit Schreiben vom 11. Januar 2010 von dem Erörterungstermin benachrichtigt. Darüber hinaus wurde auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart auf den Erörterungstermin hingewiesen.

Über die Erörterung hat das Regierungspräsidium Stuttgart eine Niederschrift erstellt.

B.1.3.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Unter dem 10. März 2014 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gem. § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde befürwortet das Vorhaben.

B.1.3.6 Einleitung von Planänderungsverfahren

Nach Einleitung des Anhörungsverfahrens wurden insgesamt neun Änderungsverfahren durchgeführt, davon acht nach Durchführung des Erörterungstermins. Die Planunterlagen zum vierten und sechsten Änderungsverfahren wurden in den jeweils von der Planänderung betroffenen Gemeinden ausgelegt. Bei den übrigen Änderungsverfahren konnte auf eine öffentliche Auslegung der Planunterlagen verzichtet werden.

B.1.3.6.1 Gegenstand des 1. Planänderungsverfahrens

- Änderungen in der Trassierung und Querneigung der zu verlegenden Landesstraße L 1250;
- Änderung der Straßenführung der Rettungsplatzzufahrt am Westportal des Albvorlandtunnels der Eisenbahn-Neubaustrecke (NBS) Stuttgart–Ulm;
- Geänderter Verlauf der Baustraße zum Ostportal des Albvorlandtunnels;
- Ergänzung der Zufahrt zum Rettungsplatz am Ostportal des Albvorlandtunnels mit zwei Ausweichstellen zur Gewährleistung von Begegnungsverkehr;
- Anpassung des Maßnahmenkonzeptes im Landschaftspflegerischen Begleitplan.

Die Anhörungsschreiben an die privat Betroffenen wurden am 1. Dezember 2009 und an die Träger öffentlicher Belange am 4. Dezember 2009 versandt. Die Beteiligten erhielten Gelegenheit, sich binnen zwei Wochen zu dem geänderten Plan zu äußern. Davon machten acht Grundstückseigentümer und elf Träger öffentlicher Belange, Kommunen und Naturschutzverbände Gebrauch.

B.1.3.6.2 Gegenstand des 2. Planänderungsverfahrens

- Untergrundverbesserungen im Dammbereich zwischen der Eisenbahnüberführung (EÜ) Neckartal und der EÜ Neckartalbahn;

- Absenkung des Weges (BW-Nr. 3.100A) unter der EÜ Neckartal;
- Anpassung von Neigungswechseln und Ausrundungshalbmessern im Einfädelungsbereich der Kleinen Wendlinger Kurve in die bestehende Eisenbahnstrecke 4600 Plochingen–Tübingen (BW-Nr. 1.400A);
- Befestigung des Wirtschaftsweges (BW-Nr. 3.117A) parallel zur Bundesautobahn (BAB) A 8 und Errichtung eines Wendehammers im Bereich des Regenwasser-Zwischenspeicherbeckens (BW-Nr. 7.102A);
- Verlängerung der Dichtwand am Westportal des Albvorlandtunnels zur Minimierung des Grundwasserzustroms in den Tunnelvoreinschnitt (BW-Nr. 5.152A);
- Vergrößerung der Einbindetiefe der überschnittenen Bohrpfahlwand entlang der Einschnittsböschung der Güterzuganbindung (GZA) zur Bundesautobahn A 8 (BW-Nr. 5.254A);
- Änderungen im Bereich des Wirtschaftsweges Steigäcker in Wendlingen;
- Verlängerung der Stützwand zum Schutz der GZA vor von der Bundesautobahn A 8 abkommenden Fahrzeugen (BW-Nr. 5.252A).

Die privat Betroffenen sowie die Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich die Planänderung tangiert, erhielten mit Schreiben vom 11. August 2010 Gelegenheit, sich zu den Planänderungen zu äußern. Gegen die Planänderung wurden acht Einwendungen erhoben; drei Träger öffentlicher Belange äußerten sich zu den Änderungen.

B.1.3.6.3 Gegenstand des 3. Planänderungsverfahrens

Aufgrund der Ergebnisse der Anhörung zum Ausgangsverfahren und zum 1. Änderungsverfahren sowie aufgrund des zum 1. März 2010 geänderten Bundesnaturschutzgesetzes wurde das naturschutzrechtliche Ausgleichskonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplans überarbeitet und insbesondere artenschutzrechtliche Belange stärker berücksichtigt. Die Änderungen im Einzelnen:

- Anlage von dauerhaften und bauzeitlichen Feldlerchenfenstern und Ackerrandstreifen als Bruthabitate sowie die Anlage von Buntbrachen als Nahrungshabitate für Feldlerchen;

- Ersatz eines bestehenden Absturzes in der Oberen Gießnau durch eine Riegelrampe zur Verbesserung der ökologischen Durchgängigkeit des Fließgewässers;
- Anlage einer strukturreichen Böschungsfläche für Zauneidechsen;
- Entnahme geeigneter Altbäume aus der forstwirtschaftlichen Nutzung zum Ausgleich des Verlustes von Fledermausquartieren in den Gewannen Hasenholz und Rübholz (im Gewann Rübholz ergänzt durch das Anbringen von Fledermauskästen);
- Erweiterung bestehender Streuobstwiesen und Auflichtung einer bestehenden Bahnböschung zur Sicherung von Teilen einer lokalen Zauneidechsenpopulation.

Die betroffenen Grundstückseigentümer wurden mit Schreiben vom 11. Januar 2011 angehört, dabei wurden neun Einwendungen erhoben.

B.1.3.6.4 Gegenstand des 4. Planänderungsverfahrens

- Entfall der Seitenablagerung Ötlingen einschließlich geändertem Entsorgungskonzept;
- Bauzeitliche Behelfsauffahrt auf die Bundesautobahn A 8 im Bereich Ötlingen;
- Entfall der Seitenablagerung Nabern, Anpassung des Wegenetzes in diesem Bereich und geänderte Wegeführung im Gewann Hasenholz wegen Langholzabfuhr;
- Wasserrechtliche Änderungen, mit denen Forderungen aus dem Anhörungsverfahren aufgegriffen wurden, insbesondere im Bereich der Eisenbahnüberführung Neckartal, der Güterzuganbindung und der Tunnelportale;
- Ausführung der Eisenbahnüberführung über den Ehnisbach als Zweifeldträgerbrücke mit versetzten Widerlagern;
- Einbau von 19 Dammringen je Tunnelröhre des Albvorlandtunnels zum Erhalt der natürlichen Grundwasserstockwerksgliederung und zur Verhinderung einer Längsläufigkeit.

Der geänderte Plan wurde nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung am 4. November 2011 in den dafür vorgesehenen Bekanntmachungsorganen in den Gemeinden Kirchheim unter Teck und Dettingen unter Teck in der Zeit vom 7. Novem-

ber 2011 bis 6. Dezember 2011 öffentlich ausgelegt. Die Einwendungsfrist endete am 20. Dezember 2011. Gegen die Planänderung gingen 14 Einwendungsschreiben ein.

Die in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzverbände wurden mit Schreiben vom 8. November 2011 zu den Planänderungen angehört und erhielten Gelegenheit, hierzu bis zum 23. Dezember 2011 Stellung zu nehmen. Es gingen 22 Stellungnahmen ein.

B.1.3.6.5 Gegenstand des 5. Planänderungsverfahrens

- Entfall der Güterzugüberleitverbindung im Bereich des Albvorlandtunnels zwischen NBS-km 26,6+05 und NBS-km 29,9+23 einschließlich des Brandschutztores;
- Neuplanung einer Überleitstelle im Bereich Kirchheim-Nabern außerhalb des Tunnels mit zwei Weichenverbindungen zwischen km 34,8+25 und km 35,2+01;
- Verlängerung der bergmännischen Bauweise im östlichen Bereich des Albvorlandtunnels um 62 m und Verschiebung der Nordröhre in Richtung BAB A 8 zwischen km 33,3+60 und 34,1+05;
- Verschiebung des Sonic-Boom-Bauwerks am Ostportal des Albvorlandtunnels in Richtung BAB A 8 zwischen km 34,1+73 und km 34,2+53;
- Verbreiterung der Grundwasserwanne am Ostportal des Albvorlandtunnels in Richtung BAB A 8 zwischen km 34,2+53 und km 34+5+48;
- Anpassung der Baugrube am Ostportal des Albvorlandtunnels für die geänderten Bauwerke Tunnel in offener Bauweise, Sonic-Boom-Bauwerk und Grundwasserwanne;
- Anpassung der Löschwasserbehälter an den Tunnelportalen und in den Verbindungsbauwerken innerhalb des Albvorlandtunnels.

Die in ihrem Aufgabenbereich berührten Träger öffentlicher Belange, die Stadt Kirchheim unter Teck und die Gemeinde Dettingen unter Teck sowie ein privater, von der Planänderung betroffener, Grundstückseigentümer wurden am 2. Februar 2012 zu der 5. Planänderung mit der Möglichkeit angehört, sich innerhalb von zwei Wochen zu der geänderten Planung zu äußern. Davon haben die Träger öffentlicher Belange und die beiden Kommunen Gebrauch gemacht.

B.1.3.6.6 Gegenstand des 6. Planänderungsverfahrens

- Erhöhung der bereits zuvor vorgesehenen Lärmschutzwand in einem Teilabschnitt an der Ostseite der bestehenden Eisenbahnstrecke Plochingen–Tübingen (Neckartalbahn) in Oberboihingen wegen Erhöhung der Lärmimmissionen aufgrund des aktualisierten Betriebsprogramms (Prognosehorizont 2025, zuvor 2015);
- Neubau eines Geh- und Radweges im Bereich des Voreinschnitts vor dem Westportal des Albvorlandtunnels als Ersatz für die bislang vorgesehene Feldwegbrücke (Steigäckerstraße) über den Voreinschnitt (Gemarkung Wendlingen, Gewann Steigäcker);
- Erweiterung der Baustellen-Einrichtungsflächen südlich des Voreinschnitts vor dem Westportal des Albvorlandtunnels (Gemarkung Wendlingen, Gewann Steigäcker).

Die geänderten Pläne lagen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in den Amtsblättern der von den Änderungen betroffenen Gemeinden Wendlingen (9. März 2012) und Oberboihingen (8. März 2012) in der Zeit vom 12. März bis zum 11. April 2012 zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 25. April 2012. Gegen die Planänderung gingen zwölf Einwendungsschreiben und Stellungnahmen von zehn Trägern öffentlicher Belange und einem Verband ein.

B.1.3.6.7 Gegenstand des 7. Planänderungsverfahrens

- Korrektur der Breite des straßenbegleitenden Geh- und Radweges an der zu verlegenden Landesstraße L 1250 und Anpassung der Schutzeinrichtungen;
- Abbruch einer Mehrfachgarage auf dem Grundstück Heinrich-Otto-Straße 57.

Die Grundstückseigentümerin der Mehrfachgarage wurde am 1. August 2012 angeschrieben und über die Planänderung informiert. Sie erhielt Gelegenheit, sich hierzu innerhalb von zwei Wochen zu äußern. Sie hat fristgerecht Einwendungen gegen die Planänderung erhoben.

B.1.3.6.8 Gegenstand des 8. Planänderungsverfahrens

- Ausbildung einer Flutmulde unterhalb der Eisenbahnüberführung Neckartal und der Neckarbrücke der Bundesautobahn A 8 mit Ausbildung einer Berme am lin-

ken Neckarufer, Absenkung der Pfahlkopfplatte unter der Mittelstütze, Optimierung des Brückenwiderlagers Ost und Verlegung eines Wassergrabens;

– Ausbildung eines Wartungsweges zum westlichen Widerlager der Eisenbahnüberführung Neckartal;
– Entfall des Zwischenangriffs Salzäcker, der Baustellen-Einrichtungsfläche am Zwischenangriff und der Behelfsauffahrt auf die BAB A 8 im Bereich Ötlingen;
– Kürzung der Förderbandanlage und Anpassung der Lage;
– Anpassung des Erdmassenkonzeptes und Einrichtung einer neuen Behelfsauffahrt auf die BAB A 8 im Bereich Nabern;
– Verschiebung der Verbindungsbauwerke 11 bis 16 im Albvorlandtunnel und Reduzierung der Größe des Verbindungsbauwerks 6;
– Einbau einer zusätzlichen Bohrpfahlwand zwischen den Tunnelröhren am Ostportal des Albvorlandtunnels;
– Entfall der Baustraße Dettingen zur Anbindung der Baustellen-Einrichtungsfläche am Ostportal an die Bundesstraße B 465;
– Veränderte bauzeitliche Geh- und Radwegführung im Bereich des Ostportals des Albvorlandtunnels;
– Umgestaltung des Regenrückhaltebeckens 5;
– Anpassung des Landschaftspflegerischen Begleitplans an geänderte naturschutzfachlich relevante Sachverhalte.

Die von der Ausbildung des Wartungsweges zum westlichen Widerlager der Neckarbrücke betroffene private Grundstückseigentümerin wurde mit Schreiben vom 26. Februar 2013 angehört. Sie hat durch ihren Anwalt fristgerecht Einwendungen gegen die erweiterte Inanspruchnahme ihres Grundstücks erhoben. Die von den übrigen Änderungen Betroffenen sowie die Fachbehörden und Naturschutzverbände wurden mit Schreiben vom 10. April 2013 angehört. Insgesamt gingen 14 Einwendungsschreiben und Stellungnahmen von neun Trägern öffentlicher Belange und einem Leitungsträger ein.

In der Anhörung zur 8. Planänderung stellte sich heraus, dass die in der 8. Planänderung beantragte Behelfsauffahrt auf die BAB A 8 im Bereich Nabern nicht wie geplant umgesetzt werden kann, da die Auffahrt in Richtung Stuttgart gemäß der Richtlinien zur Anlage von Autobahnen einen zu geringen Abstand zur bestehenden

Ausfahrt Kirchheim-Ost aufweist. Infolgedessen wurde dieser Teil der Behelfsauffahrt von der höheren Straßenbau- und -verkehrsbehörde (Abt. 4 des Regierungspräsidiums Stuttgart) abgelehnt. Die Vorhabenträgerin hat sich daraufhin entschieden, anstelle des ursprünglich geplanten Vollanschlusses nur einen ¾-Anschluss vorzusehen. Da nun keine Möglichkeit mehr zur Auffahrt auf die Autobahn in Richtung Stuttgart besteht, hat die Vorhabenträgerin die in der 8. Planänderung aufgegebene Baustraße Dettingen wieder aufgenommen und zudem die bauzeitliche Führung des Geh- und Radweges am Ostportal angepasst. Aufgrund dieser Änderungen musste auch der Landschaftspflegerische Begleitplan erneut geändert werden.

Die Anhörung der Träger öffentlicher Belange, der Naturschutzverbände und der betroffenen Kommunen erfolgte mit Schreiben vom 31. Juli 2013. Es gingen acht Stellungnahmen ein.

B.1.3.6.9 Gegenstand des 9. Planänderungsverfahrens

Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens reichte die Vorhabenträgerin eine weitere Planänderung ein, deren einziger Gegenstand

– die Erweiterung des Modulgebäudes am Stellwerk Bf Wendlingen

ist.

Die Vorhabenträgerin reichte die entsprechenden Planunterlagen mit Schreiben vom 15. Dezember 2014 bei der Stadt Wendlingen mit der Bitte um Stellungnahme ein. Mangels darüber hinausgehender erstmaliger oder stärkerer Betroffenheiten konnte auf weitere Anhörungen verzichtet werden.

Mit Schreiben vom 15. Januar 2015 teilte die Stadt Wendlingen mit, dass gegen die Planung keine Einwände oder Bedenken bestehen und ihr zugestimmt wird.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei

der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

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

Für das antragsgegenständliche Vorhaben ist nach § 18 Satz 2 AEG in Verbindung mit §§ 2, 3 Abs. 1 Satz 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und der Nummer 14.7 der Anlage 1 zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen. Die gemäß § 6 Abs. 2 und 3 UVPG erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen enthalten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

B.2.3.1 Untersuchungsraum

Die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurden auf einen Untersuchungsraum von bis zu 2 x 1.000 Meter beidseits der geplanten Trasse bezogen. Der Darstellungsraum in den Bestands- und Bewertungskarten wird auf den relevanten Wirkraum beschränkt. Dieser Wirkraum ist

- auf der Westseite durch das westliche Ufer des Neckars,
- im Osten durch die PFA-Grenze zum PFA 2.1c,
- im Norden durch die südlich gelegenenen Gebiete der Gemeinden Wendlingen am Neckar, Lindorf, Kirchheim unter Teck und Jesingen sowie

– im Süden durch die Ortsrandlagen von Oberboihingen, Dettingen und Nabern

begrenzt.

B.2.3.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

Zu den Planunterlagen gehört auch eine Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 11), in der die Auswirkungen des Vorhabens auf seine Umwelt im Einzelnen dargestellt werden, sowie eine allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen nach § 6 UVPG.

Gemäß den Unterlagen der Vorhabenträgerin, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der Öffentlichkeit und den Erkenntnissen aus der Erörterung sowie eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten:

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch werden bestimmt durch Immissionen unterschiedlicher Art, die das Vorhaben verursachen wird. In Abschnitt Wendlingen – Kirchheim verläuft ein großer Teil der Strecke in Tunneln. Das gilt sowohl für die Neubaustrecke als auch für deren Zulaufstrecken, mit der die NBS an die Neckartalbahn angebunden wird. Aus den unterirdisch verlaufenden Streckenabschnitten wirkt kein Lärm auf Menschen ein. Auch ergeben sich über den Tunnelstrecken keine erheblichen Belästigungen durch Erschütterungen oder sekundären Luftschall, weil über den Tunnelröhren entweder keine schützenswerte Nutzung stattfindet oder die Vorhabenträgerin wirksame Schutzmaßnahmen vorsieht.

Im Bereich der offenen Streckenführung kommt es dagegen in den Bereichen um das Westportal des Albvorlandtunnels, der Güterzuganbindung, der Anbindung der Kleinen Wendlinger Kurve an die Neckartalbahn und der zu verlegenden Landesstraße L 1250 zu einer Zunahme von Lärm- und Erschütterungsimmissionen. Zur Konfliktbewältigung sind sowohl aktive als auch passive Schutzmaßnahmen vorgesehen.

Während der Bauzeit ist mit Lärm- und Erschütterungsimmissionen im Nahbereich der Baustellen-Einrichtungsflächen zu rechnen. Allerdings befinden sich die Baustellen-Einrichtungsflächen außerhalb der geschlossenen Ortslagen, so dass nur bei

einzelnen Gebäuden Immissionen auftreten werden, die oberhalb der Richtwerte für Baulärm bzw. der Anhaltswerte für Erschütterungen liegen.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima sind im Wesentlichen durch die Versiegelung bisher unbebauter Flächen bedingt. Die Flächeninanspruchnahme für die oberirdisch geführten Streckenabschnitte und die Anlage von Rettungsplätzen sowie die anlagebedingten Barriereeffekte und Umlenkungen von Luftströmungen führen zu nachteiligen Wirkungen auf die Luftqualität und das Mikroklima. Einen Konfliktschwerpunkt stellt dabei die Neckarquerung dar, die zu einem Flächen- und Funktionsverlust von Teilen eines hochwertigen, durch Wasserflächen geprägten, Klimatops führt. Als Ausgleich für diese Eingriffe ist im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen die Schaffung Kaltluft produzierender Grünlandflächen und die Pflanzung lufthygienisch wirksamer Gehölzbestände vorgesehen. Durch die 4. Planänderung (Verzicht auf die ursprünglich vorgesehenen Erdmassenablagerungen entlang der Autobahn A 8 und der Neubaustrecke) haben sich die dauerhaften Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Luft und Klima zudem reduziert.

Während der Bauzeit ergeben sich vorübergehende Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima sowohl durch den bauzeitlichen Verlust klimatisch und/ oder lufthygienisch bedeutsamer Strukturen als auch durch die Emissionen der Baufahrzeuge und -maschinen sowie nicht vollständig vermeidbarer Staubaufwirbelungen.

Durch den späteren Bahnbetrieb ist dagegen nicht mit Auswirkungen auf die Luftqualität zu rechnen, da aufgrund des elektrischen Betriebs keine oder nur geringe Emissionen von Abgasen, Aerosolen oder Stäuben auftreten werden.

Aufgrund des überwiegend unterirdischen Streckenverlaufs beschränken sich mögliche Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen auf die kurzen oberirdisch verlaufenden Streckenteile. Während der Bauzeit werden im Bereich der beiden Portale des Albvorlandtunnels und des Zwischenangriffs Kirchheim Baustellen-Einrichtungsflächen entstehen, für die sowohl Äcker als auch Streuobstwiesen sowie eine ökologisch hochwertige Sukzessionsfläche am Zwischenangriff Kirchheim beansprucht werden. Nach Ende der Bauarbeiten werden die in Anspruch genommenen Flächen wieder renaturiert, so dass keine dauerhaften Auswirkungen zu erwarten sind.

Durch die Anlage der Fahrwege für die Neubaustrecke, die Kleine Wendlinger Kurve, die Güterzuganbindung und der Rettungsplätze sowie durch die Verlegung der

L 1250 kommt es zu einer zusätzlichen Flächenversiegelung und damit dauerhaft zu einem Verlust der Lebensraumfunktionen auf diesen Flächen. Dabei werden auch Flächen in ausgewiesenen Schutzgebieten beansprucht und geschützte Biotope und Naturdenkmale berührt, die sich jedoch in einem bereits durch die BAB A 8 vorbelasteten Bereich befinden und durch die weitgehende Wiederherstellung der Flächen nach dem Ende der Bauarbeiten und geeignete Ausgleichsmaßnahmen nicht dauerhaft erheblich beeinträchtigt werden.

Konfliktschwerpunkte gibt es darüber hinaus bei Zauneidechsen und Feldlerchen, in deren Habitate eingegriffen wird. Die Tötung einzelner Tiere kann dabei nicht ausgeschlossen werden. Der Eingriff wird daher als erheblich eingestuft. Auch besteht ein Kollisionsrisiko für Tiere, die die Neubaustrecke im oberirdisch verlaufenden Bereich überqueren. Durch die hohe Verkehrsbelastung der BAB A 8 und die enge Bündelung der NBS mit der Autobahn relativiert sich das Kollisionsrisiko jedoch ebenso wie die Trennwirkung der Trasse. Für Vögel besteht dagegen eine zusätzliche Gefahr durch die Oberleitungen.

Der landschaftspflegerische Begleitplan sieht sowohl Minderungs- und Schutzmaßnahmen, mit denen die Eingriffe in das Schutzgut Tiere und Pflanzen auf ein Minimum reduziert werden, als auch umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor, mit denen die unvermeidlichen Eingriffe kompensiert werden.

Da die Neubaustrecke im Bereich Wendlingen bis Kirchheim überwiegend in Tunnellage verläuft, beschränken sich die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden auf die oberirdischen Bereiche der Neubaustrecke, der Kleinen Wendlinger Kurve, der Güterzuganbindung und der verlegten Landesstraße L 1250. Die geplanten Baumaßnahmen führen zu zusätzlicher Bodenversiegelung und zu einer bauzeitlichen Umlagerung des Oberbodens bei den Baustellen-Einrichtungsflächen. Dabei werden überwiegend hochwertige Böden in Anspruch genommen, ohne dass der Verlust durch geeignete Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen kompensiert werden kann.

Auswirkungen gibt es auch auf das Schutzgut Wasser. So werden die Trinkwassergewinnungsanlagen in Wendlingen bauzeitlich beeinträchtigt, da die schützenden Deckschichten entfernt werden müssen. Allerdings wird sichergestellt, dass durch wechselseitige Baumaßnahmen auf der linken und rechten Seite des Neckars, die Trinkwassergewinnung auch während der Bauzeit aufrecht gehalten werden kann.

Bauzeitlich ist auch eine Grundwasserabsenkung im Bereich der Tunnelröhren erforderlich. Durch die Brückenbauwerke wird dauerhaft in Oberflächengewässer eingegriffen. Im Falle der Neckarquerung ist zusätzlich die Ausbildung einer Flutmulde vorgesehen, um eine Erhöhung der Hochwassergefahr durch das Bauwerk zu vermeiden.

Erhebliche dauerhafte Auswirkungen des Vorhabens sind bei Beachtung der umfangreichen Nebenbestimmungen jedoch weder beim Grundwasser noch bei Oberflächengewässern zu erwarten.

Das Landschaftsbild wird durch das Vorhaben aufgrund der überwiegend unterirdischen Trassenführung und der engen Bündelung der Neubaustrecke mit der bestehenden Autobahn in den oberirdisch verlaufenden Streckenabschnitten nur in geringem Umfang beeinträchtigt.

Der Eingriff in geschützte Kultur- und sonstige Sachgüter beschränkt sich auf den Abriss des Doppelhauses Heinrich-Otto-Straße 53/ 54, das zur denkmalgeschützten Sachgesamtheit „Firma Otto“ gehört, sowie auf bauzeitliche und dauerhafte Beeinträchtigungen der zu dieser Sachgesamtheit gehörenden Freiflächen.

B.2.3.3 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

Die in § 2 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nichtumweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktanalyse.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Dies ist für das vorliegende Vorhaben zu bejahen. Obwohl die vorhabensbedingten Umweltauswirkungen für mehrere Schutzgüter erheblich sind, stellt die Planung des Vorhabens nach den vorgenommenen Planänderungen und unter Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen in ausreichendem Maße eine wirksame Umweltvorsorge sicher. Beeinträchtigungen werden damit so weit wie möglich vermieden. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden auf das unabdingbare Maß begrenzt. Diese verbleibenden Beeinträchtigungen werden soweit wie möglich durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Die Umsetzung dieses Minimierungsgebotes gelingt nahezu für alle betroffenen Schutzgüter, insbesondere für die in § 2 Abs. 1 Satz 2 Nummer 1 UVPG genannten und damit erstrangigen Schutzgüter.

Die weder vermeidbaren noch kompensierbaren Auswirkungen werden in den Planunterlagen aufgezeigt. Dies betrifft allen voran den in Anspruch genommenen hochwertigen Boden, der sowohl bauzeitlich als auch dauerhaft kompensationslos verloren geht. Weitere nicht (vollständig) kompensierbare Auswirkungen lassen sich bei weiteren Schutzgütern verzeichnen. Diese können allerdings auf ein Maß reduziert werden, das einer erheblichen Beeinträchtigung nicht entspricht.

Auch Wechselwirkungen zwischen den betroffenen Schutzgütern führen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen. Die wahrscheinlich auftretenden Grundwasserstände und -zuflüsse werden sich nicht nachteilig auf Gewässer, Flora oder Fauna auswirken.

Die verbleibenden Kompensationsdefizite stehen der Zulassung des Vorhabens schlussendlich in Anbetracht dessen öffentlichen Bedarfs, den der Gesetzgeber durch Aufnahme in den Bedarfsplan des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)) (vgl. Anlage zu § 1 BSWAG, Nr. 1, lit. a), laufende Nr. 20) zum Ausdruck bringt, nicht entgegen.

B.3 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.3.1 Planrechtfertigung

Der Planfeststellungsabschnitt 2.1a/b ist Teil der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg und daher als notwendiger Bestandteil dieser Strecke von deren Planrechtfertigung mit umfasst. Zur Planrechtfertigung des Gesamtvorhabens, zu dem neben der Aus- und Neubaustrecke auch die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart gehört, wird auf die Beschlüsse zu den bereits planfestgestellten Abschnitten der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg und des Projekts Stuttgart 21 verwiesen. Neue Erkenntnisse bezüglich des Gesamtvorhabens haben sich auch im Anhörungsverfahren zum PFA 2.1a/b nicht ergeben. Zwar hat die Vorhabenträgerin mit der 6. Planänderung eine aktualisierte Verkehrsprognose vorgelegt, mit der die Anzahl der leichten Güterzüge, die die NBS nachts voraussichtlich befahren werden, von 40 auf 16 korrigiert wird, an der Planrechtfertigung des Vorhabens ändert sich dadurch jedoch nichts. Die Planrechtfertigung ist bereits durch die Feststellung des vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)) (vgl. Anlage zu § 1 BSWAG, Nr. 1, lit. a), laufende Nr. 20) gegeben. Daran hat sich ebenso wenig etwas geändert wie an den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen.

Der Planfeststellungsabschnitt Wendlingen – Kirchheim weist jedoch einige Besonderheiten auf, die einer gesonderten Betrachtung bedürfen. Dazu gehören die Kleine Wendlinger Kurve mit der Anbindung an die Neckartalbahn, die Güterzuganbindung und die Verlegung der Landesstraße L 1250.

Mit der Kleinen Wendlinger Kurve wird die Neubaustrecke (NBS) an die Bestandstrecke der Neckartalbahn angebunden. Damit wird der künftige Flughafenbahnhof auch für Züge aus Richtung Tübingen erreichbar. Die Kleine Wendlinger Kurve (KWK) ist zwar Teil des Planfeststellungsabschnittes 2.1a/b, gehört inhaltlich jedoch zum Projekt Stuttgart 21. Die Planrechtfertigung für die KWK ergibt sich daher aus der Rechtfertigung dieses Projekts.

Die Güterzuganbindung (GZA) soll eine Mitnutzung der Neubaustrecke für Güterzüge ermöglichen und dient der besseren Auslastung der NBS. Aufgrund der Steigungen kann die NBS jedoch nur von leichten Güterzügen befahren werden. Um Kon-

flikte mit den deutlich schnelleren ICE-Zügen zu vermeiden, soll die Strecke zudem nur nachts mit Güterzügen befahren werden. Die Planrechtfertigung für die Güterzuganbindung ergibt sich aus den Zielen des Gesamtvorhabens, zu denen auch die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Korridors Stuttgart – Ulm für den Güterverkehr gehört.

Die GZA macht die Verlegung der Landesstraße L 1250 erforderlich. Die künftige GZA würde die L 1250 im heute bestehenden Verlauf zwischen der Autobahnunterführung und dem von der Stadt Wendlingen geplanten Vorhaben „BÜ-Beseitigung Schützenstraße“ mit dem zur Anbindung des Bebauungsplangebietes „Steigäcker/ Hinter den Gärten“ vorgesehenen Knotenpunkt höhengleich kreuzen. Aufgrund der geringen Abstände des Kreuzungspunktes GZA/ L 1250 mit diesem Knotenpunkt einerseits und der Autobahnunterführung andererseits ist eine niveaufreie Kreuzung der GZA mit der L 1250 nicht möglich. Neue höhengleiche Kreuzungen von Eisenbahnen mit Straßen (Bahnübergänge) dürfen nach § 12 Abs. 1 EBO außerhalb von Bahnhöfen oder der Hauptsignale von Abzweigstellen nicht mehr angelegt werden. Eine Variante, die L 1250 mit vertretbarem Aufwand kleinräumig zu verlegen, hat die Vorhabenträgerin nicht gefunden. Eine solche Lösung drängt sich aufgrund der vorhandenen Abstandverhältnisse auch nicht auf. Denkbar wäre zwar eine Unterführung der L 1250 unter die Güterzuganbindung, dies hätte jedoch zur Folge, dass der Knotenpunkt ebenfalls in Tieflage gebaut werden müsste. Diese Variante brauchte jedoch nicht näher untersucht zu werden, da sie wegen der damit einhergehenden Sichtbehinderungen bereits aus Gründen der Verkehrssicherheit ausscheidet. Zudem wäre damit auch ein erheblicher Eingriff in Grundwasser führende Bodenschichten verbunden. Auch eine eventuell denkbare Überführung der L 1250 über die GZA drängt sich nicht auf, da in diesem Fall auch die zur Beseitigung des Bahnübergangs in der Schützenstraße erforderliche Kreuzung der Neckartalbahn in Hochlage erfolgen müsste. Dies hätte nicht nur nachteilige Auswirkungen auf das Stadtbild von Wendlingen, sondern würde auch eine sehr steile Rampe für die L 1250 erfordern, da diese zunächst unter die Autobahn hindurchgeführt werden müsste.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger der L 1250 hat die Vorhabenträgerin schließlich eine Lösung gefunden, bei der die Landesstraße bereits etwa 800 Meter südlich der Autobahnunterführung auf die Westseite der Neckartalbahn verlegt wird. Da diese Lösung jedoch die Planungshoheit des Straßenbaulastträgers berührt und über eine notwendige Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 VwVfG hinaus-

geht, haben die DB Netz AG als Vorhabenträgerin für die GZA und das Land Baden-Württemberg als Straßenbaulastträger der L 1250 eine Vereinbarung getroffen, nach der das Land selbst die Verlegung der L 1250 beantragt. Für die Verlegung der L 1250 hat das Land Baden-Württemberg, vertreten durch die Straßenbauabteilung des Regierungspräsidiums Stuttgart, daraufhin die Durchführung eines verbundenen Planfeststellungsverfahrens nach § 78 Abs. 1 VwVfG beantragt. Die gefundene Lösung erscheint auch deshalb vorzugswürdig, weil mit der Beseitigung des Bahnübergangs in der Schützenstraße der Durchgangsverkehr ohnehin von der Nürtinger Straße auf die Heinrich-Otto-Straße verlagert werden soll. Mit der Verlegung der L 1250 erfolgt die Verkehrsverlagerung nun schon etwa 800 Meter weiter südlich, womit sich zugleich der Verkehrsfluss verstetigt, da die geänderte L 1250 nun in einer gestreckten Verkehrsführung an die L 1200 angebunden wird. Die von der Stadt Wendlingen als Ersatz für den bestehenden Bahnübergang Schützenstraße geplante Unterführung wird dadurch vom Durchgangsverkehr entlastet. Mit der Verlegung der L 1250 wird daher im Vergleich zur ursprünglichen Planung der Stadt Wendlingen auch eine bessere Verkehrsqualität erreicht.

B.3.2 Abschnittsbildung

Zur Abschnittsbildung wird auf die bisherigen Anhörungsberichte des Regierungspräsidiums Stuttgart zu den Projekten Stuttgart 21 und Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg sowie auf die dazu bereits ergangenen Planfeststellungsbeschlüsse verwiesen. Der Planfeststellungsabschnitt liegt zwischen den bereits planfestgestellten Abschnitten 1.4 (Filderbereich bis Wendlingen) und 2.1c (Kirchheim – Weilheim – Aichelberg). Die vorgenommene Abschnittsbildung ist nicht zu beanstanden.

B.3.3 Variantenentscheidung

Bezüglich der großräumigen Trassenkonzepte wird ebenfalls auf die bisherigen Anhörungsberichte und die Planfeststellungsbeschlüsse der bereits planfestgestellten Abschnitte verwiesen. An der Beurteilung der gewählten großräumigen Trasse hat sich nichts geändert. Dies gilt für den Trassenkorridor der Neubaustrecke ebenso wie für die Korridorauswahl und die Alternativen im Bahnknoten Stuttgart.

Die Varianten der Neubaustrecke im Planfeststellungsabschnitt 2.1a/b sind ausführlich in der Planunterlage „Erläuterungsbericht Teil II“ der Anlage 1 dargestellt. Die

Vorhabenträgerin hat darin die Untersuchung mehrerer Streckenführungen dokumentiert und nachvollziehbar dargelegt, dass die beantragte Alternative die am besten geeignete ist. Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde halten diese Alternative für die richtige Wahl, da durch die überwiegend unterirdisch verlaufende Streckenführung Eingriffe in Natur und Landschaft, in die Landwirtschaft und in privates Eigentum weitgehend vermieden werden können. Auch die Immissionen von Verkehrslärm auf die anliegenden Gemeinden werden gegenüber den anderen Alternativen auf ein Minimum reduziert. Eine Alternative mit geringeren Auswirkungen auf ihre Umwelt drängt sich nicht auf. Dies gilt gleichermaßen für die Kleine Wendlinger Kurve und die Güterzuganbindung. Auch für die infolge der Güterzuganbindung erforderlich werdende Verlegung der L 1250 konnte keine besser geeignete Alternative zur beantragten Streckenführung gefunden werden.

Die Vorhabenträgerin hatte zunächst ein Vortriebskonzept für den Albvorlandtunnel mit zwei Zwischenangriffen vorgesehen, um durch gleichzeitiges Arbeiten an sechs Angriffspunkten (von den Zwischenangriffen wird jeweils in beide Richtungen gearbeitet) die Bauzeit möglichst kurz zu halten. Da die Bohnackerhöfe jedoch früher als erwartet umgesiedelt werden können und dadurch der Tunnelvortrieb am Westportal zeitgleich mit dem Tunnelvortrieb am Ostportal beginnen kann, ist der Grund für den zweiten Zwischenangriff entfallen. Die Vorhabenträgerin hat ihr Vortriebskonzept deshalb geändert. Das neue Vortriebskonzept, das Teil der 8. Planänderung ist, sieht nur noch den Zwischenangriff Kirchheim vor; der Zwischenangriff Salzäcker entfällt. Aufgrund des geänderten Vortriebskonzepts ist zwar gegenüber der Ursprungsplanung eine weitere Behelfsaus-/ -auffahrt auf die BAB A 8 vorgesehen. (Die in der 4. Planänderung vorgesehene Behelfsaus-/ -auffahrt Ötlingen am Zwischenangriff Salzäcker entfällt dafür.) Die Auswirkungen dieser Vortriebsvariante auf öffentliche und private Belange sind im Ergebnis dennoch geringer als bei der Variante mit zwei Zwischenangriffen. Die Variante mit nur einem Zwischenangriff ist deshalb vorzuziehen. Ebenfalls vorzuziehen ist der, in der 4. Planänderung beantragte, vollständige Abtransport der Tunnelausbruchmassen gegenüber dem ursprünglichen Entsorgungskonzept, bei dem zirka die Hälfte des Erdaushubs entlang der Autobahn A 8 und (zu einem kleineren Teil) der Neubaustrecke abgelagert werden sollte. Überlegungen, den Zwischenangriff „Salzäcker“ von der Südseite aus anzugehen, haben sich durch die 8. Planänderung erledigt.

Auf bauzeitliche Alternativen zur Verkehrsführung der L 1250 sowie zur bauzeitlichen Führung des nicht motorisierten und des landwirtschaftlichen Verkehrs wird unter B.3.10.2.2 ausführlich eingegangen.

B.3.4 Raumordnung und Landesplanung

Die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg entspricht den Zielen und Grundsätzen der Landes- und Regionalplanung. Die Leitvorstellung der Verkehrspolitik ist geprägt von einer ausgewogenen und koordinierten Entwicklung aller Verkehrsträger, um die Mobilität für Bürger und Wirtschaft zu erhalten und die Freiheit der Wahl der Verkehrsmittel zu sichern. Dazu ist ein leistungsfähiges Verkehrsnetz zu schaffen, das die Arbeitsteilung und den Leistungsaustausch innerhalb des Landes und über seine Grenzen hinaus fördert (Landesentwicklungsplan 1983, Plansatz 2.5.1).

Die Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm und mit dieser der hier zu beurteilende Abschnitt 2.1a/b verwirklicht den unter Ziffer 4.1.7 (Z) im Landesentwicklungsplan 2002 des Landes Baden-Württemberg verankerten Plansatz, den Fernverkehr der Eisenbahn durch Aus- und Neubau weiterer Strecken zu verbessern und daher u. a. auf die Realisierung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart – Ulm hinzuwirken. Das Vorhaben dient zudem dem Grundsatz 4.1.2.1 (G) und dem Vorschlag 4.1.2.12 (V) des Regionalplans vom 22. Juli 1998, mit dem der Verband Region Stuttgart (VRS) eine Verbesserung der Einbindung der Region in das nationale und internationale Schienennetz sowie des Regional- und Nahverkehrs anstrebt. Die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg wird diesbezüglich explizit benannt. Mit ihr wird die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Fern-, Regional- und Nahverkehr wesentlich verbessert und die Region Stuttgart in das nationale und internationale Schienennetz eingebunden. Auch im aktuell geltenden Regionalplan vom 22. Juli 2009 wird das Vorhaben im Plansatz 4.1.2 ausdrücklich erwähnt. Die Trasse der geplanten Neubaustrecke ist zudem in der Raumnutzungskarte des Regionalplans als Infrastrukturvorhaben eingetragen. Der Verband Region Stuttgart als Träger der Regionalplanung sowie die höhere Raumordnungsbehörde befürworten das Vorhaben daher ausdrücklich.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat die nunmehr zugrunde liegende Streckenführung in seiner raumordnerischen Beurteilung vom September 1995 mit dem Ergebnis bewertet, dass diese mit den Vorgaben aus dem Landesentwicklungsplan

und den Regionalplänen im Einklang steht. Die seinerzeit aufgestellten Forderungen wurden im Rahmen der Planung der vorliegenden Antragstrasse berücksichtigt und mündeten in der optimierten Antragstrasse. Diese unterscheidet sich von der ursprünglich vorgesehenen Trassenführung insbesondere durch längere Tunnelabschnitte, eine engere Bündelung mit der Autobahn A 8 und eine günstigere Gradiente. Der Albvorlandtunnel wird nun auf einer Länge von 8,2 km mit zwei eingleisigen Tunnelröhren geführt – zuvor war ein nur 3,1 km langer Tunnel mit einer zweigleisigen Tunnelröhre geplant. Die Neubaustrecke wurde im Abschnitt Wendlingen – Kirchheim in der Lage und Gradiente entsprechend modifiziert. Dadurch entfallen u. a. der Umbau der Autobahn-Anschlussstelle Kirchheim-West, die Verlegung des Kegelsbachs und weitere Eingriffe in die Natur und Landschaft, die sich aus der längeren offen geführten Strecke ergäben.

Die Neubaustrecke führt im PFA 2.1a/b auch nicht zu Konflikten mit den weiteren Zielen des Regionalplans, sie steht vielmehr im Einklang mit den dort ausgewiesenen Grünzügen der Nummern 4.1 und 4.3 sowie im Bereich der Kleinen Wendlinger Kurve mit der Grünzäsur Nr. 54. Die tabellarische Auflistung der Grünzäsuren im Regionalplan verweist selbst auf die Trasse der Neubaustrecke und setzt diese voraus. Ein Zielabweichungsverfahren ist daher nicht erforderlich.

Im Regionalplan 1998 sind im Bereich der Trasse mehrere Freiraumschutzziele vermerkt. Die technische Planung der Neubaustrecke tangierte diese Schutzziele im Wesentlichen durch die Inanspruchnahme des Regionalen Grünzugs für die – im Raumordnungsverfahren noch nicht bekannten – Standorte für die Ablagerung des Erdaushubs aus den Tunnelröhren. Weil die Vorhabenträgerin von diesen sogenannten Seitenablagerungen absieht (4. Planänderungsverfahren), besteht auch hier kein Konflikt mehr.

Der Verband Region Stuttgart weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass der Bereich südlich bzw. südwestlich des östlichen Tunnelportals in einer Größe von 25 Hektar derzeit von der Gemeinde Dettingen unter Teck und dem Verband Region Stuttgart auf seine Eignung als Standort für eine großflächige Einzelansiedlung hin geprüft werde. Veränderungen, welche die langfristige Eignung als Gewerbestandort beeinträchtigten, sollten daher spätestens nach Bauende rückgängig gemacht werden. Außerhalb der planfestgestellten Maßnahmen und der dafür in Anspruch genommenen Flächen – die Bahntrasse sowie Rettungsplätze und Regenrückhaltebecken – gibt es, von Lärmimmissionen abgesehen, keine dauerhaften Auswirkun-

gen des Vorhabens auf die Eignung von Flächen für Gewerbeansiedlungen. Wegen der engen Bündelung der Neubaustrecke mit der bestehenden Autobahn A 8 und der damit verbundenen Vorbelastung mit Verkehrslärm hat das Vorhaben keine Auswirkungen, die eine gewerbliche Nutzung von Flächen im Nahbereich der Strecke ausschließen. Sofern auch für einen Gewerbebetrieb Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden, dürfte dies bereits durch die bestehende Vorbelastung begründet sein.

B.3.5 Kommunale Belange

Das Vorhaben ist mit den kommunalen Belangen vereinbar. Die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg hat im Abschnitt Wendlingen – Kirchheim zwar Auswirkungen auf die anliegenden Städte und Gemeinden, durch die Bündelung der NBS mit der BAB A 8 und der weitgehend unterirdisch verlaufenden Strecke beschränken sich die vorhabensbedingten Auswirkungen jedoch im Wesentlichen auf zusätzliche Lärmimmissionen, die mit den vorgesehenen Schutzmaßnahmen zwar deutlich reduziert, aber nicht vollständig vermieden werden können. Dies gilt auch für die Zulaufstrecken (GZA und KWK) sowie für die verlegte Landesstraße L 1250. Während der mehrjährigen Bauzeit ist zwar insbesondere durch das hohe Transportvolumen für Baumaterial und Erdaushub sowie Immissionen der Baustellen mit spürbaren Auswirkungen auf die umliegenden Kommunen zu rechnen. Mit den vorgeschlagenen Nebenbestimmungen und den Planänderungen sind diese jedoch auf ein Minimum beschränkt.

So sind für die, nach der 8. Planänderung noch verbleibenden, drei Baustellen-Einrichtungsflächen, von denen aus der Tunnelvortrieb und der Innenausbau der Tunnelröhren erfolgt, jeweils eigene Anbindungen an das Fernstraßennetz vorgesehen. Es ist deshalb nicht zu befürchten, dass die Ortsdurchfahrten der Anliegergemeinden durch den Baustellen-Schwerlastverkehr übermäßig stark beansprucht werden. Insbesondere der Schwerlastverkehr für den Abtransport des Tunnelaushubmaterials soll möglichst auf direktem Weg über die vorgesehenen Behelfsauf- und -abfahrten der Autobahn A 8 abgewickelt werden. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass die gemeindlichen Durchfahrtsstraßen dennoch von Baufahrzeugen befahren werden. Dies ist insbesondere in Wendlingen zu erwarten, da Teile des Vorhabens wie der Bau der Brücke über den Neckar und die zwei Brücken über die Neckartalbahn sonst nicht realisiert werden könnten. Aber auch durch den

nur halbseitigen Anschluss der BE-Fläche am Ostportal des Albvorlandtunnels an die BAB A 8 sind Belastungen der Stadt durch den Baustellenverkehr zu erwarten.

Forderungen der betroffenen Städte und Gemeinden, bestimmte Straßen oder Ortsdurchfahrten für den Baustellenverkehr zu sperren, sind zwar verständlich, müssen aber zurückgewiesen werden. Die dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen stehen im Rahmen des Gemeingebrauchs jedem zur Nutzung offen. Das gilt auch für Baustellenverkehr. Dieser geht über den Gemeingebrauch nicht hinaus und stellt nicht etwa eine Sondernutzung dar. Verkehrsbeschränkungen können daher nur im Wege straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen erfolgen, die in den Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörden fallen und sich als Allgemeinverfügung an alle Verkehrsteilnehmer wenden. So kann eine Ortsdurchfahrt zwar z. B. aus Gründen der Verkehrssicherheit für den Schwerverkehr gesperrt werden, eine Sperrung lediglich für Baustellenfahrzeuge ist jedoch nicht möglich.

Auch besteht seitens der Vorhabenträgerin keine gesonderte Unterhaltungs- oder Verkehrssicherungspflicht für dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straßen und Wege, soweit deren Nutzung im Rahmen des Gemeingebrauchs erfolgt. Eine Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht der Vorhabenträgerin besteht dagegen bei den Wegen, die als Baustraßen genutzt werden sollen und in den Planunterlagen als solche ausgewiesen sind. Diese Wege sind nach Abschluss der Bautätigkeit wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückzuversetzen. Zur Beweissicherung ist der Zustand der in Anspruch genommenen Wege vor Beginn der Bauarbeiten zu dokumentieren. Die Planfeststellungsbehörde hat auf Anregung der Anhörungsbehörde hierzu eine entsprechende Nebenbestimmung festgesetzt (A.4.1).

Insgesamt greift das Vorhaben nur in geringem Umfang in die kommunale Planungshoheit ein. Dieser Eingriff ist für das Vorhaben unabdingbar und angesichts seiner Bedeutung für das Interesse der Allgemeinheit an einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur hinzunehmen. Mit der gewählten Streckenführung wird auf die kommunalen Belange hinreichend Rücksicht genommen.

B.3.6 Immissionsschutz

B.3.6.1 Vorbemerkungen

Das Vorhaben führt zu zusätzlichen Schallimmissionen auf den Gebieten der Städte und Gemeinden Wendlingen, Oberboihingen und Kirchheim unter Teck. Diese werden zum einen von der Eisenbahn-Neubaustrecke Stuttgart – Ulm selbst in den oberirdisch verlaufenden Teilabschnitten des Planfeststellungsabschnitts Wendlingen – Kirchheim verursacht, zum anderen führen auch die mit der Neubaustrecke vorgesehenen Anbindungsstrecken KWK und GZA an das Bestandsnetz zu zusätzlichen Lärmimmissionen. Darüber hinaus führt auch die verlegte Landesstraße L 1250 zu höheren Lärmimmissionen. Die Verlegung dieser Straße zwischen Wendlingen und Oberboihingen steht in direktem Zusammenhang mit der Eisenbahn-Neubaustrecke und ist zusammen mit dieser beantragt worden. Daneben treten – insbesondere im Bereich der Neubaustrecke – auch Erschütterungen durch den Bahnbetrieb und dadurch hervorgerufener sekundärer Lärm auf. Schließlich führt die etwa sechsjährige Bauzeit auch zu Baulärm und baubedingten Erschütterungen im Bereich der Baustellen-Einrichtungsflächen an den beiden Portalen des Albvorlandtunnels und am Zwischenangriff Kirchheim.

Erwartungsgemäß richteten sich daher die meisten der 575 Einwendungen gegen die als unzumutbar angesehenen Lärmbelästigungen. Durch die 6. Planänderung konnte ein Teil der Konflikte gemildert werden. Die verbleibenden Konflikte haben sowohl die Anhörungs- als auch die Planfeststellungsbehörde in den Blick genommen. Für die Beurteilung sind die von der Vorhabenträgerin vorgelegten schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen maßgebend. Diese Gutachten, mit denen die Vorhabenträgerin sowohl die betriebsbedingten als auch die baubedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen untersuchen lassen hat, waren den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen beigefügt. Mit der 6. Planänderung wurden diese Gutachten aktualisiert und in den von den Änderungen betroffenen Gemeinden erneut ausgelegt. Den Gutachten lag zunächst das prognostizierte Betriebsprogramm für das Jahr 2015 auf der Basis des Bundesverkehrswegeplans zugrunde. Im Verlauf des Anhörungsverfahrens wurde im Zuge einer Bedarfsplanüberprüfung im Jahr 2010 der Bundesverkehrswegeplan weiterentwickelt und eine Prognose für das Jahr 2025 erstellt. Dies führte zu geänderten Zugzahlen und machte eine Anpassung der Gutachten erforderlich. Diese Gutachten beziehen sich nun auf den Prognosehorizont 2025 und reichen damit über den prognostizierten Fertigstellungstermin hinaus.

Gesetzliche Anforderungen an den Prognosezeitpunkt gibt es nicht. Es muss jedoch sichergestellt sein, dass das Vorhaben nicht absehbar erst nach dem Prognosezeitpunkt fertig gestellt und in Betrieb genommen wird. Mit dem neuen Prognosezeitpunkt 2025 dürfte dies nach heutigem Kenntnisstand gewährleistet sein. Diese Anpassung war Teil des 6. Änderungsverfahrens und ist nunmehr Beurteilungsgrundlage.

Dass die schall- und erschütterungstechnischen Gutachten nicht die technisch mögliche Vollauslastung der neu zu bauenden Schienenwege und Straßen berücksichtigen, sondern sich stattdessen auf eine prognostizierte Verkehrsbelastung beziehen, ist nicht zu beanstanden. Bei der Prognose ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 3. März 1999 – 11 A 9/97 –, Rn. 62, juris) von der durchschnittlich zu erwartenden Belastung der Schienenwege und Straßen auszugehen, nicht dagegen von der technisch möglichen Maximalbelastung. Dabei ist der Immissionsprognose ein realistisches Betriebsprogramm zu Grunde zu legen, das den Anforderungen an eine fachplanerische Prognoseentscheidung genügt. Jedem Eisenbahn-Infrastrukturprojekt immanent ist aber die grundsätzliche Möglichkeit, dass sich das der Planung zugrunde gelegte Betriebsprogramm verändert und die ursprüngliche Prognose scheitert. Dieses regelmäßig bestehende Prognoserisiko rechtfertigt jedoch nicht die Festschreibung der Art und Zahl der maximal auf den Neubaustrecken verkehrenden Züge (bzw. Fahrzeuge auf der L 1250) und eines maximal zulässigen Beurteilungspegels im Sinne einer Lärmschutzgarantie. Sollte sich herausstellen, dass das Betriebsszenario des Bundesverkehrswegeplans (bzw. die Verkehrsprognose für die verlegte L 1250) eine zu geringe Streckenauslastung in Ansatz bringt, so steht hierfür das gesetzliche Instrumentarium des § 75 Abs. 2 VwVfG zur Verfügung. Sollten sich folglich nach Inbetriebnahme der neu- bzw. ausgebauten Verkehrswege nicht vorhersehbare, stärkere Lärmbetroffenheiten zeigen, so kann dem mittels ergänzender Schutzauflagen bzw. gegebenenfalls einer Geldentschädigung begegnet werden. Die Vorgehensweise bei der Erstellung der Gutachten ist daher nicht zu beanstanden.

Nicht verlangt werden kann die Überprüfung der Gutachten mittels Messungen. Nach § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ist der Verkehrslärm zu berechnen. Entsprechendes gilt auch für die Ermittlung von Erschütterungsimmissionen. Die Aussagekraft von Messungen wäre nur gesichert, wenn diese statistisch abgesichert wären und auf ausreichend viele, repräsentative Einzelmessungen beruhten. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Messungen nicht von Zufällig-

keiten wie Witterungseinflüssen verfälscht werden. Diese Anforderungen sind jedoch nur mit sehr langen Messzeiträumen zu erfüllen. Hierauf weist die Vorhabenträgerin in ihrer Äußerung zu den Einwendungen und Stellungnahmen zu Recht hin.

B.3.6.2 Schallimmissionen

B.3.6.2.1 Betriebsbedingt

B.3.6.2.1.1 Portal Wendlingen (Westportal) mit Güterzuganbindung und Kleiner Wendlinger Kurve

Auf den Portalbereich Wendlingen wirken sich sowohl die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm (NBS) als auch die Güterzuganbindung (GZA) und die Kleine Wendlinger Kurve (KWK) nördlich des KWK-Tunnels aus. Die von diesen Eisenbahnstrecken hervorgerufenen Lärmimmissionen hat die Vorhabenträgerin untersuchen lassen und das Ergebnis in einem Gutachten (Anlage 13.1A) dargestellt. Da es sich bei den genannten Strecken ausnahmslos um Neubauvorhaben handelt, ist der Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gegeben und es sind die dort festgelegten Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Darüber hinaus wird mit der Güterzuganbindung auch in die bestehende Neckartalbahn eingegriffen. Da hier nur eine zusätzliche Weiche eingebaut und bestehende Weichen verschoben werden, die Gleise der Neckartalbahn in ihrer Lage aber nicht verändert werden und die Leistungsfähigkeit der Neckartalbahn auch nicht erhöht wird, ist der bauliche Eingriff in diese Bestandsstrecke nicht als erheblich einzustufen. Die 16. BImSchV ist daher für diese Änderung nicht anzuwenden.

Das von der Vorhabenträgerin mit der gutachterlichen schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung beauftragte Ingenieurbüro hat die Lärmimmissionen der drei Schienenwege überlagert und übergreifend berechnet, so dass der Anteil der einzelnen Strecken nicht ausgewiesen wird. Dies ist angesichts der räumlichen Nähe nicht zu beanstanden und erscheint aufgrund der wechselseitigen Verflechtungen – Züge auf der GZA und der KWK befahren auch die NBS – sachgerecht.

Das Gutachten weist an 17 von 84 untersuchten Gebäuden (Immissionspunkten) Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte auf. Zur Konfliktbewältigung sieht die Vorhabenträgerin Lärmschutzwände beidseitig der NBS sowie an der Ostseite der Güterzuganbindung mit einer Höhe von bis zu 2,5 Meter vor. Durch

diese Maßnahmen des aktiven Schallschutzes können die Lärmimmissionen an allen Gebäuden unter die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung reduziert werden. Es verbleiben somit keine Ansprüche auf weitergehende Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich.

Ebenfalls keine Ansprüche auf weitergehende Lärmschutzmaßnahmen bestehen für Gebäudeeigentümer in der Gemeinde Unterensingen. Das Verkehrslärmgutachten (Anlage 13.1A) zeigt in den Immissionsplänen für den Portalbereich Wendlingen (Anlagen III.1.1 und III.1.2), dass die von der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm, der Kleinen Wendlinger Kurve und der Güterzuganbindung hervorgerufenen Schallimmissionen tagsüber unter 57 dB(A) und nachts unter 47 dB(A) liegen. Die Immissionswerte liegen damit sogar noch unter den Grenzwerten der 16. BImSchV für Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheimen. Das Anbringen einer Lärmschutzwand auf der Eisenbahnüberführung Neckartal, wie von der Gemeinde Unterensingen gefordert, kann mithin nicht aufgrund der betriebsbedingten Schallimmissionen allein verlangt werden. (Zu Ansprüchen aus Gesamtverkehrslärm siehe unten B.3.6.2.1.5.)

Die Kleine Wendlinger Kurve wird zur Hälfte im Tunnel geführt, oberirdisch verlaufen nur die Anbindungsbereiche an die NBS und die Neckartalbahn. Nur im Nahbereich dieser Streckenabschnitte können Lärmimmissionen auftreten. Im Bereich der Anbindung der KWK an die NBS gibt es – wie oben ausgeführt – keine Lärmschutzansprüche. Der Anbindungsbereich der KWK an die Neckartalbahn südlich des KWK-Tunnels führt zu Lärmimmissionen bei Gebäuden in den Straßen Meisenweg, Unterboihinger Straße und Daimlerstraße. Sämtliche Immissionen liegen jedoch unter den Grenzwerten der 16. BImSchV, so dass durch die KWK in diesem Bereich keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen ausgelöst werden. Dies gilt jedoch nur für die neu zu bauende KWK selbst. Die Anbindung der KWK an die Neckartalbahn ist getrennt davon zu bewerten, da es sich bei Letzterer nicht um einen Neubau, sondern um eine bauliche Änderung einer Bestandstrecke handelt.

Für diese bauliche Änderung werden auf einer Länge von 600 Metern die bestehenden Gleise um bis zu drei Meter nach Westen verschwenkt. Der bauliche Eingriff in die Bestandstrecke ist mithin als erheblich im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) einzustufen. Um zu klären, ob der erhebliche bauliche Eingriff auch zu einer wesentlichen Änderung des bestehenden Schienenweges führt, hat das von der Vorhabenträgerin beauftragte Ingenieurbüro

an insgesamt 28 Gebäuden (Immissionspunkten) – nach Stockwerken getrennt – die Auswirkungen der baulichen Änderungen untersucht. Dabei hat das Ingenieurbüro zunächst für jedes Stockwerk der untersuchten Gebäude geprüft, ob durch das Vorhaben eine wesentliche Änderung des vorhandenen Schienenweges (Neckartalbahn) im Sinne der 16. BImSchV hervorgerufen wird. Da die Neckartalbahn nicht um weitere Gleise erweitert werden soll, liegt eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur dann vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht wird; Letzteres gilt jedoch nicht in Gewerbegebieten. Nur wenn eine dieser Voraussetzungen vorliegt, ist der Anwendungsbereich der 16. BImSchV gegeben. Der zuletzt genannte Anwendungsfall ist bei der KWK-Anbindung nicht relevant, da die Vorbelastung bei allen Gebäuden unter 70/ 60 dB(A) liegt.

Da es bei 16 der 28 untersuchten Gebäude zu einer Lärmsteigerung um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage/ 60 dB(A) in der Nacht kommt, führt der als erheblich einzustufende bauliche Eingriff in die Bestandstrecke bezüglich dieser 16 Gebäude auch zu einer wesentlichen Änderung des Schienenweges. Für diese Gebäude ist daher sicherzustellen, dass die gebietsbezogenen Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV eingehalten werden.

Der Lärmgutachter hat den Vorgaben der 16. BImSchV folgend alle Beurteilungspegel auf ganze dB-Werte aufgerundet. Pegelerhöhungen von 2,1 dB(A) führen daher bereits zu einer wesentlichen Änderung. In seiner schalltechnischen Untersuchung (Anlage 13.1A) kommt das Ingenieurbüro zu dem Ergebnis, dass bei 14 der 16 zuvor genannten Gebäude die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden.

Zur Konfliktbewältigung sieht die Vorhabenträgerin aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer bis zu 3,5 m hohen Lärmschutzwand an der Ostseite der Neckartalbahn vor. Von insgesamt 79 Schutzfällen bei den 14 Gebäuden mit zusammen 43 Wohneinheiten östlich der Neckartalbahn werden bei dieser Wandhöhe 64 Schutzfälle gelöst, es verbleiben jedoch noch Grenzwertüberschreitungen von bis zu 9 dB(A) an drei Gebäuden in der Unterboihinger Straße mit zusammen 15 Schutzfällen. Die Anzahl der Schutzfälle berechnet sich aus der Anzahl der

Wohneinheiten (Wohnungen) mit Immissionskonflikten im Tag- und/ oder Nachtzeitraum, wobei Wohneinheiten, bei denen sowohl tags als auch nachts Grenzwertüberschreitungen auftreten, doppelt gewichtet werden (zwei Schutzfälle pro Wohneinheit).

Neben diesen 15 Schutzfällen kommt es bei drei weiteren Gebäuden in der Daimlerstraße zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte. Die Lärmimmissionen bei den Gebäuden in der Daimlerstraße könnten nur durch eine weitere, auf der Westseite der Neckartalbahn anzubringende Lärmschutzwand reduziert werden, die die Vorhabenträgerin jedoch nicht vorsieht. Sie begründet den Verzicht auf aktive Schallschutzmaßnahmen für diese Gebäude damit, dass diese vorwiegend als Büros genutzt würden und sich die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte auf den Nachtzeitraum beschränke. Der Aufwand zur Errichtung einer Lärmschutzanlage stehe daher in keinem angemessenen Verhältnis zum Schutzzweck. Die Argumentation der Vorhabenträgerin ist schlüssig und der Verzicht auf eine weitere Lärmschutzwand gerechtfertigt. Die nächtlichen Grenzwertüberschreitungen betragen maximal 0,9 dB(A). Selbst wenn die Gebäude zum Teil auch für Wohnzwecke genutzt werden sollten, sind die Grenzwertüberschreitungen doch als gering anzusehen. Der erhebliche finanzielle Aufwand für eine zweite Lärmschutzwand an der Westseite der Neckartalbahn ist unter diesen Voraussetzungen unverhältnismäßig.

Im Bereich der KWK verbleiben mithin insgesamt (die oben erwähnten) 15 ungelösten Schutzfälle. Sie könnten durch eine höhere Schutzwand vollständig gelöst werden. Davon hat die Vorhabenträgerin jedoch abgesehen. Sie hat ihre aktiven Lärmschutzmaßnahmen so gewählt, dass das Verhältnis aus den Kosten der Lärmschutzwand und der Anzahl der damit gelösten Schutzfälle unter Berücksichtigung der verbleibenden Schutzfälle am günstigsten ist.

Die Vorhabenträgerin verzichtet damit auf den grundsätzlich gebotenen Vollschutz und begründet dies mit hohen „Sprungkosten“, die sich bei höheren Lärmschutzwänden ergäben. Das von der Vorhabenträgerin beauftragte Ingenieurbüro hat zwar in seiner schalltechnischen Untersuchung die absoluten Kosten für die Schallschutzwand in Abhängigkeit von deren Höhe nicht explizit genannt, sondern die Darstellung auf die Kosten pro Schutzfall beschränkt. Es wird dennoch deutlich, dass die Kosten pro gelösten Schutzfall mit zunehmender Wandhöhe deutlich ansteigen. Dies ist allerdings nur als Indiz für einen unverhältnismäßigen Aufwand zu werten und rechtfertigt allein noch nicht den Verzicht auf den grundsätzlich gebote-

nen Vollschutz. Die Vorhabenträgerin verweist jedoch darauf, dass mit der beantragten Wandhöhe die Immissionswerte an allen Immissionspunkten östlich der Neckartalbahn unter der bereits bestehenden Vorbelastung liegen. Nach der Anbindung der KWK an die Neckartalbahn und der Errichtung der Lärmschutzwand in der geplanten Höhe sind die Lärmimmissionen bei den anspruchsberechtigten Wohnungen niedriger als im Nullfall (beim Verzicht auf das Bauvorhaben). Da also durch die vorgesehene Lärmschutzwand bereits eine Reduzierung der Vorbelastung bei diesen Wohnungen eintritt und eine weitergehende Lärmreduzierung nur mit hohen Zusatzkosten erreichbar wäre, ist das vorgesehene Schutzniveau und damit der Verzicht auf den Vollschutz gerechtfertigt. Um überhaupt einen weiteren Schutzfall lösen zu können, müsste die Lärmschutzwand auf bis zu fünf Meter erhöht werden, was die Kosten pro gelöstem Schutzfall von etwa 22.000 Euro auf rund 24.000 Euro erhöhen würde. Mit diesen Zusatzkosten könnten acht weitere Schutzfälle gelöst werden. Dem stünden jedoch Gesamtkosten von ca. 1,73 Mio. Euro (24.000 Euro x 72 gelöste Schutzfälle) gegenüber, während für die Antragslösung etwa 1,41 Mio. Euro (22.000 Euro x 64 gelöste Schutzfälle) aufzuwenden sind. Die acht zusätzlich gelösten Schutzfälle würden also jeweils rund 40.000 Euro kosten, während sich die Kosten für die 64 gelösten Schutzfälle der Antragslösung auf jeweils etwa 22.000 Euro belaufen. Dies muss angesichts der bereits mit der niedrigeren Lärmschutzwand erreichten Reduzierung der Lärmimmissionen unter die bestehende Vorbelastung als unverhältnismäßig gewertet werden.

Auch die Berücksichtigung der Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen) führt zu keiner anderen Bewertung. Mit Schreiben vom 31. Juli 2012 hat das von der Vorhabenträgerin beauftragte Ingenieurbüro das Ergebnis seiner Untersuchung der Außenwohnbereiche vorgelegt. Es wurden insgesamt sechs Außenwohnbereiche an drei Etagen des Gebäudes Unterboihinger Straße 65 festgestellt, die von einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV betroffen sind und bei denen die Immissionsgrenzwerte auch bei der vorgesehenen Lärmschutzwand noch überschritten werden. Das Ingenieurbüro kommt in dieser Untersuchung zu dem Ergebnis, dass für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte an den Außenwohnbereichen eine bis zu fünf Meter hohe Lärmschutzwand erforderlich wäre. Die Kosten pro gelösten Schutzfall lägen mit ca. 24.000 Euro über denen der Antragslösung. Damit könnten zwar zugleich acht weitere Schutzfälle gelöst werden, was jedoch zu hohen Zusatzkosten führen würde, die angesichts des Umstandes, dass die Lärmimmissionen auch an den Außenwohnbereichen bereits mit der beantragten Lärmschutzwand unter das Niveau des Nullfalls (bei Verzicht auf die KWK) vermindert werden,

als unverhältnismäßig erscheint. Eine höhere Lärmschutzwand würde zudem zu einer stärkeren Beeinträchtigung des Ortsbildes der Gemeinde Oberboihingen führen und die zerschneidende Wirkung der Eisenbahntrasse verstärken.

Andere aktive Schallschutzmaßnahmen, die alternativ oder zusätzlich zu einer Lärmschutzwand in Betracht kommen würden, wie das „Besonders Überwachte Gleis“ (BüG), scheiden im vorliegenden Fall aus, da die hierfür erforderlichen technischen Randbedingungen, wie die Streckenhöchstgeschwindigkeit und die Länge des Streckenabschnitts, nicht gegeben sind. Dies hat die Vorhabenträgerin in ihrer Äußerung zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange nachvollziehbar dargelegt.

B.3.6.2.1.2 Portalbereich Kirchheim (Ostportal)

Im Portalbereich Kirchheim wirkt sich nur die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm aus. Es gibt hier im Gegensatz zum Portalbereich Wendlingen keine Anbindung an vorhandene Eisenbahnstrecken. Da es sich um ein Neubauvorhaben handelt, ist die 16. BImSchV anzuwenden. Die dort festgelegten Grenzwerte werden jedoch ausweislich des Lärmgutachtens bei keinem der untersuchten Gebäude überschritten. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht daher in diesem Bereich nicht.

B.3.6.2.1.3 Güterzuganbindung

Die von der Güterzuganbindung ausgehenden Lärmimmissionen führen im Umfeld der Nürtinger Straße in Wendlingen zu einer Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV in der Nacht. Zur Reduzierung dieser Lärmimmissionen sieht die Vorhabenträgerin die Errichtung einer 375 Meter langen Lärmschutzwand an der Ostseite der Güterzuganbindung vor. Mit Hilfe dieses aktiven Lärmschutzes können die Grenzwerte auch nachts eingehalten werden.

B.3.6.2.1.4 Verlegung der L 1250

Durch die Verlegung der L 1250 auf die Westseite der Neckartalbahn wird die Heinrich-Otto-Straße, die heute eine Gemeindestraße ist und ausschließlich der Erschließung der anliegenden Grundstücke dient, zu einer Landesstraße mit überwiegendem Durchgangsverkehr aufgestuft. Es kommt daher auf der gesamten Länge der Straße südlich der Einmündung der Schützenstraße zu Pegelerhöhungen. Vor-

habenträger der Landesstraßenverlegung ist das Land Baden-Württemberg, das auch Baulastträger der L 1250 ist. Über die Planfeststellung der L-1250-Verlegung wird in einem gemeinsamen Verfahren mit der Planfeststellung der Eisenbahn-Neubaustrecke entschieden. Die Auswirkungen der L-1250-Verlegung wurden daher zusammen mit den Auswirkungen der geplanten Bahnanlagen in einem Lärmgutachten (schalltechnische Untersuchung, Anlage 13.1A) ermittelt. Die Verlegung der L 1250 führt danach an insgesamt zwölf Gebäuden zu steigenden Verkehrslärmimmissionen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden jedoch nur an sechs Gebäuden überschritten. Bei fünf dieser Gebäude steigt der Beurteilungspegel zudem um mindestens 3 dB(A), so dass ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen besteht. Bei jeweils einer Wohneinheit pro Gebäude und Geschoss und einer doppelten Gewichtung (zwei Schutzfälle) von Wohneinheiten, bei denen sowohl am Tag als auch in der Nacht Grenzwertüberschreitungen auftreten, ergeben sich insgesamt 20 Schutzfälle.

Trotz Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen sind in der schalltechnischen Untersuchung zur Gewährleistung des Lärmschutzes ausschließlich passive Maßnahmen vorgesehen. Zwar räumt das beauftragte Ingenieurbüro ein, dass der Abstand der Bebauung zur L 1250 für die Errichtung einer Lärmschutzwand ausreichend groß ist und mithin keinen Hinderungsgrund darstelle. Mit der Errichtung einer 500 Meter langen und bis zu vier Meter hohen Lärmschutzwand wäre die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bei allen Gebäuden mit Ausnahme des Gebäudes Heinrich-Otto-Straße 52 möglich, ein Vollschutz wegen der erforderlichen Durchlässe für die Grundstückszufahrten jedoch nicht erreichbar. Mit der Lärmschutzwand ließen sich 14 der 20 Schutzfälle lösen. Das Ingenieurbüro schätzt die Baukosten auf etwa 850.000 Euro (ohne Instandhaltung). Bei 14 damit gelösten Schutzfällen ergeben sich somit Kosten von zirka 60.000 Euro pro Schutzfall. Die Kosten für die Errichtung der Lärmschutzwand stehen damit nicht mehr in einem vertretbaren Verhältnis zu den damit gelösten Schutzfällen.

Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen sind wegen unverhältnismäßigen Aufwandes untunlich. Insbesondere scheidet der Einbau eines Schall absorbierenden Fahrbahnbelags aus. Die im Anhörungsverfahren um Stellungnahme gebetene Straßenbauverwaltung kommt mit Schreiben vom 15. November 2012 zu dem Ergebnis, dass die Verwendung eines lärmarmen Fahrbahnbelags bei Geschwindigkeiten über 60 km/ h auf Versuchsstrecken zu einer Lärmreduzierung von mindestens 4 dB(A) führen könne. Da für die verlegte Landesstraße eine Entwurfsge-

schwindigkeit von 70 km/ h vorgesehen ist, wurden die Mehrkosten dieser Lärmschutzmaßnahme ermittelt. Mit Schreiben vom 13. Dezember 2012 hat das damit beauftragte Ingenieurbüro die technische Machbarkeit dieser Schallschutzmaßnahme bestätigt und die dafür erforderlichen Mehrkosten auf ungefähr 270.000 Euro (allerdings ohne Berücksichtigung der gegenüber einem herkömmlichen Fahrbahnbelag höheren Unterhaltungs- und Erhaltungskosten) geschätzt. Damit könnten elf von 20 Schutzfällen gelöst werden. Zudem ergäbe sich auch an den nicht gelösten Schutzfällen eine Pegelminderung (bei dennoch verbleibender Grenzwertüberschreitung). Die Kosten pro gelösten Schutzfall belaufen sich demnach auf etwa 25.000 Euro. Da durch diese Maßnahme auch bei den übrigen neun Schutzfällen eine Schallpegelminderung von etwa 4 dB(A) erzielt werden kann, wäre der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf einer Länge von etwa 800 Metern insofern nicht unverhältnismäßig.

Die genannten Kosten pro Schutzfall und die Bewertung der Anhörungsbehörde beziehen sich jedoch auf den Einbau eines lärmarmen Splittmastix-Asphalts (SMA 8 LM). Die Straßenbauverwaltung weist in ihrer Stellungnahme vom 6. Februar 2014 auf einen Erlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (Erlass des MVI vom 16. August 2012, Az.: 23-3945.22/78) hin, wonach dieser Straßenbelag derzeit nur im Rahmen der lärmtechnischen Sanierung von Bestandstrecken eingesetzt werden könne, nicht aber bei der Planung neuer Straßen. Begründet wird die eingeschränkte Verwendbarkeit des noch in der Erprobung befindlichen lärmarmen Splittmastix-Asphalts mit dem Fehlen eines rechtlich anerkannten Lärmpegelminderungsfaktors (Korrekturwert D_{StrO} der 16. BImSchV). Zwar handelt es sich bei der Verlegung der L 1250 nicht um einen Neubau, sondern um den Ausbau einer bereits vorhandenen Straße, gleichwohl geht es im vorliegenden Fall nicht um eine lärmtechnische Sanierung der Heinrich-Otto-Straße, sondern um eine immissionsschutzrechtlich zu beachtende Lärmvorsorge.

Da nach dem Erlass des MVI der lärmarme Splittmastix-Asphalt nicht für Lärmvorsorgemaßnahmen eingesetzt werden kann, bleibt als Alternative zur Lärmschutzwand als aktive Lärmschutzmaßnahme nur der Einsatz eines offenporigen Asphalts (OPA). Dieser weist einen rechtlich anerkannten Korrekturwert D_{StrO} von -4 dB(A) aus, ist jedoch mit erheblichen Mehrkosten und betrieblichen Nachteilen verbunden. Der Lärmgutachter geht in dem oben genannten Schreiben von Mehrkosten in Höhe von etwa 540.000 Euro aus. Die Kosten pro Schutzfall belaufen sich bei elf damit gelösten Schutzfällen auf rund 49.000 Euro. Darin nicht enthalten sind die erhöhten

Unterhaltungskosten (etwa für den Winterdienst aufgrund eines höheren Taumittelverbrauchs) und höheren Erhaltungskosten, die in der im Vergleich zu einem konventionellen Fahrbahnbelag kürzeren Haltbarkeit des OPA begründet sind. Die Straßenbauverwaltung weist darauf hin, dass der OPA darüber hinaus nicht für Fahrbahnbereiche geeignet ist, in denen es zu häufigen Brems- und Beschleunigungsvorgängen kommt. Die auf die Heinrich-Otto-Straße zu verlegende Landesstraße ist im Bereich zwischen der Brücke über die Neckartalbahn und der NBS-Überführung durch eine Einmündung und zwei Grundstückszufahrten gekennzeichnet, die infolge der Ab- und Einbiegevorgänge zu häufigen Brems- und Beschleunigungsvorgängen führen werden. Nach Aussage der Straßenbauverwaltung ist deshalb ein erhöhter Sanierungsbedarf zu erwarten. Da es außerdem noch Schwierigkeiten mit in der Fahrbahn liegenden Schachtdeckeln und der Entwässerung insbesondere auf der Brücke über die Neckartalbahn gebe, hält die Straßenbauverwaltung den Einbau eines offenporigen Asphalts in diesem Bereich für ungeeignet.

Nichtsdestoweniger beabsichtigt die Straßenbauverwaltung in dem zu verlegenden Bereich der L 1250 den Einbau eines konventionellen Splittmastix-Asphalts, der eine Lärmminderung von 2 dB(A) bewirkt. Für die Berechnung der Schallimmissionen ist demzufolge ein Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A) anzusetzen. Die in der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 13.1A der Planunterlagen) ermittelten Immissionswerte reduzieren sich im Bereich der L-1250-Verlegung damit um 2 dB(A), so dass anstelle der im Gutachten an fünf Gebäuden ausgewiesenen 20 Schutzfälle nur noch 13 Schutzfälle an drei Gebäuden verbleiben. Der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bei den verbleibenden drei betroffenen Gebäuden kann folglich nur durch Maßnahmen an den Gebäuden selbst (passiver Schallschutz) begegnet werden.

Sowohl aus dem Eisenbahn- als auch dem Straßenverkehrsbetrieb der verlegten L 1250 werden die nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte nach Anlage 13.1A der Planunterlagen trotz der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen teils noch überschritten. Folglich haben die Eigentümer der insoweit betroffenen Gebäude gemäß § 42 BImSchG einen Anspruch auf eine Erstattung der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Der Umfang der gegebenenfalls zu erstattenden Aufwendungen richtet sich nach den Vorgaben der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Ein Anspruch besteht nur insoweit, als entsprechende schalldämmende Einrichtungen und Belüftungsanlagen

nicht bereits bestehen. Für die mit der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte verbundene Nutzungsbeeinträchtigung vorhandener Außenwohnbereiche (z.B. Terrassen und Balkone) besteht daneben gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung dem Grunde nach.

B.3.6.2.1.5 Gesamtverkehrslärm

Das Bundesimmissionsschutzgesetz und die darauf beruhende Verkehrslärmschutzverordnung berücksichtigen grundsätzlich jeweils nur den neu hinzukommenden Verkehrsweg. Ein Vorhabenträger hat dementsprechend die Nachbarschaft prinzipiell nur vor dem Lärm zu schützen, der von dem Vorhaben selbst ausgehen wird. Für die Prüfung, ob die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV eingehalten sind, ist nur auf den von dem neuen Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm abzustellen. Eine vorhandene Vorbelastung durch den Lärm anderer Verkehrsanlagen ist nicht im Sinne eines Summenpegels zu berücksichtigen. Der Gesetzgeber hat für den Bereich des Verkehrslärms bewusst davon abgesehen, die Nachbarschaft durch einheitliche, alle Vorbelastungen erfassende Grenzwerte zu schützen.

Dies gilt jedoch nicht, wenn die Gesamtlärmbelastung für den Betroffenen den Grad einer mit der Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG unvereinbaren Gesundheitsgefährdung erreicht oder in die Substanz seines Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eingreift. Aus den genannten Grundrechten ergibt sich unmittelbar, dass der Staat durch seine Entscheidungen keine Maßnahmen zulassen darf, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die Gesundheit oder das Eigentum des Betroffenen auslösen.

Während die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle durch die 16. BImSchV normiert ist, fehlt für die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bislang eine eindeutige Grenzziehung. Die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung regeln jeweils nur den neu hinzukommenden bzw. geänderten Verkehrsweg und können dementsprechend lediglich die Zumutbarkeit der von diesem verursachten Immissionen bestimmen. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Rechtsprechung der letzten Jahre jedoch die auch in der 16. BImSchV als wesentlich angesehenen Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts als Schwellenwert für die grundrechtliche Zumutbarkeit angesehen (BVerwG, Urt. vom 15. Dezember 2011 – 7 A 11/10 –, Rn. 30, juris). Danach führt jede Überschreitung der Schwellenwerte durch

einen neuen oder umzubauenden Verkehrsweg zu Schutzansprüchen der Betroffenen. Die Vorhabenträgerin sieht die Schwellenwerte der grundrechtlichen Zumutbarkeit dagegen erst bei 73 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts. Diese Einstufung entspricht jedoch nicht mehr der jüngeren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Daher besteht bei allen Immissionspunkten mit einer Gesamtverkehrslärmbelastung oberhalb der Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen, sofern diese Schwellenwerte durch das Vorhaben erstmals überschritten werden oder der bereits über diesen Schwellenwerten liegende Lärmpegel durch das Vorhaben weiter erhöht wird. Dabei ist jede Erhöhung zu werten, auch wenn diese nur 0,1 dB(A) beträgt.

Im Bereich der Stadt Wendlingen kommt es trotz der vorgesehenen Lärmschutzwände an insgesamt 17 Gebäuden zu einer Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle. Bei 15 dieser Gebäude wird die Gesamtverkehrslärmbelastung durch das Vorhaben erhöht, bei zwei Gebäuden (Immissionspunkte 43 und 66) tritt durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen dagegen eine Verminderung der Gesamtverkehrslärmbelastung auf. Im Bereich der Anbindung der Kleinen Wendlinger Kurve an die Neckartalbahn treten an insgesamt drei Gebäuden (Immissionspunkte 94, 96 und 98) Überschreitungen der oben genannten Zumutbarkeitsschwelle auf, wobei die Gesamtverkehrslärmbelastung vorhabensbedingt jeweils erhöht wird. Am Portal Kirchheim kommt es nur bei einem Gebäude (Immissionspunkt 101) zu einer Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle. Das Vorhaben wirkt sich hier mit einer Pegelerhöhung von 0,1 dB(A) aus. Die vorhabensbedingten Überschreitungen der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle treten nahezu nur im Nachtzeitraum auf.

Für alle Gebäudeeigentümer, bei deren Gebäuden das Vorhaben zu einer Erhöhung der Gesamtverkehrslärmbelastung führt und dadurch die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) nachts überschritten wird oder die bereits zuvor über dieser Schwelle liegenden Immissionswerte weiter erhöht werden, besteht ein Anspruch auf Maßnahmen zur Lärmvorsorge. Die Eigentümer der betroffenen Gebäude haben einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen in einem Umfang, der die Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle verhindert oder, soweit diese bereits im Nullfall überschritten ist, jede weitere Erhöhung des Gesamtschallpegels ausschließt. Weitergehende Schutzmaßnahmen können von der Vorhabenträgerin dagegen nicht verlangt werden. Der Umfang der gegebenenfalls zu erstattenden Aufwendungen richtet sich nach den Vorgaben der Verkehrswege-

Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Soweit die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht nicht überschritten wird, ist die durch das Bauvorhaben bedingte Zunahme der Gesamtlärmimmissionen angesichts der Bedeutung des Vorhabens für die Allgemeinheit von den Betroffenen ohne Entschädigung hinzunehmen.

Kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aufgrund des Vorhabens besteht für das Gemeindegebiet von Unterensingen. Nach den Schallimmissionsplänen der Gesamtverkehrslärmuntersuchung (Anlage 13.4A, Anlagen V.1.1 und V.1.2) liegen die Gesamtlärmimmissionen außerhalb der Isophonlinie von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht. Die Differenzlärmkarten (Anlagen VI.1.1 und VI.1.2) weisen zudem nur eine sehr geringe Zusatzbelastung von unter 1 dB(A) aus. Für eine seitens der Gemeinde Unterensingen geforderte Lärmschutzwand auf der Eisenbahnüberführung Neckartal besteht daher auch unter dem Aspekt der Gesamtlärmimmissionen kein Anspruch.

Die Ermittlung der Gesamtlärmimmissionen ist korrekt erfolgt. Der Einwand, bei der Gesamtlärmbetrachtung müsse der sogenannte Schienenbonus außer Betracht bleiben, da dieser nur auf die geringere Lästigkeit von Schienenverkehrslärm abstelle, der Schienverkehrslärm jedoch gegenüber dem Straßenverkehrslärm zu keiner geringeren Gesundheitsgefährdung führe, ist unbegründet. Bislang existiert kein einheitliches Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren für den Gesamtverkehrslärm. Der Verordnungsgeber der 16. BImSchV hat nur für die einzelnen Verkehrswege ein Berechnungs- und Bewertungsverfahren vorgegeben. Die Gesamtlärmimmission wird aus den so berechneten Einzelpegeln durch energetische Überlagerung ermittelt. Bei der Pegelberechnung für Schienenwege ist der Schienenbonus jedoch genauso wie die anderen Parameter (z. B. die verschiedenen Korrekturfaktoren) der in der 16. BImSchV normierten Berechnungsvorschrift einzubeziehen. Für die Beurteilung der Frage, ob ein Vorhaben zu einer rechtlich relevanten Erhöhung der Lärmbelastung führt, die in die Abwägung einzubeziehen ist, sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urt. vom 15. Dezember 2011 – 7 A 11/10 –, Rn. 31, juris) die normativen Vorgaben der 16. BImSchV heranzuziehen. Ohne Bezugnahme auf ein konkretes Mess- oder Berechnungsverfahren, so das Bundesverwaltungsgericht, wären Lärmgrenzwerte unbestimmt. Ferner urteilte es, dass es – ungeachtet einer bereits eingeleiteten Überprüfung des Schienenbonus durch den Verordnungsgeber – keine Anhaltspunkte dafür gebe, dass der Schienenbonus völlig unvertretbar und mit dem staatlichen Schutzauftrag des

Grundgesetzes offensichtlich unvereinbar wäre (BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 – 7 A 14/09 –, Rn 54, juris).

Auch der Wegfall des Schienenbonus wirkt sich auf das vorliegende Vorhaben nicht aus. Dies erfasst nur Planfeststellungsverfahren, die am 1. Januar 2015 noch nicht eröffnet waren und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde (vgl. § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG).

B.3.6.2.1.6 Verkehrslärm außerhalb der Neubaustrecken

B.3.6.2.1.6.1 Verkehrslärm an den Schienenbestandstrecken

Mit der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg verfolgt die Vorhabenträgerin u. a. das Ziel, die Leistungsfähigkeit dieser Strecke zu erhöhen. Dies soll insbesondere durch eine Trennung von schnellem und langsamem Verkehr erfolgen. Dies führt dazu, dass für die bisherige Bestandstrecke Stuttgart – Ulm eine andere Gleisnutzung vorgesehen ist. Durch die Verlagerung des Personenfernverkehrs auf die Neubaustrecke wird auf der Bestandstrecke Gleiskapazität frei. Diese soll vorrangig für zusätzliche Güterzüge genutzt werden. Aufgrund der bauartbedingten Eigenschaften von Güterzügen ist bei gleicher Anzahl von Zügen mit einer Zunahme der Lärmimmissionen zu rechnen, wenn auf einer Strecke vermehrt Güterzüge verkehren. Die Hauptursache dafür dürfte die nach wie vor übliche Verwendung von Bremsklötzen aus Grauguss bei Güterzügen sein, die die Radlaufflächen aufrauen und dadurch höhere Lärmemissionen hervorrufen. Zwar gibt es Bestrebungen, die Lärmemissionen von Güterwagen durch Verwendung anderer Bremsklötze deutlich zu reduzieren, bis jedoch alle Güterwagen umgerüstet sein werden, dürfte es noch einige Jahre dauern.

Sowohl von an den Bestandstrecken angrenzenden Gemeinden als auch von Privatpersonen wird gefordert, die befürchtete Zunahme der Lärmimmissionen durch eine veränderte Nutzung der Bestandstrecken in der Abwägung zu berücksichtigen. Dies wird sowohl für die Strecke Stuttgart – Ulm gefordert, die im Abschnitt zwischen Plochingen und Ulm (Filstalstrecke) zwar von 71 Personenfernzügen pro Tag entlastet, dafür jedoch mit zusätzlichen 30 Güterzügen pro Tag (davon vier im Güternahverkehr) und zusätzlichen zehn Nahverkehrszügen pro Tag belastet wird, als auch für die Bestandstrecke Plochingen – Wendlingen, die zusätzlich mit 16 leichten Güterzügen pro Nacht belastet werden soll. Im Abschnitt Stuttgart – Plochingen ad-

dieren sich die Zugzahlen der zuvor genannten Abschnitte. Ob die veränderte Nutzung der Filstalstrecke tatsächlich zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen in den anliegenden Gemeinden führen wird, hat die Vorhabenträgerin nicht untersucht. Auf Grund des oben beschriebenen Emissionsverhaltens von Güterzügen kann eine Steigerung der Lärmimmissionen trotz der künftig insgesamt geringeren Auslastung dieser Strecke jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Außerhalb des Korridors Stuttgart – Ulm muss dagegen in jedem Fall mit höheren Lärmimmissionen gerechnet werden, da dort der größte Verkehrszuwachs auftritt. Mit dem Ausbau der Kapazität auf der Strecke Stuttgart – Ulm werden die Bestandstrecken außerhalb dieses Korridors zwangsläufig höher ausgelastet. Allerdings verteilt sich der Verkehrszuwachs dort auf mehrere Strecken.

Obwohl die Kapazität der Strecke Stuttgart – Ulm durch die Neubaustrecke erheblich erweitert wird, handelt es sich – entgegen der in einigen Einwendungen geäußerten Auffassung – jedoch nicht um eine bauliche Erweiterung eines bestehenden Schienenweges im Sinne der 16. BImSchV. Der Schienenweg der Bestandstrecke wird nicht verändert, es wird vielmehr im Abstand von mehreren Kilometern ein weiterer, parallel verlaufender Schienenweg gebaut. Für den neuen Schienenweg sind die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten, der bestehende Schienenweg fällt dagegen nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung. Die Bestandstrecken werden ausnahmslos ohne baulichen Eingriff lediglich stärker frequentiert bzw. von anderen Zuggattungen genutzt. Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG, Urteil vom 10. November 2004 – 9 A 67/03 –, Rn. 25, juris) hat klargestellt, dass der Begriff des Schienenweges in § 1 der 16. BImSchV nicht funktions-, sondern trassenbezogen zu verstehen ist. Nur Gleisanlagen in enger Parallellage treten für die Anwohner als einheitliche Störquelle in Erscheinung. Dies ist hier ganz offensichtlich nicht der Fall. Dass die bestehende Filstaltrasse die gleiche Verkehrsfunktion wie die Neubaustrecke aufweist (Verbindung der Knotenpunkte Stuttgart und Ulm) ist dabei ohne Bedeutung. Lärmschutzansprüche nach § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV sind für die Bestandstrecken daher ausgeschlossen. Auch ein Rückgriff auf die allgemeine Regelung des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG kommt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht in Betracht (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. März 2005 – 4 A 18/04 –, Rn. 17, juris).

Die beabsichtigte Nutzungsänderung, die erst durch die Neubaustrecke ermöglicht wird und zu höheren Lärmimmissionen in den anliegenden Gemeinden führen dürf-

te, ist allerdings in der Abwägung bei der Planfeststellung der Neubaustrecke zu berücksichtigen. Zwar ist die stärkere Auslastung des Bestandnetzes nicht Folge des Neubauvorhabens im Korridor Stuttgart – Ulm. Sie ist vielmehr durch den Bundesverkehrswegeplan gewollt und Teil der Planrechtfertigung des Vorhabens. Wenn Verkehrsverlagerungen als unbeabsichtigte Folge eines Bauvorhabens in der Abwägung zu berücksichtigen sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. März 2005 – 4 A 18/04 –, Rn. 18, juris), dürfte dies jedoch wohl erst recht für eine beabsichtigte Ausdehnung des Verkehrsvolumens gelten. Allerdings führt dies nicht automatisch auch zu einem Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Dieser ist nach dem zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts nur gegeben, wenn jede andere Entscheidung als die Gewährung von Lärmschutz abwägungsfehlerhaft wäre. Dies ist nicht der Fall. Ein besonders schutzwürdiges Interesse der Anwohner an dem Fortbestand der bisherigen Gleisnutzung ist nicht erkennbar. Mit einer anderweitigen oder auch verstärkten Nutzung von Bestandstrecken innerhalb der bestehenden Kapazitätsgrenzen müssen Betroffene jederzeit rechnen. Die damit verbundenen Lärmbelastungen sind im Regelfall hinzunehmen. Die Bestandstrecken können nach unternehmerischen Gesichtspunkten bewirtschaftet und gegebenenfalls auch voll ausgelastet werden.

Dies steht auch im Einklang mit dem Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 19. Februar 2010 für das Vorhaben „Schienenanbindung Ost, Flughafen BBI“ (Az. 51136.51125 Pap/2144). Dort heißt es auf Seite 188, dass die Einbeziehung der Auswirkungen einer Baumaßnahme auf Bestandstrecken „wegen des weitmaschigen Trassennetzes der Bahn (…) eine lokale Baumaßnahme häufig zu fast deutschlandweiten (im vorliegenden Fall eventuell sogar europaweiten) Betroffenheiten führen würde. Die Planfeststellungsbehörde müsste alle Auswirkungen der Baumaßnahme auf das gesamte öffentliche Verkehrsnetz der Eisenbahn zu ermitteln und zu quantifizieren versuchen. Dazu wäre es erforderlich, in sämtlichen durchschnittenen oder berührten Gemeinden eine Auslegung der Planfeststellungsunterlagen zu veranlassen und damit das Planfeststellungsverfahren u. U. auf erhebliche Streckenabschnitte und sogar über mehrere Ländergrenzen hinaus auszuweiten. Derart weiträumige Ermittlungspflichten der Planfeststellungsbehörde und Beteiligungs- und Klagerechte Dritter wären aber mit dem Grundsatz des Individualrechtsschutzes und dem daraus folgenden Gebot der notwendigen und vom Gesetzgeber angestrebten Eingrenzung des Kreises der Betroffenen nicht vereinbar.“

Die dort getroffene Entscheidung, von der Vorhabenträgerin keine Lärmschutzmaßnahmen für die von Lärmimmissionen an Bestandstrecken Betroffenen zu verlangen, wurde vom Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 24. November 2010 – OVG 12 A 2.10 –, Rn. 51, juris) als abwägungsfehlerfrei eingestuft. Dass die Lärmimmissionen an den Bestandstrecken im vorliegenden Fall anders zu bewerten wären, ist nicht ersichtlich. Der Neubau der Eisenbahnstrecke Stuttgart – Ulm führt zu einer Kapazitätsausweitung in diesem Bereich und ist mit anderen Neu- und Ausbauvorhaben vergleichbar, die alle zu einer stärkeren Auslastung des bestehenden Schienennetzes führen, sofern nicht ein reiner Pendelverkehr zwischen den Endpunkten der neu- oder ausgebauten Strecke vorgesehen ist. Die stärkere Auslastung der Bestandstrecken ist deshalb geradezu typisch für alle Aus- und Neubauvorhaben.

In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass nach Aussage der Vorhabenträgerin jedoch unabhängig von etwaigen rechtlichen Lärmschutzansprüchen an den Bestandstrecken Stuttgart – Ulm und Plochingen – Wendlingen Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden sollen.

B.3.6.2.1.6.2 Verkehrslärm im weiteren Verlauf der verlegten L 1250

Zusammen mit der Eisenbahn-Neubaustrecke ist auch die Verlegung der Landesstraße L 1250 beantragt worden, da keine kleinräumige Variante gefunden werden konnte, die eine niveaufreie Kreuzung der Güterzuganbindung mit vertretbarem Aufwand ermöglicht. Die mit dem Straßenbaulastträger abgestimmte Verlegung der L 1250 berücksichtigt die von der Stadt Wendlingen geplante und vom Regierungspräsidium Stuttgart mit Planfeststellungsbeschluss vom 3. Februar 2015 (Az. 24-3912/ BÜ Schützenstraße) genehmigte Beseitigung des Bahnübergangs in der Schützenstraße, der durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt werden soll. Ziel dieser Baumaßnahme ist zudem die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf der L 1250 auf die westliche Seite der Neckartalbahn, so dass der Verkehr von der durch das Gewerbegebiet führenden Heinrich-Otto-Straße aufgenommen und die innerörtliche Nürtinger Straße entlastet wird.

Die dadurch auf der Heinrich-Otto-Straße auftretende vermehrte Verkehrsbelastung im Bereich zwischen der neu zu bauenden Bahnüberführung und der Anbindung an die L 1200 einige hundert Meter weiter nördlich ist eine Folge dieser kommunalen Planung. Durch die mit dem PFA 2.1a/b verbundene Verlagerung der L 1250 wird

diese gewünschte Verkehrsverlagerung um wenige hundert Meter nach Süden verschoben. Dies führt nach der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Verkehrsuntersuchung jedoch nicht zu einer stärkeren Belastung der Heinrich-Otto-Straße in dem zuvor erwähnten Abschnitt. Dies hat das beauftragte Ingenieurbüro bestätigt. Zusätzlich auftretende Lärmimmissionen des verlagerten Straßenverkehrs sind daher alleinige Folge des kommunalen Bauvorhabens „BÜ Schützenstraße“ und wurden in dem hierfür eigenständig durchgeführten Planfeststellungsverfahren untersucht. Das Planfeststellungsverfahren zum PFA 2.1a/b hat sich deshalb auf die direkten Auswirkungen des auszubauenden Abschnitts der Heinrich-Otto-Straße zu beschränken. Diese Auswirkungen und die dadurch ausgelösten Lärmschutzansprüche sind oben unter B.3.6.2.1.4 dargestellt.

B.3.6.2.2 Baubedingt

Neben den betriebsbedingten Schallimmissionen (Verkehrslärm) kommt es während der mehrjährigen Bauzeit insbesondere an den Portalbereichen und den Baustellen-Einrichtungsflächen zu Schallimmissionen aus dem Baustellenbetrieb. Auch diese bauzeitlichen Auswirkungen sind bei der Planfeststellung zu berücksichtigen. Zwar handelt es sich bei den Baustellen weder um Eisenbahnbetriebsanlagen noch im Regelfall um genehmigungsbedürftige Anlagen. Beim Betrieb dieser Anlagen hat der Anlagenbetreiber jedoch dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden (§ 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG). Zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf die Rechte anderer kann es deshalb erforderlich werden, der Vorhabenträgerin geeignete Schutzmaßnahmen gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG aufzuerlegen.

Für die Beurteilung der baubedingten Lärmimmissionen ist gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiterhin die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19. August 1970 (AVV Baulärm) maßgebend, da bislang keine entsprechenden Rechtsverordnungen oder allgemeine Verwaltungsvorschriften nach dem BImSchG in Kraft getreten sind. Die AVV Baulärm gilt für den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen und enthält Bestimmungen über Richtwerte für die von den Baumaschinen hervorgerufenen Geräuschemissionen, das Messverfahren sowie über Maßnahmen, die von den zuständigen Behörden bei Überschreiten der Immissionsrichtwerte angeordnet werden sollen. Zu den Baumaschinen gehören dabei auch die auf

der Baustelle betriebenen sowie die auf den Baustraßen verkehrenden Kraftfahrzeuge (Nr. 2.2 der AVV Baulärm), nicht dagegen der Baustellenverkehr auf den öffentlichen Straßen. Die Nutzung der für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen erfolgt vielmehr im Rahmen des Gemeingebrauches und bedarf keiner gesonderten Beurteilung im Zuge der Planfeststellung. Dies gilt auch dann, wenn durch den zusätzlichen Lkw-Verkehr der Schwerlastanteil auf einzelnen Verkehrswegen vorübergehend ansteigt, da auch eine solche intensive Nutzung der straßenrechtlichen Widmung entspricht. Vorhabensbedingte Lärmzunahmen an Bestandstraßen sind jedoch in der Abwägung zu berücksichtigen.

In diesem Rahmen ebenfalls zu berücksichtigen sind zusätzliche Lärmimmissionen von Bestandstrecken, die dadurch entstehen, dass baubedingt bestehende Lärmschutzwälle oder -wände unterbrochen werden. Dies wird beim Lärmschutzwall auf der Nordseite der BAB A 8 im Bereich der Stadt Wendlingen erforderlich, um dort eine Behelfsausfahrt für Baufahrzeuge errichten zu können. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, durch geeignete Schutzmaßnahmen sicherzustellen, dass die durch die Unterbrechung des Lärmschutzwalls reduzierte Abschirmung des Autobahnlärms zu keiner unzumutbaren Zusatzbelastung führt. Diese Zusage reicht jedoch nicht aus. Sie verhindert zwar eine unzumutbare Belastung. Bis zu dieser Grenze lässt sie den Umgang mit zusätzlichen Lärmimmissionen aber offen. Jede Lärmzunahme auch unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit verursacht einen Immissionskonflikt, da mit dem Aufbrechen des Walls – wenn auch nur vorübergehend – Rechte Dritter durch eine geringere Abschirmung des Autobahnverkehrslärms beeinträchtigt werden. Die Vorhabenträgerin legte auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde die schalltechnische Untersuchung des beauftragten Ingenieurbüros vom 22. Januar 2015 zu diesem Sachverhalt vor. Es legt dar, dass die zusätzliche Geräuscheinwirkung auf die nächstgelegenen Immissionspunkte durch die Unterbrechung des Erdwalls auf einer Länge von etwa 75 Metern durch die Errichtung von einer autobahnseitig 30 Meter und einer bebauungsseitig 25 Meter langen und jeweils vier Meter hohen Lärmschutzwand vollständig kompensiert werden kann. Eine Nebenbestimmung gewährleistet, dass der Lärmzuwachs durch Aufbruch weiterer bestehender Lärmschutzeinrichtungen zu kompensieren ist.

Nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm sollen Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden, wenn der ermittelte Beurteilungspegel des von Baumaschinen hervorgerufenen Geräusches am jeweiligen Immissionsort den Immissionsrichtwert

um mehr als 5 dB(A) überschreitet. Der Immissionsrichtwert ist abhängig von der Gebietsnutzung und Tageszeit unterschiedlich festgesetzt.

Für die Zuordnung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte ist von der im Bebauungsplan festgesetzten Gebietsnutzung auszugehen. Weicht die tatsächliche Nutzung im Einwirkungsbereich der Baustelle erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung ab, so ist von der tatsächlichen baulichen Nutzung des Gebietes auszugehen. Ist ein Bebauungsplan nicht aufgestellt, so ist die tatsächliche bauliche Nutzung zugrunde zu legen. Bei der Ermittlung des Beurteilungspegels wird die durchschnittliche tägliche Betriebsdauer der Baumaschinen berücksichtigt.

Die Vorhabenträgerin sieht einen 24-Stunden-Betrieb an allen Wochentagen vor, so dass von den Baustellen eine permanente Lärmbelastung ausgeht. Die Richtwerte werden an mehreren Immissionspunkten insbesondere nachts überschritten. In diesen Bereichen sollen nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm Maßnahmen zur Lärmminderung angeordnet werden. Nach der neueren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11 –, Rn. 45, juris) darf der nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm maßgebliche Immissionsrichtwert nicht unter Rückgriff auf den Eingreifwert nach Nr. 4.1 um 5 dB(A) erhöht werden. Diese Vorgehensweise war in der älteren Rechtsprechung ausdrücklich nicht beanstandet worden (so VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 8. Februar 2007 – 5 S 2257/05 –, Rn. 135 f., juris). Die geänderte Rechtsprechung führt dazu, dass nun auch bei nur geringfügigen Richtwertüberschreitungen ein Schutzkonzept vor Baulärm gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG erforderlich wird. Ein solches Schutzkonzept ist grundsätzlich vor Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses zu erstellen. Nur wenn dies wegen des unregelmäßigen Entstehens der Baulärmbelastungen nicht möglich ist, kann von detaillierten Regelungen im Planfeststellungsbeschluss abgesehen werden. Die Darlegungslast hierfür liegt bei der Vorhabenträgerin. Das von der Vorhabenträgerin beauftragte Ingenieurbüro hat auf der Grundlage eines digitalen Schallquellen- und -ausbreitungsmodells Schallimmissionspläne aufgestellt und ergänzende Einzelpunktberechnungen durchgeführt. Diese schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zu den Einwirkungen aus dem Baubetrieb besitzt nach Aussage der Vorhabenträgerin jedoch nur den Charakter einer Machbarkeitsstudie, die unter Berücksichtigung allgemein gültiger Emissionsansätze und im Sinne einer oberen Abschätzung aufzeige, wo Immissionskonflikte nicht ausgeschlossen werden können. Erst wenn feststehe, welche Baugeräte und -verfahren konkret

zum Einsatz kommen, könne anhand ergänzender Prognosen festgelegt werden, welche Maßnahmen zur Minderung der Baulärmimmissionen zu treffen seien. Dies sei erst im Rahmen der Ausführungsplanung möglich.

Die Begründung der Vorhabenträgerin ist plausibel. Es ist nachvollziehbar, dass bei einem Großvorhaben eine Vielzahl von Baugeräten eingesetzt werden wird, die Auswahl der Geräte und ihr Einsatz aber abhängig ist vom konkret gewählten Bauverfahren. Dass dieses nicht bereits zum Zeitpunkt der Planfeststellung festgelegt werden kann, ist ebenfalls einleuchtend. Im Interesse einer wirtschaftlichen Bauweise muss die Vorhabenträgerin die Möglichkeit besitzen, die Auswahl eines konkreten Bauverfahrens dem Wettbewerb unter den Bauunternehmen zu überlassen. Die Aufstellung eines Baulärm-Schutzkonzeptes kann deshalb nicht bereits vor Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses erfolgen, sondern erst in der Phase der Ausführungsplanung, wenn feststeht, welches Bauverfahren zur Anwendung kommen soll.

Aus diesem Grunde wird der Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung die erneute Überprüfung der vorliegenden Prognose und die Erstellung eine detaillierten Prognose hinsichtlich der zu erwartenden schalltechnischen Einwirkungen unter Berücksichtigung der in diesem Zeitpunkt bekannten genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen aufgegeben. Zusammen mit der Forderung, für alle Immissionsorte die Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehenden Immissionsrichtwert nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm überschreitet, lassen sich die einzelnen Immissionskonflikte erkennen und beheben.

Aus dem vorliegenden Baulärmgutachten (Anlage 13.3A) geht jedoch hervor, dass an der Baustellen-Einrichtungsfläche am Westportal des Albvorlandtunnels Schutzmaßnahmen aufgrund des geringen Abstands zur Wohnbebauung nicht geeignet sind, die dort in der Nacht auftretenden Immissionsrichtwert-Überschreitungen von bis zu 5,0 dB(A) wirksam zu reduzieren. Jedoch sieht die Planung der Baustellen-Einrichtungsfläche vor, den Oberboden auf dieser Fläche abzuschieben und zum Immissionsort „Auf dem Berg 4“ hin aufzuschichten. Der abgeschobene Boden, der nach Abschluss der Bauarbeiten wieder für landwirtschaftliche Zwecke verwendet werden soll und deshalb vor starker Verdichtung geschützt werden muss, darf jedoch nicht höher als zwei Meter aufgeschichtet werden. Durch die Verlegung der Baustraße (der Weg „Auf dem Berg“ wird nicht mehr als Baustraße, sondern nur noch als Rettungszufahrt in Anspruch genommen) und die Verschiebung der Baustellen-Einrichtungsfläche in der 6. Planänderung wird die Immissionssituation für

diesen Ort im Vergleich zur ursprünglichen Planung jedenfalls nicht verschlechtert. Der Baustellenverkehr wird durch die neue Planung in größerer Entfernung vom Immissionspunkt geführt. Die verbleibenden Richtwertüberschreitungen in der Nacht sind im Detail in den noch zu erstellenden Detailgutachten zu behandeln. Auf deren Grundlage und dem Entscheidungsvorbehalt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG können gegebenenfalls weitere Schutzmaßnahmen angeordnet werden.

Zu diesen Schutzvorkehrungen gehören ausdrücklich sowohl passiver Lärmschutz als auch das Angebot an die Anspruchsberechtigten, Ersatzwohnraum für die Zeit der Richtwertüberschreitung in Anspruch zu nehmen. Beide Maßnahmen stehen in einem Stufenverhältnis: Ersatzwohnraum soll als sonstige Schutzmaßnahme erst angeboten werden, wenn passiver Schallschutz nicht realisierbar oder unverhältnismäßig ist.

Passive Lärmschutzvorkehrungen werden zwar üblicherweise nur im Falle von dauerhaften Lärmbelästigungen gewährt. Bei den Baulärmimmissionen handelt es sich selbst bei langjährigen Baustellen indes um vorübergehende Beeinträchtigungen (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11 –, Rn. 27, juris). Dennoch erachtet die Planfeststellungsbehörde die Gewährung passiven Lärmschutzes vor dem Hintergrund der derzeit angesetzten sechsjährigen Bauzeit in Einzelfällen als verhältnismäßig. Ein derart zeitintensiver Baustellenbetrieb kommt bei wertender Betrachtung einer dauerhaften Beeinträchtigung nahezu gleich. Zumindest ist von einer Belastung der Betroffenen auszugehen, die weit über der üblichen und daher zumutbaren Belastung durch Baustellenlärm liegt. Angesichts dieser Tatsache ist es gerechtfertigt, für all diejenigen Räume, in denen es trotz umgesetzter Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zu einer nicht nur geringfügigen oder nicht nur kurzzeitigen Überschreitung der Immissionsrichtwerte kommt, passive Schutzmaßnahmen anzuordnen.

Stellen sich passive Lärmschutzvorkehrungen als nicht verhältnismäßig oder nicht umsetzbar dar, hat die Vorhabenträgerin zum Schutze der Betroffenen weitere Maßnahmen vorzusehen. Hierzu zählt auch das Angebot an die Betroffenen, Ersatzwohnraum für die Zeit der Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte zu beziehen. Auch diese Maßnahme steht ausdrücklich unter dem Vorbehalt der Verhältnismäßigkeit. Hier sind dieselben Erwägungen wie bei der Entscheidung über den passiven Lärmschutz anzustellen. Damit kann etwa für kurzzeitige oder nur geringfügige Richtwertüberschreitungen ein solches Angebot unterbleiben.

Kann ein Immissionskonflikt nicht durch Schutzmaßnahmen gelöst werden, besteht ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die Nutzungsbeeinträchtigung auch von Außenwohnbereichen – insoweit allerdings nur für den Tageszeitraum.

Forderungen, strengere Richtwerte als die nach der AVV Baulärm festzusetzen, kann dagegen nicht entsprochen werden; dafür fehlt die rechtliche Grundlage. So sind Baustellen vom Anwendungsbereich der TA Lärm ausdrücklich ausgenommen (Nr. 1 lit. f der TA Lärm). Dies gilt nach einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts auch für Baustellen, die über mehrere Jahre bestehen (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11 –, Rn 27, juris). Allerdings sind auch bei Baumaschinen, die zum Bau von Eisenbahnen eingesetzt werden, die Anforderungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) zusätzlich zu beachten.

Einwendungen, die geltend machen, es sei eine Gesamtbelastung aus Baulärm und Verkehrslärm im Sinne eines Summenpegels zu ermitteln, muss entgegengehalten werden, dass Gesamtlärmbetrachtungen grundsätzlich nur nach Maßgabe dessen erlaubt sind, was gesetzliche Vorgaben und die daran anknüpfenden Regelwerke zulassen (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11 –, Rn. 53, juris). Die für die Beurteilung der Baulärmimmissionen heranzuziehende AVV Baulärm sieht eine solche, Anlagen übergreifende Betrachtung ebenso wenig vor wie die für Verkehrslärmimmissionen geltende 16. BImSchV. Vielmehr stellen diese Regelwerke jeweils nur auf eine Anlage ab und lassen weitere Schallquellen unberücksichtigt. Die Bildung eines Summenpegels ist demnach grundsätzlich nur zulässig, wenn es sich um gleichartige, durch dasselbe Regelwerk erfasste Anlagen handelt (BVerwG, Urteil vom 16. Mai 2001 – 7 C 16/00 –, Rn.12, juris). Dies gilt jedoch nur insoweit, als die Gesamtbelastung der Lärmimmissionen aus verschiedenen Schallquellen die Grenze zur Gesundheitsgefährdung nicht übersteigt. Im Planfeststellungsabschnitt Wendlingen – Kirchheim dürfte der baubedingte Lärm zwar in vielen Bereichen durch die wesentlich geräuschintensivere BAB A 8 weitgehend überlagert werden, so dass davon auszugehen ist, dass die Baulärmimmissionen nur zu einer geringen Erhöhung der Gesamtlärmbelastung führen werden. Gleichwohl war der Vorhabenträgerin mit Blick auf die berechtigten Interessen an der Vermeidung gesundheitsgefährdender Lärmbelastungen aufzugeben, im Rahmen des noch vorzulegenden Detailgutachtens und den noch näher zu konkretisierenden Baulärmwerten, Anlagen übergreifende Gesamtlärmimmissionen für die Bereiche untersuchen zu lassen, in denen eine solche Gesamtlärmbelastung die Grenze zur Gesundheitsgefährdung

tangieren könnte. Sollte sich dabei herausstellen, dass die Grenze zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird, können auf Grund des Vorbehaltes weitere Schutzanordnungen getroffen werden.

B.3.6.3 Erschütterungen und sekundärer Luftschall

B.3.6.3.1 Betriebsbedingt

Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Zu nachteiligen Wirkungen auf Rechte anderer (z. B. das Recht an einer ungestörten Wohnungsnutzung) können neben den zuvor beschriebenen und bewerteten Lärmimmissionen auch Erschütterungsimmissionen und durch Schwingungsübertragungen ausgelöste sekundäre Schallimmissionen in Gebäuden führen. Abhängig von Ausmaß und Dauer sind sie als schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG anzusehen.

Im Gegensatz zu den Verkehrslärmimmissionen gibt es weder im Bundesimmissionsschutzgesetz noch in den dazu erlassenen Verordnungen normative Festlegungen, ab welchem Schwellenwert Schutzmaßnahmen erforderlich werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss die Zumutbarkeitsschwelle jeweils im Einzelfall bestimmt werden (BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 – 7 A 14/09 –, Rn. 27, juris). Nicht jede Erschütterung, die von Eisenbahnstrecken ausgeht, erfordert automatisch Schutzauflagen oder begründet einen Entschädigungsanspruch Betroffener. In gewissem Umfang müssen Erschütterungsimmissionen hingenommen werden. Dabei kommt es nach Auffassung des Gerichts nicht auf die individuelle Empfindlichkeit der Betroffenen an. Vielmehr sei der Beurteilung ein Maßstab zugrunde zu legen, der sich am durchschnittlich empfindlichen Menschen orientiere. Der Grad der Schutzbedürftigkeit sei zudem von der konkreten Grundstücksnutzung am jeweiligen Immissionsort abhängig. Für die Bewertung der Erschütterungen sei der technisch-wissenschaftliche Sachverstand, der insbesondere in technischen Regelwerken wie der DIN 4150 Teil 2 zum Ausdruck komme, heranzuziehen.

In diesem Regelwerk werden Anhaltswerte genannt, bei deren Einhaltung davon ausgegangen werden kann, dass die Erschütterungen keine erheblich belästigen-

den Einwirkungen darstellen. Werden die Anhaltswerte dagegen überschritten, erfolgt die Beurteilung der Erschütterungsimmissionen anhand von zwei Beurteilungsgrößen, der maximalen, zeit- und frequenzbewerteten Schwingstärke KB_{Fmax} und der Beurteilungsschwingstärke KB_{FTr}. Beide Beurteilungsgrößen sind dabei getrennt für alle drei Richtungskomponenten (dreidimensional) zu ermitteln, wobei der jeweils größte Wert der Beurteilung zugrunde zu legen ist. Die Beurteilung erfolgt anhand eines unteren Anhaltswertes A_u für die Schwingstärke KB_{Fmax} und eines Beurteilungsanhaltswertes A_r für die Beurteilungsschwingstärke KB_{FTr}. Ist die Schwingstärke KB_{Fmax} kleiner oder gleich dem unteren Anhaltswertes A_u, so werden die Anforderungen der Norm erfüllt und die Erschütterungsimmissionen werden als nicht erheblich belästigend eingestuft. Übersteigt die Schwingstärke KB_{Fmax} den unteren Anhaltswert A_u, erfolgt die Beurteilung der Erschütterungsimmissionen auf Basis der Beurteilungsschwingstärke KB_{FTr} mit Hilfe des Beurteilungsanhaltswertes A_r.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 – 7 A 14/09 –, Rn. 28, juris) sind die so ermittelten Anhaltswerte auf Ausbaumaßnahmen vorhandener Eisenbahnstrecken jedoch nicht unmittelbar anwendbar. Aus dem Gebot gegenseitiger Rücksichtnahme folgten besondere Duldungspflichten, so dass Erschütterungen, die sich im Rahmen einer gegebenen Vorbelastung hielten, auch dann hinzunehmen seien, wenn sie die Anhaltswerte überstiegen. Ein Anspruch auf Verbesserung der bestehenden Erschütterungssituation gebe es nicht, ein Erschütterungsschutz könne nur verlangt werden, wenn sich die Erschütterungsbelastung beachtlich erhöhe und darin eine für den Betroffenen nicht mehr zumutbare Belastung liege. Dabei komme es darauf an, ob die Erschütterung spürbar sei und zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung führe.

Bei der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg handelt es sich im Abschnitt zwischen Stuttgart und Ulm sowie der damit in Verbindung stehenden Güterzuganbindung und der Kleinen Wendlinger Kurve zwar jeweils um Neubaustrecken. Das von der Vorhabenträgerin beauftragte Ingenieurbüro hat die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts jedoch auch für die Gebäude angewendet, bei denen bereits durch eine andere, schon bestehende Eisenbahnstrecke eine Vorbelastung besteht. Konkret handelt es sich dabei um zwei Gebäude im Kreuzungsbereich der Neubaustrecke mit der Neckartalbahn in Wendlingen. Die analoge Anwendung der Rechtsprechung auf andere, bereits bestehende Strecken, ist im vorliegenden Fall gerechtfertigt. Auf die beiden genannten Gebäude wirken bereits Erschütterungsimmissionen aus der bestehenden Neckartalbahn, die sich mit den Erschütte-

rungen aus der Neubaustrecke überlagern. Es ist somit sachgerecht, die Vorbelastung bei der Abwägung von Schutzmaßnahmen zu berücksichtigen.

Durch den Betrieb der Neubaustrecke treten an den zwei genannten Gebäuden (Heinrich-Otto-Straße 52 und 55/ 56), die im unmittelbaren Nahbereich zur künftigen Trasse stehen, jedoch erheblich gesteigerte Erschütterungen auf. Dabei wird der vom Bundesverwaltungsgericht nicht beanstandete Wahrnehmungsschwellenwert von 25 % deutlich überschritten. Die Steigerung der Erschütterungsimmissionen an den beiden Gebäuden betragen zwischen 66 % und 1 168 %. Soweit dabei auch die oben beschrieben Anhaltswerte überschritten werden, was nicht in allen Räumen der Fall ist, besteht ein Anspruch auf Schutzmaßnahmen. Die Vorhabenträgerin sieht für die betroffenen Gebäude dennoch keine Schutzmaßnahmen vor und begründet dies mit der aus den besonderen technischen Schwierigkeiten in diesem Gleisbereich resultierenden Unverhältnismäßigkeit.

Im vorliegenden Gutachten wird dazu ausgeführt, dass es für oberirdisch geführte Schienenverkehrswege wirksame Schutzsysteme nur in begrenzten Umfang gebe und für die Feste Fahrbahn derzeit überhaupt kein erprobtes Schutzsystem existiere. Lediglich ein optimierter Schotteroberbau, bestehend aus einem Betontrog mit einer Unterschottermatte, auf der der Schotteroberbau eingebracht werde, käme dafür in Frage. Die Ausgestaltung dieser Lösung gestalte sich jedoch als sehr schwierig, da der erforderliche Schutzabschnitt im Bereich zwischen zwei angrenzenden Brückenbauwerken liege und auf einem kurzen Streckenabschnitt einen als sehr problematisch anzusehenden Wechsel des Oberbausystems zur Folge hätte. Der Gutachter weist darauf hin, dass entweder beide Brücken in das Schutzsystem einbezogen werden müssten, was zu erheblichen Mehrkosten führen würde, oder das Schutzsystem auf den Streckenabschnitt zwischen den Brücken beschränkt werden müsste, was die Wirksamkeit der Maßnahme jedoch deutlich reduzieren würde. Die Kosten der Umsetzung des Schutzsystems beliefen sich gemäß der Stellungnahme des von der Vorhabenträgerin beauftragten Ingenieurbüros auf etwa 720.000 Euro. Dem steht ein Verkehrswert der zu schützenden Gebäude von insgesamt 490.000 Euro gegenüber. Die Kosten der Maßnahme liegen mithin oberhalb des Verkehrswertes der zu schützenden Gebäude. Zudem würden, so der Gutachter, die Anhaltswerte voraussichtlich trotz der Schutzmaßnahme nicht eingehalten.

Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Selbst wenn der Verkehrswert der Gebäude höher anzusetzen sein sollte, liegt er doch deutlich un-

terhalb der Kosten für die Schutzmaßnahme. Als Folge der Erschütterungen wird es auch zu sekundärem Luftschall durch Schwingungsübertragung auf die betroffenen Gebäude kommen. Da keine Schutzmaßnahmen mit verhältnismäßigem Aufwand umgesetzt werden können, haben die Eigentümer der betroffenen Häuser allerdings nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG einen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld sowohl für die unvermeidbaren Erschütterungsimmissionen als auch für den dadurch ausgelösten sekundären Luftschall. Nach Aussage des Gutachters (Stellungnahme vom 13. Dezember 2012) sind die Erschütterungen zwar als erheblich belästigend im Sinne der DIN 4150-2 einzustufen, sie führten aber nicht zur Unbewohnbarkeit der Gebäude.

Im Bereich der Güterzuganbindung wird zwar ebenfalls bereits im Prognose-Nullfall der untere Anhaltswert A_u in mehreren Räumen von insgesamt drei Gebäuden überschritten. Der Beurteilungsanhaltswert A_r wird jedoch laut Gutachten auch im Prognose-Planfall bei keinem der Gebäude überschritten. Es kommt daher nicht zu erheblich belästigenden Erschütterungseinwirkungen in diesem Bereich. Ein Anspruch auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen besteht demzufolge nicht.

Im Bereich des Albvorlandtunnels unterquert die Neubaustrecke südwestlich von Kirchheim unter Teck mehrere Gebäude mit einer Überdeckung zwischen 23 und 25 Meter. Zwar wird auch in diesem Bereich der untere Anhaltswert A_u im Prognoseplanfall überschritten, die erschütterungstechnische Untersuchung (Anlage 13.2A) kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass der Beurteilungsanhaltswert A_r mit Werten zwischen 0,000 und 0,067 für die maximale Beurteilungsschwingstärke KB_{FTr} sowohl tagsüber als auch nachts unterschritten wird. Damit werden die Anhaltswerte der DIN 4150-2 eingehalten. Aus den auftretenden Erschütterungsimmissionen besteht demnach kein Anspruch auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen, obgleich die vom Bahnverkehr verursachten Erschütterungen laut Gutachten als „gerade bis gut spürbar“ einzustufen sind. Jedoch führen die auf die Gebäude einwirkenden Erschütterungen zu sekundärem Luftschall, der bei einem Gebäude im Nachtzeitraum einen Pegel erreicht, bei dem die Anforderungen der 24. BImSchV als nicht erfüllt anzusehen sind.

Im Gegensatz zum primären, direkt auf Gebäude einwirkenden Luftschall existiert beim sekundären Luftschall kein spezielles Regelwerk zur Bestimmung von Zumutbarkeitsschwellen oder Grenzwerten. Für Ansprüche auf Schutzmaßnahmen vor

sekundärem Luftschall muss daher auf § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zurückgegriffen werden. Da diese allgemeine Regelung jedoch keine Zumutbarkeitsschwellen festlegt, ist auf Regelungen zurückzugreifen, die auf den Immissionscharakter vergleichbarer Sachlagen zugeschnitten sind. Da es sich auch beim sekundären Luftschall letztlich um verkehrsinduzierten Lärm handelt, erscheint eine Orientierung an der 24. BImSchV, der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung, naheliegend. Dies wird auch von der Rechtsprechung so gesehen (BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 – 7 A 14/09 –, Rn. 41, juris). Diese Verordnung zielt mit der Ermittlung des erforderlichen Schalldämm-Maßes der Außenbauteile eines Gebäudes in Abhängigkeit vom Außenpegel auf die Einhaltung eines Innenraumpegels, der die Zumutbarkeitsschwelle markiert, ab. Den Anhaltswert für diese Zumutbarkeitsschwelle hat das von der Vorhabenträgerin beauftragte Ingenieurbüro aus der 24. BImSchV abgeleitet, indem es den dort normierten Korrektursummanden D zur Berücksichtigung der Raumnutzung (27 dB(A) für Schlafräume, 37 dB(A) für Wohnräume) um 3 dB(A) erhöht. Mit diesem Korrekturwert wird die geringere Schalldämmwirkung von Außenbauteilen bei gerichtetem Schall (Primarschall) eines vorbeifahrenden Zuges gegenüber diffusen Schallfeldern (Sekundärschall) berücksichtigt. Die Schädlichkeitsgrenze nach der 24. BImSchV wird daher erst bei Innengeräuschpegeln von 30 dB(A) für Schlafräume und 40 dB(A) für Wohnräume erreicht, was den in der Rechtsprechung allgemein anerkannten Zumutbarkeitsschwellen entspricht (BVerwG, Urteil vom 7. März 2007 – 9 C 2/06 –, Rn. 29, juris).

Die genannten Zumutbarkeitsschwellen werden ausweislich des vorliegenden Gutachtens nur bei einem Gebäude (Wohlläberen 5) in einem Raum überschritten. Die Planung der Vorhabenträgerin sieht vor, zur Minderung der Einwirkungen von Erschütterungen und sekundärem Luftschall in die Tunnelröhren im Bereich der unterfahrenen Gebäude ein Leichtes-Masse-Feder-System auf einer Länge von jeweils 220 Meter einzubauen. Damit werden die oben beschriebenen Zumutbarkeitsschwellen nach dem Ergebnis der erschütterungstechnischen Untersuchung in allen Gebäuden eingehalten bzw. deutlich unterschritten.

Durch den Einbau des Leichten-Masse-Feder-Systems werden auch die Erschütterungen soweit reduziert, dass sie ausweislich der erschütterungstechnischen Untersuchung unterhalb der Fühlschwelle des menschlichen Empfindens liegen. Die Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungen liegen mit der Schutzmaßnahme sogar unter den Werten für besonders schutzbedürftige Einwirkungsorte (Krankenhäuser, Kurkliniken etc.). Es ist deshalb auch nicht zu erwarten, dass Tiere (im vor-

liegenden Fall Pferde) durch die unterirdisch fahrenden Züge in Panik geraten. Dies bestätigt das von der Vorhabenträgerin beauftragte Ingenieurbüro in seiner Stellungnahme vom 11. November 2013, wonach signifikante Geräusch- oder Schwingungseinwirkungen auf die Pferde im Außenbereich ausgeschlossen werden können. Soweit die Pferde trotz des vorhandenen Umgebungslärms – überwiegend verursacht durch die nahe Autobahn – in der Lage sein sollten, die im Tunnel unter der Koppel durchfahrenden Züge wahrzunehmen, sei zu erwarten, dass sich die Tiere innerhalb kurzer Zeit daran gewöhnen und nicht aufgeschreckt würden. Es sei daher nicht zu erwarten, dass von Pferden, die sich im Außenbereich aufhalten, Gefahrensituationen ausgingen. Es sei aber durchaus wahrscheinlich, dass Pferde im Inneren von Gebäuden, insbesondere in geschlossenen Mauerwerksbauten oder massiven Stahlskelettbauten, die im Tunnel vorbeifahrenden Züge wahrnehmen würden. Da es sich bei den typischen aus dem Schienenverkehr resultierenden sekundären Luftschallimmissionen um ein kontinuierlich entwickelndes Geräusch handele, das mit dem Herannahen des Zuges kontinuierlich ansteige, sei es jedoch nicht geeignet, Pferde zu erschrecken.

Diese Darstellung des Ingenieurbüros ist plausibel. Es erscheint nicht abwegig, dass sich die Pferde an die regelmäßig wiederkehrenden, kontinuierlich ansteigenden und wieder abschwellenden Zuggeräusche nach kurzer Zeit gewöhnen werden. Gleiches dürfte auch für die Erschütterungsimmissionen gelten. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die Pferdehaltung durch den Betrieb der Neubaustrecke nicht beeinträchtigt wird.

Dass es durch den Bahnbetrieb zu Auswirkungen auf eine über den Tunnelröhren befindliche Fahrzeugwaage kommen wird, die deren Funktion beeinträchtigt, ist ebenfalls nicht zu erwarten. Dasselbe gilt für etwaige Schäden an den unterquerten Gebäuden. Die im Anhörungsverfahren diesbezüglich geäußerten Befürchtungen sind nicht begründet.

Nicht verlangt werden kann der Einbau des Leichten-Masse-Feder-Systems im Bereich des Kompostwerks Kirchheim. Zwar mag es zutreffen, dass Anlagen- und Bauwerksteile des Kompostwerks sehr empfindlich auf Erschütterungen reagieren. Die Vorhabenträgerin hat etwaige Befürchtungen des Betreibers, Erschütterungen könnten zu Störungen oder gar einem Totalausfall der Anlage führen, jedoch überzeugend ausräumen können. Die Vorhabenträgerin führt in ihrer Äußerung zur Stellungnahme T 0088 aus, dass aufgrund des Abstands der Halle des Kompostwerks

zur nächstgelegenen Tunnelachse von 130 Metern und einer Überdeckung des Tunnels von 40 Metern im Bereich des Kompostwerks keine Schwingungsstärken aufträten, die zu Beeinträchtigungen der Anlagentechnik führen könnten. Dies erscheint plausibel, so dass eine ergänzende Untersuchung der Erschütterungsimmissionen aus dem künftigen Bahnbetrieb nicht erforderlich ist. Da sich das Kompostwerk zudem im Nahbereich der Autobahn A 8 und der B 297 befindet und auch selbst von schweren Nutzfahrzeugen angefahren wird, muss es zudem über eine gewisse Schwingungstoleranz verfügen. Diese Schwingungsimmissionen dürften deutlich größer sein als die aus dem Bahnbetrieb einwirkenden.

Im Bereich der Anbindung der Kleine Wendlinger Kurve an die Neckartalbahn wird der Beurteilungsanhaltswert A_r bei einem Gebäude (Unterboihinger Straße 49) bereits im Prognosenullfall am Tag in allen Räumen überschritten, im Nachtzeitraum dagegen eingehalten. Bei diesem Gebäude sind die von vorbeifahrenden Zügen verursachten Erschütterungen also bereits ohne das Vorhaben deutlich spürbar. Nach Inbetriebnahme der Kleinen Wendlinger Kurve werden die Erschütterungsimmissionen noch zunehmen, allerdings ergibt sich dabei nur im Nachzeitraum eine Steigerung um mehr als 25 %. Für dieses Gebäude besteht deshalb grundsätzlich ein Anspruch auf erschütterungsmindernde Schutzmaßnahmen. Der Gutachter schließt dabei nicht aus, dass bei einer Extrapolation der Untersuchungsergebnisse auf die umliegende Bebauung für ein weiteres Gebäude (Unterboihinger Straße 51) ein Schutzanspruch bestehen könnte.

Die Vorhabenträgerin sieht für diese maximal zwei betroffenen Gebäude dennoch keinen aktiven Erschütterungsschutz vor und begründet dies mit der Unverhältnismäßigkeit der dazu notwendigen Aufwendungen. Als mögliche Schutzmaßnahme käme nur der bereits zuvor beschriebene optimierte Schotteroberbau in Betracht, der jedoch für alle Gleise mit erheblicher Überstandslänge eingebaut werden müsste, was nur mit hohem technischen und finanziellen Aufwand möglich und aufgrund der geringen Anzahl betroffener Gebäude unverhältnismäßig sei. Das von der Vorhabenträgerin beauftragte Ingenieurbüro beziffert die Kosten für die Umsetzung des erforderlichen Schutzsystems auf einer Länge von 140 Metern auf etwa 280.000 Euro. Dem stehe ein geschätzter Verkehrswert der zu schützenden Gebäude von zusammen rund 300.000 Euro gegenüber. Die Mehrkosten betragen damit über 90 % des Verkehrswertes. Die Vorhabenträgerin sieht die Grenze der Verhältnismäßigkeit bereits bei einem Verhältniswert von 0,5. Das Bundesverwaltungsgericht hat bei Entschädigungen für nicht durchführbare passive Schallschutzmaßnahmen nach

§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eine Kappungsgrenze von 30 % des Verkehrswertes von Grundstück und Gebäude gebilligt (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04 –, Rn. 421 f., juris). Ein Verhältniswert von 0,5 ohne Berücksichtigung des Grundstückwertes erscheint daher nicht unangemessen. Letztlich kann aber offen bleiben, ob bei Verhältniswerten über 0,5 tatsächlich in jedem Fall von einer Unverhältnismäßigkeit der Schutzmaßnahmen auszugehen ist, da der Verhältniswert im vorliegenden Fall bei 0,9 liegt. Damit ist die Grenze zur Unverhältnismäßigkeit jedenfalls überschritten. Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Stellungnahme des Fachgutachters erscheint plausibel. Da die einzig mögliche Maßnahme zum Schutz vor Erschütterungen dem Ergebnis des Gutachtens zufolge als unverhältnismäßig zu werten ist, besteht für die Eigentümer der beiden betroffenen Gebäude ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG.

Den seitens der höheren Immissionsschutzbehörde erhobenen Einwand, es seien im Gutachten zu wenig Immissionspunkte betrachtet worden, hat die Vorhabenträgerin mit dem Argument zurückgewiesen, dass es sich bei den ausgewählten Immissionspunkten um Gebäude handele, für die infolge der vorhandenen Bausubstanz und der geringen Abstände ein maximales Konfliktpotential erwartet werden könne und sofern für keines dieser repräsentativen Gebäude ein Konflikt prognostiziert worden sei, auch nicht mit Konflikten bei den umliegenden Gebäuden zu rechnen sei. In den Fällen, in denen bei den als Immissionspunkt ausgewählten Gebäuden ein Konflikt ermittelt worden sei, sei eine Extrapolation der Untersuchungsergebnisse anhand der gegebenen Abstandsverhältnisse mittels Ausbreitungskurven für die umliegenden Gebäude durchgeführt worden (Äußerung des Vorhabenträgers zur Stellungnahme T 0019 vom 11. Dezember 2009). Hiergegen werden von der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken erhoben.

Im Anhörungsverfahren wurde darüber hinaus eingewandt, dass das Vorhaben an den Bestandstrecken aufgrund des vermehrten Güterverkehrs zu höheren Erschütterungs- und Lärmimmissionen (durch sekundären Luftschall) bei Gebäuden führen werde, die in geringer Entfernung zu den Gleisen liegen. Eine durch die geänderte Nutzung der Bestandstrecken eventuell bewirkte Steigerung der Erschütterungs- und Sekundärlärmimmissionen dürfte jedoch ähnlich zu beurteilen sein wie die durch die Nutzungsänderung hervorgerufene Zunahme direkter Schalleinwirkungen. Im Ergebnis besteht daher kein Anspruch auf Schutzvorkehrungen.

B.3.6.3.2 Baubedingt

Neben den zuvor bewerteten betriebsbedingten Erschütterungen treten auch bei den Bauarbeiten sowohl im oberirdisch verlaufenden Streckenteil als auch beim Ausbrechen der Tunnelröhren Erschütterungen auf, die auf die Gebäude im Nahbereich einwirken. Auch baubedingte Erschütterungsimmissionen können schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen. Sie sind daher wie die baubedingten Lärmimmissionen in der planfeststellungsrechtlichen Abwägung zu berücksichtigen. Gegebenenfalls sind dem Träger des Vorhabens geeignete Schutzmaßnahmen aufzuerlegen. Wie bei den betriebsbedingten Erschütterungen gibt es auch für baubedingte Erschütterungsimmissionen keine rechtlich verbindlichen Grenzwerte. Zur Beurteilung dieser Immissionen müssen daher technische Regelwerke wie die bereits erwähnte DIN 4150 Teil 2 herangezogen werden.

Im Planfeststellungsabschnitt 2.1a/b wird es insbesondere bei der Herstellung der Baugruben, der Tiefgründungen von Brücken und Wannen sowie bei den unterirdischen Sprengungen für den Tunnelvortrieb zu Erschütterungsemissionen kommen. Die Vorhabenträgerin hat für die zu erwartenden baubedingten Erschütterungen eine schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zum Baubetrieb (Anlage 13.3) vorgelegt, die unter Berücksichtigung allgemein gültiger Emissionsansätze im Sinne einer oberen Abschätzung aufzeigt, wo Immissionskonflikte nicht ausgeschlossen werden können. Durch die Nebenbestimmung, wonach Erschütterungsimmissionen auslösende Arbeiten wie Vortriebs- und Lockerungssprengungen gegenüber den davon Betroffenen rechtzeitig vorher anzukündigen sind, erhalten die Betroffenen die Möglichkeit, sich auf das Ereignis vorzubereiten und eventuell notwendige Schutzmaßnahmen zu treffen. Darüber hinaus ist an erschütterungsgefährdeten Gebäuden eine Beweissicherung mittels zu dokumentierender Messungen durchzuführen. Dies sind gem. Punkt 6.5.4.3 des Teils II der DIN 4150 anerkannte Maßnahmen zur Minderung erheblicher Beeinträchtigungen.

Da der Albvorlandtunnel eine Pferdekoppel unterquert, sind auch die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Pferdehaltung untersucht worden. In seiner Stellungnahme kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass die typischen, maschinellen Vortriebsarbeiten in den Tunnelröhren auf der Geländeoberseite trotz der relativ geringen Überdeckung im allgemeinen nicht wahrnehmbar seien. Eine Wahrnehmbarkeit dieser Arbeiten sei aber in geschlossenen Gebäuden grundsätzlich nicht auszuschließen, da in den Baugrund eingetragene Schwingungen in Gebäuden als sekundärer

Luftschall abgestrahlt würden und die Vorbelastung durch den öffentlichen Straßenverkehr (insbesondere von der in der Nähe verlaufenden Autobahn) innerhalb von Gebäuden geringer ausfalle als außerhalb. Dies betreffe insbesondere Mauerwerks- und Stahlskelettbauten, weniger Stallanlagen oder Unterstände, die in Holzständerbauweise erstellt worden seien. Zu für Pferde wahrnehmbaren Immissionen könne es jedoch möglicherweise durch Vortriebs- und Lockerungssprengungen kommen. Da diese Arbeiten im Gegensatz zu fahrenden Zügen im Bahnbetrieb zu impulsartigen Geräuschereignissen führten, könnte dies Pferde erschrecken. Mit der Nebenbestimmung, wonach die Betroffenen rechtzeitig vor Durchführung der Arbeiten zu informieren sind, ist gewährleistet, dass die Betroffenen die notwendigen Vorkehrungen treffen können, um z. B. ein Ausbrechen der Pferde zu verhindern.

Befürchtungen, das von den Landkreisen Esslingen und Böblingen betriebene Kompostwerk Kirchheim könnte durch den Tunnelvortrieb oder durch die Bauarbeiten am Zwischenangriff Schaden nehmen, dürften dagegen unbegründet sein. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die zu erwartende Schwingstärke sowohl bei Vortriebssprengungen als auch beim Baugrubenverbau mit Hilfe von Vibrationsrammungen aufgrund der Abstandsverhältnisse als unkritisch einzustufen ist (Äußerung der Vorhabenträgerin zur Stellungnahme T 0008 vom 11. Dezember 2009). Die Ausweitung der vorgesehenen Beweissicherungsgrenzen ist deshalb nicht erforderlich.

B.3.6.4 Auswirkungen durch elektrische und magnetische Felder

Die Vorhabenträgerin hat mögliche Auswirkungen der elektrifizierten Eisenbahn-Neubaustrecken durch elektrische oder magnetische Felder in einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) prüfen lassen. Danach sind weder anlage- noch betriebsbedingt schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische oder magnetische Felder zu befürchten. Dies gilt auch im Nahbereich der Gleisanlagen wie bei den Häusern Heinrich-Otto-Straße 52 und 55/ 56. Gegenteilig geäußerte Befürchtungen betroffener Anwohner sind unbegründet.

Selbst bei höchster betrieblicher Anlagenbelastung werden auch unter ungünstigen Betriebsbedingungen die Grenzwerte der elektrischen Feldstärke und der magnetischen Flussdichte nicht überschritten. Die in der 26. BImSchV festgelegten Grenzwerte der elektrischen Feldstärke von 10 kV/ m (Kilovolt pro Meter) und der magnetischen Flussdichte von 300 myT (Mikrotesla) für eisenbahntypische 16 $^{2}/_{3}$-Hertz-

Felder bei Dauerexposition werden ausweislich der Umweltverträglichkeitsstudie deutlich unterschritten. Nach heutigem medizinischem Erkenntnisstand sind von elektrischen und magnetischen Feldern dieser Stärke keine gesundheitlichen Auswirkungen zu erwarten. Nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann jedoch, dass die magnetischen Felder trotz der geringen Flussdichte empfindliche elektronische Geräte im Nahbereich der Neubaustrecke beeinflussen können. Sollten solche Auswirkungen auftreten, besteht ein Anspruch auf Abhilfe oder, wenn sich diese als nicht möglich oder unverhältnismäßig erweisen sollte, eine Entschädigung in Geld. Insoweit war eine Regelung als Nebenbestimmung aufzunehmen.

B.3.6.5 Immissionen von Staub und Luftschadstoffen

Emissionen von Staub und Luftschadstoffen können im Allgemeinen sowohl beim Betrieb von Bahnstrecken als auch während der Bauphase auftreten. Betriebsbedingte Staub- und Schadstoffemissionen treten im vorliegenden Fall jedoch weder bei der Neubaustrecke selbst noch bei den beiden Zulaufstrecken GZA und KWK in relevantem Umfang auf, da die Strecken zum einen überwiegend in Tunneln verlaufen und zum anderen ausschließlich von elektrisch betriebenen Zügen benutzt werden sollen. Zwar werden durch Materialabtragung insbesondere bei Bremsvorgängen Feinstäube emittiert. Aufgrund der hohen Vorbelastung durch die parallele Autobahn und den übrigen Straßenverkehr ist jedoch nicht zu erwarten, dass diese Emissionen zu einer messbaren Immissionserhöhung von schädlichen Feinstäuben führen werden. Es ist daher nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin keine Untersuchung des Vorhabens auf die Feinstaubbelastung durchgeführt hat.

Während der Bauzeit ist dagegen mit zusätzlichen Immissionen von Staub und Schadstoffen zu rechnen. Dies betrifft zum einen die Baustellen-Einrichtungsflächen und zum anderen den Baustellenverkehr außerhalb dieser Flächen. Sowohl an den beiden Portalen des Albvorlandtunnels als auch am Zwischenangriff Kirchheim sowie in geringerem Maße im Bereich der Güterzuganbindung und im Bereich der Anbindung der Kleinen Wendlinger Kurve an die Neckartalbahn sind zusätzliche Belastungen der Luft mit Staub und Schadstoffen nicht gänzlich zu vermeiden. Insbesondere auf den Baustellen-Einrichtungsflächen werden Staubemissionen auftreten. Daher hat die Planfeststellungsbehörde eine Nebenbestimmung festgesetzt, mit der die Vorhabenträgerin in der Ausführungsplanung ein Konzept zur Vermeidung bzw. Minimierung von Staubemissionen aufzustellen und dem Eisenbahn-Bundesamt

vorzulegen hat. Auf der Basis dieses Konzepts können erforderliche Schutzmaßnahmen angeordnet werden.

Baumaschinen und Baustellenfahrzeuge auf den Baustellen-Einrichtungsflächen emittieren darüber hinaus auch Feinstäube und Luftschadstoffe. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Autobahn und der relativ großen Entfernung zu Siedlungen ist jedoch nicht mit spürbaren Auswirkungen zu rechnen. Lediglich bei einzelnen Grundstücken im Außenbereich und mit geringer Nähe zu den BE-Flächen können Immissionssteigerungen nicht ausgeschlossen werden. Dass diese den Grad der Unzumutbarkeit erreichen, ist jedoch nicht zu erwarten. Diese Auswirkungen sind zudem auf die Bauzeit beschränkt und im Interesse der Allgemeinheit an der Realisierung des Vorhabens hinzunehmen. Gleiches gilt auch für Immissionen, die sich aus dem Baustellenverkehr außerhalb der BE-Flächen ergeben. Diese Immissionen fallen zudem weniger ins Gewicht, da sie einen bereits vorbelasteten Raum betreffen und der Baustellenverkehr vorrangig über die Autobahn A 8 abgewickelt werden soll.

B.3.6.6 Lichtimmissionen

Die Neubaustrecke und ihre Zulaufstrecken sollen an allen Wochentagen im 24-Stunden-Betrieb erstellt werden. Dies bedingt eine nächtliche Beleuchtung der Baustellen-Einrichtungsflächen. Da diese in geringer Entfernung zur Autobahn A 8 liegen, ist sicherzustellen, dass von der Beleuchtung der BE-Flächen keine störende Blendung von Verkehrsteilnehmern auf der Autobahn und anderer öffentlicher Straßen ausgeht. Diesem Belang ist durch Aufnahme einer Nebenbestimmung Rechnung getragen.

Bei der Baustellen-Einrichtungsfläche am Westportal des Albvorlandtunnels treten zudem Lichtimmissionen insbesondere auf das Wohngebäude des Einwenders P 0313 auf. Um unzumutbare Auswirkungen durch Baulärm, Staub und Licht zu vermeiden, wurde die BE-Fläche im 6. Änderungsverfahren etwas nach Osten verschoben. Aus dem gleichen Grund hat die Vorhabenträgerin auf die ursprünglich vorgesehene Nutzung des Weges „Auf dem Berg“ als Baustraße verzichtet. Die dennoch verbleibenden Lichtimmissionen werden mit den festgesetzten aktiven Schutzmaßnahmen und der Zusage der Vorhabenträgerin, für das am nächsten an der BE-Fläche liegende Wohngebäude des Einwenders P 0313 die Aufwendungen

für zusätzliche passive Schutzmaßnahmen zu erstatten, auf ein zumutbares Niveau reduziert.

B.3.7 Naturschutz und Landschaftspflege

Das geplante Vorhaben steht mit den naturschutzrechtlichen Vorschriften im Einklang. Zwar ist mit dem Vorhaben ein Eingriff in Natur und Landschaft verbunden, der die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen kann. Diese Beeinträchtigungen werden jedoch durch eine optimierte Planung zugunsten einer größtmöglichen Schonung der Umweltschutzgüter sowie durch die geplanten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen so gering wie möglich gehalten. Die Vorhabenträgerin hat einen Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgelegt, der die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft zutreffend ermittelt und bewertet. Die vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden vermieden, die unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden soweit wie möglich durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Das Vorhaben ist trotz des verbleibenden Kompensationsbedarfes zulässig, da die Belange von Naturschutz und Landschaft bei Abwägung all ihrer Anforderungen im Range nicht vorgehen. Für das Kompensationsdefizit wird eine Ersatzzahlung festgesetzt.

B.3.7.1 Eingriffsregelung

Durch den unterirdischen Verlauf der Strecke auf mehr als acht Kilometern Länge werden Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes weitgehend vermieden. Zur Reduzierung der dennoch auftretenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft sieht der LBP Vermeidungs-, Minderungs- und Gestaltungsmaßnahmen vor. Die trotz dieser Maßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind nicht zu vermeiden. Die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Nach § 15 Abs. 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (Satz 2). Ersetzt sind Beeinträchtigungen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (Satz 3).

Die Vorhabenträgerin sieht für die Kompensation der nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen verschiedene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor, mit denen die Eingriffe in die Schutzgüter weitgehend kompensiert werden können. Mit der vorgesehenen Umwandlung von Ackerflächen in Streuobstwiesen (Ausgleichsmaßnahmen unter A II 3.5) werden dazu auch landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Nach § 15 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlichen Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen und vorrangig zu prüfen, ob die Kompensation des Eingriffs nicht durch andere geeignete Maßnahmen erreicht werden kann. Hierzu kommen z. B. Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen in Betracht. Allerdings kann nicht immer auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen verzichtet werden. Im vorliegenden Fall nimmt die Vorhabenträgerin landwirtschaftliche Flächen zur Wiederherstellung von Waldbeständen, zur Strukturanreicherung im Offenland als Ausgleich des Verlustes von Heckenstrukturen und zur Erhaltung und Entwicklung von großflächigen Streuobstwiesen in Anspruch. Damit sollen die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen ausgeglichen und Lebensräume insbesondere von Vogelarten wie dem Halsbandschnäpper aufgewertet werden. Die Inanspruchnahme dieser landwirtschaftlich genutzten Flächen ist notwendig. Sie dient dem Erhalt geschützter und in ihrem Bestand bedrohter Tierarten. Die Vorhabenträgerin hat dabei vorrangig Rand- und Restflächen ausgewählt. So liegen die im 8. Änderungsverfahren wieder in die Planung aufgenommenen und zur Umwandlung in Streuobstwiesen vorgesehenen Ackerflächen zwischen bereits bestehenden Streuobstflächen. Durch die Umwandlung dieser Ackerflächen entsteht ein großflächiger, zusammenhängender Streuobstkomplex zur langfristigen Sicherung von Brut- und Nahrungshabitaten für die Wirbellosenfauna und den Halsbandschnäpper. Solche zusammenhängenden Streuobstflächen dienen damit dem Artenschutz und vermeiden durch die Bündelung zugleich eine übermäßige Beanspruchung der Landwirtschaft. Die Streuobstwiesen dienen zudem auch der Aufrechterhaltung des für das Albvorland typischen Landschaftsbildes.

Der PFA 2.1a/b der NBS Wendlingen – Ulm liegt im Naturraum Mittleres Albvorland und dort zum größten Teil im Kirchheimer Becken. Der Untersuchungsraum ist in großen Teilen von einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung bestimmt. Das im Rahmen der Kartierung vorgefundene Spektrum an Lebensraumtypen umfasst daher im Wesentlichen Biotope und Lebensräume einer von landwirtschaftlicher Nutzung geprägten Kulturlandschaft. Die in der Biotopkartierung erfassten Flächen

werden überwiegend für den Ackerbau bzw. für Siedlung und Infrastruktur genutzt. Weitere anthropogene Nutzungen stellen Kleingartenanlagen sowie Obstplantagen und Baumschulen dar. Unter den naturbetonten und für diese Kulturlandschaft typischen Lebensräumen nehmen im Untersuchungsraum die z. T. landschaftsprägenden Streuobstbestände, vorwiegend frisches Grünland sowie Hecken und Feldgehölze den größten Flächenanteil ein. Einen eher geringen Flächenanteil nehmen dagegen Waldbiotope und Gewässer, Grünland auf Standorten mit unausgewogenem Wasserhaushalt sowie Brachen, Ruderalfluren und Baumreihen ein.

Negative Vorhabenswirkungen für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere entstehen vor allem durch die Zerschneidung von Biotopen und Ausbreitungswegen, durch den Mangel an geeigneten Biotopen und Biotopstrukturen (z. B. hoher Anteil versiegelter Fläche, intensive Landbewirtschaftung) sowie für bestimmte Arten durch Störungen der vorhandenen Lebensstätten (z. B. durch Lärm). Dem steht eine erhebliche lineare Vorbelastung durch die BAB A 8 gegenüber. Durch sie werden zum einen zusammenhängende Biotopkomplexe zerschnitten, zum anderen Lebensräume von Tierarten der Roten Liste (z. B. Halsbandschnäpper, Gartenrotschwanz) durch eine kontinuierlich wirkende Lärmkulisse belastet. Eine weitere lineare Vorbelastung geht von den im Untersuchungsraum verlaufenden Hochspannungsleitungen aus. Die beeinträchtigende Wirkung ist in Bezug auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere insbesondere durch das potenzielle Anschlagrisiko für die Avifauna gegeben. Flächenhafte Vorbelastungen bestehen im Untersuchungsraum vor allem durch die teilweise intensive landwirtschaftliche Nutzung, die mit einer Verarmung der Strukturvielfalt einhergeht und in Nachbarschaft zu Fließ- oder Stillgewässern zu Nährstoffeintrag und einem Rückgang der standorttypischen Vegetation führen kann. Auch die hohe Dichte an Siedlungs- und Gewerbeflächen vermindert die Strukturvielfalt und Biotopausstattung im PFA 2.1a/b. Eine temporäre Vorbelastung kann durch flugverkehrbedingte Verlärmung als Folge der Flugtätigkeit des nahen Fluggeländes Hahnweide hervorgerufen werden.

Trotz der umfangreichen Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen verbleibt ein Kompensationsdefizit für Beeinträchtigungen, die nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind. Dabei handelt es sich einerseits um Eingriffe in Laub- und Mischwälder, Streuobstwiesen und extensiv genutztes Grünland sowie andererseits um Beeinträchtigungen durch den Eingriff in das Schutzgut Boden, der mit den vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nur teilweise kompensiert werden kann. Der Eingriff in Natur und Landschaft ist

dennoch zuzulassen. In der Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange ist dem Ausbau der Eisenbahnstrecke im Korridor Stuttgart – Ulm und damit der Schaffung einer leistungsfähigen und, im Vergleich zum Straßen- und Luftverkehr, umweltfreundlichen Verkehrsinfrastruktur der Vorrang vor den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege einzuräumen.

Beim Schutzgut Boden verbleibt ein Kompensationsdefizit in Höhe von 55,2 haWe (Hektarwerteinheiten). Dies ergibt sich nach der Darstellung im Landschaftspflegerischen Begleitplan aus einem zu kompensierenden Eingriff in Höhe von 59,11 haWE für die Eisenbahn-Neubaustrecke und 0,64 haWE für die Verlegung der Landesstraße L 1250, zusammen mithin 59,75 haWE. Ein kleiner Teil dieses Eingriffs kann durch die im LBP vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Die höhere Bodenschutzbehörde hat von den 7,4 haWE der im LBP (Tabellen 6-16 und 6-17) als Kompensationswert der bezüglich des Schutzgutes Boden als anrechenbar gewerteten Kompensationsmaßnahmen nur 4,55 haWE anerkannt (Stellungnahme vom 17. Januar 2014). Die Fachbehörde sieht in der Aufforstung von Grünland, der Anlage von Hecken und der Begrünung von Aufschüttungen oder Abgrabungen keine Kompensationswirkung für Eingriffe in das Schutzgut Boden, da durch diese Maßnahmen keine Verbesserung der Bodenfunktionen zu erzielen sei. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an und legt sie für ihre weiteren Betrachtungen zu Grunde.

Unter Berücksichtigung des Kompensationswertes der von der höheren Bodenschutzbehörde anerkannten Kompensationsmaßnahmen ergibt sich ein Defizit in Höhe von 55,2 haWE, das nicht durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen kompensiert werden kann. Dies entspricht einem Äquivalent an höchstwertigen Böden (Bewertungsklasse 5) von 11,04 ha. Unter der Annahme, dass durch eine Entsiegelung bisher versiegelter Flächen Böden mit der höchsten Bewertungsklasse 5 hergestellt werden könnten, wäre die Entsiegelung einer Fläche von 11,04 ha ausreichend, um das Kompensationsdefizit auszugleichen. Allerdings würde die Entsiegelung einer bisher versiegelten Fläche auch eine Aufwertung von Biotopstrukturen zur Folge haben, so dass eine im Umfang für den Ausgleich des Kompensationsdefizits erforderliche Entsiegelung zugleich zu einer Überkompensation der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen führen würde. Aus diesem Grund schlägt die höhere Bodenschutzbehörde vor, die zu entsiegelnde Fläche um den Anteil der Biotopwertigkeiten zu reduzieren, der sich aus dem Verhältnis der vorhandenen Wertigkeiten von Böden zu Biotopen ergibt.

Über die gesamte Eingriffsfläche aggregiert ergibt sich eine Durchschnittsbewertung für das Schutzgut Boden von 4,2 und für das Schutzgut Tiere und Pflanzen ergibt sich im Eingriffsbereich eine Durchschnittsbewertung von 1,7. Zwar sind beide Schutzgüter lediglich ordinal skaliert, gleichwohl hält die höhere Bodenschutzbehörde aufgrund der identischen Skalenwerte (1 bis 5) die Bildung eines Verhältnisses der Wertigkeiten für zulässig. Auch die Planfeststellungsbehörde kann darin keinen methodischen Fehler erkennen. Demnach stehen die Wertigkeiten der beiden Schutzgüter „Boden“ und „Tiere und Pflanzen“ (Biotope) im Bereich des Eingriffs in einem Verhältnis von 71 % zu 29 % (4,2 zu 1,7). Die höhere Bodenschutzbehörde schlägt vor, die erforderliche Kompensationsfläche um die zu erwartenden 29 % Überkompensation beim Schutzgut Tiere und Pflanzen zu reduzieren. Bezogen auf die zuvor ermittelte Kompensationsfläche von 11,04 ha verbleibt eine noch zu entsiegelnde Fläche von 7,8384 ha (78.384 m²).

Die Möglichkeiten, versiegelte Flächen wieder zu entsiegeln, sind jedoch in dem dicht besiedelten Naturraum des Albvorlandes äußerst begrenzt. Solche Flächen stehen nicht zur Verfügung. Auch erscheint es kaum möglich, vorhandene nicht versiegelte Flächen wie etwa Ackerböden großflächig aufzuwerten. Zum einen besitzen die Böden im betroffenen Naturraum bereits eine hohe Wertigkeit, so dass nur ein geringes Aufwertungspotential vorhanden ist (mit der Folge, dass die aufzuwertende Fläche entsprechend sehr groß sein müsste), und zum anderen spricht auch das Rücksichtnahmegebot auf die Belange der Landwirtschaft gegen eine großflächige Aufwertung von Böden, da dies nur mit erheblichen Beschränkungen der landwirtschaftlichen Nutzung möglich wäre. Aber auch damit ließen sich allenfalls geringfügige Verbesserungen der Bodenfunktionen „Ausgleichskörper im Wasserkreislauf“ und „Filter und Puffer für Schadstoffe“ erzielen. Um mit diesen Maßnahmen das Defizit ausgleichen zu können, müsste eine großflächige Nutzungsbeschränkung landwirtschaftlicher Flächen erfolgen, die nicht mehr als verhältnismäßig angesehen werden kann. Ein Ausgleich oder Ersatz der beeinträchtigten Bodenfunktionen ist daher mit verhältnismäßigen Mitteln nicht möglich.

Nach den Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes hat die Vorhabenträgerin für die nicht zu vermeidenden und nicht auszugleichenden oder zu ersetzenden Beeinträchtigungen Ersatz in Geld zu leisten. Diese Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der

Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Als Kosten für die eigentlich notwendige Entsiegelung bisher versiegelter Flächen wurden in vergleichbaren Fällen durchschnittlich 13 Euro pro Quadratmeter ermittelt. Damit ergibt sich ein von den Vorhabenträgern zu zahlendes Ersatzgeld in Höhe von 1.018.992 Euro (78.384 m² x 13,00 EUR/ m²).

Nicht in angemessener Frist kompensiert werden können die Eingriffe in Laub- und Mischwälder, Streuobstwiesen und extensiv genutztem Grünland. Wie bereits erläutert, sollte der Eingriff in Natur und Landschaft dennoch zugelassen werden. Nach § 15 Abs. 6 BNatSchG hat der Verursacher des Eingriffs für die nicht durchführbaren Kompensationsmaßnahmen eine Ersatzzahlung zu leisten, die sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Maßnahmen richtet. Die höhere Naturschutzbehörde hat diese Kosten berechnet: Sie betragen für den durch die Eisenbahn-Neubaustrecke verursachten Eingriff 1.873.872 Euro und für den durch die Landesstraßenverlegung verursachten Eingriff 117.719,60 Euro, zusammen also 1.991.591,60 Euro.

B.3.7.2 Besonders geschützte Gebiete

Das Vorhaben berührt auch zwei Natura-2000-Vogelschutzgebiete, zwei Naturschutzgebiete, sechs Landschaftsschutzgebiete, 15 Naturdenkmale und eine Vielzahl besonders geschützter Biotope.

Am Anhörungsverfahren sind sowohl die Naturschutzbehörden als auch die anerkannten Naturschutzverbände beteiligt worden. Deren Stellungnahmen haben zu Planänderungen geführt, mit denen die Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Naturschutzes reduziert werden konnten. Die in den Stellungnahmen dargetanen Empfehlungen fanden in den Nebenbestimmungen Berücksichtigung. Mit den vorgenommenen Planänderungen und diesen Nebenbestimmungen wird der vorhabensbedingte Eingriff auf ein nicht zu vermeidendes Minimum begrenzt. Die verbleibenden Eingriffe können größtenteils durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Dies gilt auch für den Eingriff in geschützte Biotope, die auf einer Fläche von 0,35 ha verloren gehen.

Veränderungen und Störungen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können (vgl. § 33 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG), sind

nicht zu besorgen. Der infrage kommende Abschnitt der L 1250 liegt außerhalb von Natura 2000-Gebieten. Im Bereich der NBS kommen die für die Erhaltungsziele relevanten Arten Halsbandschnäpper, Neuntöter, Wendehals sowie Mittel- und Grauspecht vor. Die NBS durchfährt große Teile des Vogelschutzgebietes „Vorland der mittleren Schwäbisch Alb“ im Albvorlandtunnel. Aufgrund des geringen Anteils an oberirdischer Streckenführung kommt es zu keinem Verlust von Revierzentren der genannten Vogelarten. Randliche bauzeitliche Beeinträchtigungen durch Baufelder und Baulärm sind für den Halsbandschnäpper, den Neuntöter sowie für den Mittelspecht festzustellen. Aufgrund der geringen Betroffenheit der Lebensräume und weil baubedingt keine Revierzentren erfasst werden, wird keine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele bzw. des günstigen Erhaltungszustandes festgestellt. Die Prüfung der kumulativen Beeinträchtigungen wird im Wirkraum der NSB vorgenommen und berücksichtigt die Flächennutzungspläne von Wendlingen und Kirchheim. Die Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass die kumulativen Beeinträchtigungen als nicht erheblich einzustufen sind. Abschließend kommt die FFH-Vorprüfung zu dem Ergebnis, dass gemäß § 34 Abs. 1 und 2 BNatSchG die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des Vogelschutzgebiets „Vorland der mittleren Schwäbisch Alb“ gegeben ist.

An der Planfeststellungsgrenze des hiesigen Abschnitts zum bereits planfestgestellten Abschnitt 1.4 kommt es mit 50 m² zu einer kleinflächigen Inanspruchnahme des Vogelschutzgebietes „Grienwiesen und Wernauer Baggerseen“ (24,5 Hektar) bzw. des FFH-Gebiets „Filder“ (697 Hektar). Diese Auswirkungen sind in ihrer Gesamtheit in der Anlage 18 der Planfeststellungsunterlagen zum Abschnitt 1.4 dargelegt, die auch die Beeinträchtigungen an der hier in Rede stehenden Planfeststellungsgrenze berücksichtigte. Im Ergebnis werden auch die Schutzziele dieser Gebiete durch die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Maßnahmen nicht in erheblicher Weise beeinträchtigt.

Für die übrigen betroffenen Schutzgebiete werden für die jeweiligen Eingriffe Befreiungen aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt. Das überwiegende öffentliche Interesse ergibt sich aus der vom Gesetzgeber getroffenen Wertung, für die NBS Stuttgart – Ulm (als Teil der ABS/ NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg) gemäß der Nr. 1 a) lfd. Nr. 20 der Anlage zu § 1 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes vordringlichen Bedarf festzustellen.

B.3.7.3 Artenschutz

Im Vorhabensbereich sind auch besonders geschützte Arten im Sinne des § 7 Abs. 2 Satz 1 Nr. 13 BNatSchG, die auch die streng geschützten Arten umfassen (vgl. § 7 Abs. 2 Satz 1 Nr. 14 BNatSchG), nachgewiesen worden. Hierbei handelt es sich um einige Vogel- und Fledermausarten sowie die Zauneidechse. § 44 Abs. 1 BNatSchG verbietet, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 1), wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören, wobei eine erhebliche Störung vorliegt, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Nr. 2) oder Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 3). Die Vorhabenträgerin nahm die artenschutzrechtlichen Auswirkungen von Bau und Betrieb der NBS einerseits sowie von Bau und Betrieb der verlegten L 1250 andererseits in den Blick. Sie kommt nach Betrachtung einzelner Gefahrenquellen (Kollisions-, Stromschlag- und Anschlagrisiko) plausibel zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der im LBP vorgesehenen Maßnahmen für keine Art außer der Zauneidechse die Verbotsnorm erfüllt wird.

Die nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für notwendig erachtete Baustraße in Dettingen führt zwar trotz ihrer optimierten Führung in wenigstens 50 Meter Entfernung zu Beeinträchtigungen des am Jauchertbach vorhandenen Rebhuhnbestandes, das als europäische Vogelart (§ 7 Abs. 2 Satz 1 Nr. 12 BNatSchG) zu den besonders geschützten Arten zählt (§ 7 Abs. 2 Satz 1 Nr. 13 b) bb) BNatSchG). Die Vorhabenträgerin sieht für das Rebhuhn CEF-Maßnahmen (Anlage 12.1, Anhang 7.2, Maßnahme S/ CEF II 9.5-1 A) gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG vor. Gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG wird daher nicht verstoßen. Gleiches gilt für die Feldlerchen (ebenfalls eine europäische Vogelart) im Bereich des Hungerberges südlich der BAB A 8 (Anlage 12.1, Anhang 7.2, Maßnahme S/ CEF II 9.6-1 A). Daher ist eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG nur für die Zauneidechse zu erteilen.

Die Vorhabenträgerin sieht vor, Zauneidechsen in einem für die Art günstigen Zeitfenster unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahmen abzusammeln, dies fachlich zu

begleiten, den Erfolg und die Rückwanderungssperren regelmäßig zu kontrollieren. Das Fangen unterfällt bereits dem Verbotstatbestand. Zudem kann auch bei fachgerechtem Abfang nie sichergestellt werden, dass Exemplare streng geschützter Arten im Baufeld verbleiben und durch die Bautätigkeit einem erhöhten Tötungsrisiko ausgesetzt sind. Daher stellt die Vorhabenträgerin vorsorglich und im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008 – 9 A 14/07 –, Rn. 90 ff., juris) einen Antrag auf Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG.

Hiernach kann die zuständige Behörde von den Verboten des § 44 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art zulassen. Darüber hinaus darf eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) weiter gehende Anforderungen enthält. Hängt schließlich die artenschutzrechtliche Zulässigkeit eines Vorhabens von Ausnahmen für mehrere Beeinträchtigungen ab, die dieselbe Art betreffen, so sind die Ausnahmevoraussetzungen in einer Gesamtschau der artenschutzwidrigen Beeinträchtigungen zu prüfen (BVerwG, Urteil vom 14. Juli 2011 – 9 A 12/10 –, Rn. 146, juris). Diese Voraussetzungen sind erfüllt.

Das überwiegende öffentliche Interesse ergibt sich aus der vom Gesetzgeber getroffenen Wertung, für die NBS Stuttgart – Ulm (als Teil der ABS/ NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg) gemäß der Nr. 1 a) lfd. Nr. 20 der Anlage zu § 1 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes vordringlichen Bedarf festzustellen. Die Verlegung der L 1250 steht damit in einem notwendigen Zusammenhang, so dass das öffentliche Interesse an der Umsetzung der NBS auch auf diese Maßnahme umgreift. Zumutbare Alternativen gibt es weder für die Verlegung der L 1250 noch für die konkrete Führung der NBS. Auf Grund des engen Abstandes zwischen dem neuen Kreisverkehr des Bebauungsplangebietes „Steigäcker/ Hinter den Gärten“, der Güterzuganbindung und der BAB ist eine niveaufreie Querung der Güterzuganbindung durch die L 1250 in der bestehenden Lage nicht mehr möglich. Daraufhin untersuchte die Vorhabenträgerin unterschiedliche Varianten der Verlegung der L 1250. Dabei stellte sich heraus, dass keine der kleinräumigen Verlegungen geeignet war, den Konflikt mit vertretbarem Aufwand zu lösen. Die in den Unterlagen dargestellte Variante der L 1250 ist die vorzugwürdigste Lösung einer Verlegung der

Straße westlich der Neckartalbahn mit Anschluss an die neue Unterführung im Zuge der bereits planfestgestellten Bahnübergangsbeseitigung in der Schützenstraße. Hinsichtlich der NBS ergibt sich aus der Alternativenprüfung (B.3.3), dass die gewählte kleinräumige Trassierung die wenigsten Beeinträchtigungen in Schutzgüter bedingt. Die Vorhabenträgerin legt auch hinsichtlich des Artenschutzes dar, dass andere Varianten, auch unter Berücksichtigung der Lage des Zwischenangriffs, zu größeren Schutzgutbeeinträchtigungen führen würden. Eine schonendere Variante ist daher nicht gegeben. Die gewählte Variante ist alternativlos.

Die Zauneidechse weist in Baden-Württemberg und deutschlandweit einen ungünstigen Erhaltungszustand auf. Bei der Beurteilung des Erhaltungszustandes kommt es nicht speziell auf den Erhaltungszustand des von dem Vorhaben unmittelbar betroffenen lokalen Vorkommens an. Vielmehr ist eine Gesamtbetrachtung anzustellen, die auch die anderen Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in den Blick nimmt. Entscheidend ist, ob die Gesamtheit der Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt. Insofern kann eine vorübergehende Verschlechterung des lokalen Zustands hingenommen werden, wenn sichergestellt ist, dass sich diese lokale Population in absehbarer Zeit erholt. Die Vorhabenträgerin sieht im gesamten Vorhabensgebiet, in dem mit Zauneidechsen zu rechnen ist, dauerhaft populationsstützende Maßnahmen in der Form vor, dass die neu entstehenden Böschungsflächen so gestaltet werden, dass sie für die Zauneidechse wichtige Strukturelemente aufweisen. Folglich ist davon auszugehen, dass der Erhaltungszustand der lokalen Population der Zauneidechse mit den vorgesehenen Maßnahmen innerhalb weniger Jahre wieder den aktuellen Zustand erreicht haben wird. Für alle artenschutzrechtlich geplanten Maßnahmen zur Zauneidechse wird darüber hinaus ein begleitendes Risikomanagement durchgeführt.

Art. 16 Abs. 1 FFH-Richtlinie ist ebenfalls Genüge getan. Dies gilt auch insoweit, als er verlangt, dass die Populationen der verbotswidrig betroffenen Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Wenngleich der Erhaltungszustand der Zauneidechse ungünstig ist, schließt Art. 16 Abs. 1 FFH-Richtlinie die Erteilung einer Ausnahme dennoch nicht aus. Nach dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 14. Juni 2007 - Rs. C-342/05 - (Slg. 2007 S. I-4713 Rn. 29) kann von den artenschutzrechtlichen Verboten des Art. 12 FFH-Richtlinie auch bei einem ungünstigen Erhaltungszustand der betroffenen Populationen ausnahmsweise dann abgewichen werden, wenn hinreichend

nachgewiesen ist, dass die Abweichung diesen ungünstigen Erhaltungszustand nicht verschlechtern und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindern kann (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 14. April 2010 – 9 A 5.08 –, Rn. 141 f., juris). Dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht verschlechtern wird, wurde von der Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt.

Schlussendlich lässt auch eine Gesamtbetrachtung der Beeinträchtigungen der Zauneidechse die Erteilung der Ausnahme zu. Das Abfangen dient gerade dazu, Tötungen auf das absolut notwendige Maß begrenzen. Daher fallen die dennoch möglichen, aber auf wenige Einzelfälle beschränkten Tötungen von im Baufeld verbliebenen Zauneidechsen nicht sonderlich ins Gewicht.

Die mit diesem Planfeststellungsbeschluss betroffene LBP-Maßnahme A 5.4 im PFA 1.4 hat keine Planänderung zur Folge. Es wird lediglich eine Anpassung im Rahmen der Ausführungsplanung notwendig. Der dort vorgesehene Wassergraben (Herrenbach) muss auf einer Länge von 50 Metern um etwa 15 Meter in westliche Richtung verschoben werden. Dies wurde notwendig, weil der Beschluss zum PFA 1.4 die Anlage der Flutmulde, die dieser Planfeststellungsbeschluss festsetzt, nicht berücksichtigt hat. Der festgestellte Plan wird folglich nicht geändert. Die Maßnahme wird vollständig und ohne Einbußen hinsichtlich des mit ihr verfolgten Zweckes umgesetzt.

B.3.7.4 Kompensationsverzeichnis

Das Eisenbahn-Bundesamt ist verpflichtet, der unteren Naturschutzbehörde die erforderlichen Angaben für die Führung eines Kompensationsverzeichnisses zu übermitteln (§ 17 Abs. 6 BNatSchG). § 2 Abs. 1 Satz 1 Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung – KompVzVO) bestimmt die erforderlichen Angaben, § 5 die Verwendung elektronischer Vordrucke. Gemäß § 2 Abs. 3 KompVzVO kann die für die Zulassung des Eingriffs zuständige Behörde dem Verursacher des Eingriffs auferlegen, die Angaben unter Verwendung der elektronischen Vordrucke zu übermitteln (Nebenbestimmung unter A.4.3.10). Da sich eine alternative Methode zur Erfassung der durchzuführenden Kompensationen unter Beteiligung der Vorhabenträgerin der NBS und der Bundesländer derzeit im Aufbau befindet, ist für den Fall ihres Funktionierens im Zeitpunkt der Fälligkeit der Angabenübermittlung auch ein Rückgriff hierauf möglich.

B.3.8 Geologie, Bodenschutz, Erdmassenverwertung

Durch das Vorhaben werden bislang unbebaute Flächen, die größtenteils landwirtschaftlich genutzt werden, dauerhaft in Anspruch genommen, was zu einer Beeinträchtigung oder sogar zu einem Verlust der natürlichen Bodenfunktionen führt.

Die festgesetzten Nebenbestimmungen führen zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen des Bodenschutzes trotz der damit einhergehenden Auswirkungen auf die Bodenfunktionen. Der Bodenschutz wird durch diese Nebenbestimmungen sowie durch die in der Planung vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen in ausreichendem Maße sichergestellt. Dies gilt auch für den Umgang mit aufgefundenen Altlasten. Die zum Schutz des Bodens festgesetzten Nebenbestimmungen entstammen der Empfehlung der höheren Bodenschutzbehörde, der die Planfeststellungsbehörde folgt.

Für die Verwertung bzw. Entsorgung der aus den Tunnelröhren ausgebrochenen Erdmassen hatte die Vorhabenträgerin ursprünglich ortsnahe Ablagerungsstätten entlang der Neubaustrecke und der parallel verlaufenden Bundesautobahn A 8 vorgesehen. Etwa die Hälfte der rund drei Millionen Kubikmeter Aushubmaterial sollten an diesen Stellen dauerhaft abgelagert werden. Aufgrund des damit einhergehenden Flächenverlustes an hochwertigen, bisher landwirtschaftlich genutzten Böden, der gegebenenfalls erforderlich werdenden Enteignung der betroffenen Grundstückseigentümer, den Auswirkungen auf die Landwirtschaft in der Region insgesamt und Problemen bei der Entwässerung dieser als „Seitenablagerungen“ bezeichneten Abraumhalden hat sich die Vorhabenträgerin für eine Änderung ihres Erdmassenverwertungskonzepts entscheiden. Nunmehr werden in räumlicher Nähe zum Vorhaben vorhandene, ohnehin wieder zu verfüllende Steinbrüche verwendet. Für diese Entscheidung sprechen auch die unmittelbare Nähe der Baustellen-Einrichtungsflächen zur Autobahn und der dadurch mögliche einfache Transport der Erdmassen per Lkw. Durch die direkte Anbindung der BE-Flächen an die Autobahn mittels zusätzlicher Behelfsauf- und -abfahrten können die Belastungen für die Bevölkerung durch den zusätzlichen Lkw-Verkehr in engen Grenzen gehalten werden.

Bis auf den geringen Teil der Aushubmassen, die für den Bau der Eisenbahnanlagen einschließlich notwendiger Schutzwälle benötigt werden, sieht das in der 4. Planänderung entwickelte Massenverwertungskonzept den vollständigen Abtransport der anfallenden Erdmassen vor. Im derzeitigen Planungsstadium kann die

Vorhabenträgerin jedoch noch keine detaillierten Angaben zur Verwertung der Aushubmassen vorlegen und auch die konkreten Transportwege nicht festlegen. Die Vorhabenträgerin hat mit ihrem Bodenverwertungs- und -entsorgungskonzept die bestehenden Möglichkeiten der Massenverwertung aufgezeigt und dargelegt, dass eine umweltverträgliche und gesetzeskonforme Unterbringung grundsätzlich machbar ist. Dis genügt dem Maßstab der Planfeststellung. Wo die Erdmassen im Einzelnen untergebracht und welche Transportrouten hierfür beansprucht werden sollen, muss mithin im Planfeststellungsverfahren nicht explizit festgelegt werden. Der Vorhabenträgerin wurde aufgegeben, dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Baubeginn ein detailliertes Verwertungs- und Entsorgungskonzept vorzulegen und die geplanten Verwertungs- und Entsorgungswege für die unterschiedlichen Aushubmassen nachzuweisen.

B.3.9 Wasserwirtschaft, Entwässerung, Hydrogeologie

Die Vorhabenträgerin beantragte für die Durchführung des Vorhabens wasserrechtliche Entscheidungen. Während sie für bauzeitliche Benutzungen eine Erlaubnis gem. § 10 Abs. 1 Variante 1 WHG beantragt, begehrt sie für dauerhafte Benutzungen entweder eine (unbefristete) Erlaubnis (Anlage 15.2A, Seite 9) oder eine Bewilligung gem. § 10 Abs. 1 Variante 2 WHG (Anlage 15.2A, Seite 1). Der wesentliche Unterscheid beider Gestattungsarten liegt im Wesentlichen in der dem Adressaten eingeräumten Rechtsstellung. Die Erlaubnis gewährt eine widerrufliche und damit ungesicherte Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer bestimmten Art und Weise zu benutzen. Die Bewilligung gibt dagegen ein grundsätzlich unwiderrufliches subjektiv öffentliches Recht zur Gewässerbenutzung. Da beide Gestattungsarten in einem Exklusivitätsverhältnis zueinander stehen, war der Antrag dahingehend auszulegen, dass die Vorhabenträgerin primär eine Bewilligung begehrt und nur dort, wo dies nicht möglich ist, eine Erlaubnis erteilt werden soll.

Die gem. § 19 Abs. 1 WHG auch für wasserrechtliche Entscheidungen zuständige Planfeststellungsbehörde lehnt – wie aus dem Tenor unter A.3 ersichtlich – die Erteilung einer Bewilligung ab und erteilt für alle beantragten wasserrechtlichen Tatbestände eine Erlaubnis.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Bewilligung liegen nicht vor. Gemäß § 14 Abs. 1 WHG darf die Bewilligung nur erteilt werden, wenn die Gewässerbenutzung (1.) dem Benutzer ohne eine gesicherte Rechtsstellung nicht zugemutet wer-

den kann, (2.) einem bestimmten Zweck dient, der nach einem bestimmten Plan verfolgt wird, und (3.) keine Benutzung im Sinne des § 9 Absatz 1 Nummer 4 und Absatz 2 Nummer 2 ist, ausgenommen das Wiedereinleiten von nicht nachteilig verändertem Triebwasser bei Ausleitungskraftwerken.

Die in den Tabellen 4b und 4c genannten Tatbestände sind, soweit sie das (dauerhafte) Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG) betreffen, einer Bewilligung wegen § 14 Abs. 1 Nr. 3 WHG nicht zugänglich.

Für die übrigen wasserrechtlichen Tatbestände fehlt es der Vorhabenträgerin an der Unzumutbarkeit der Benutzung ohne gesicherte Rechtsstellung. Dies entscheidet sich allein nach den wirtschaftlichen Verhältnissen der Vorhabenträgerin (BVerwG, Urteil vom 29. Januar 1965 – IV C 61.64 –, Rn. 21, juris). Unzumutbarkeit liegt demnach vor, wenn die Vorhabenträgerin ohne gesicherte Rechtsstellung ein Risiko einginge, das sie bei vernünftiger Würdigung ihrer wirtschaftlichen Lage dazu bestimmen müsste, von der Durchführung ihres Vorhabens abzusehen (vgl. *Czychowski/ Reinhardt*, Wasserhaushaltsgesetz Kommentar, 10. Aufl. 2010, § 14 Rn. 9). Folglich fehlt die Zumutbarkeit insbesondere bei kapitalintensiven Großvorhaben ohne wasserwirtschaftliche Ausweichmöglichkeit wie bei Wasserkraftwerken, Wasserversorgungsanlagen und von Kühlwasser abhängigen Kraftwerken. Die Vorhabenträgerin kann die Neubaustrecke oder die Verlegung der L 1250 nicht ohne die Gestattung wasserrechtlicher Benutzungen umsetzen. Allerdings ist nicht ersichtlich und auch von der Vorhabenträgerin nicht dargetan, dass es an wasserwirtschaftlichen Ausweichmöglichkeiten in einem Maß fehle, der zu einer solchen Härte führen könnte, dass die Vorhabenträgerin von der Realisierung ihres Vorhabens absieht. Dem durch die Bewilligung bezweckten Investitionsschutz kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend auch durch die Erteilung einer Erlaubnis Rechnung getragen werden. Mangels entsprechender Darlegungen sieht die Planfeststellungsbehörde auch für die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis (§ 15 WHG) keinen Anlass.

Sowohl die dauerhaften als auch die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens auf Oberflächengewässer, das Grundwasser und die Frischwasserversorgung der Stadt Wendlingen wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens mit den zuständigen Behörden erörtert. Dies führte sowohl zu Planänderungen (z.B. dem Bau einer Flutmulde am Westufer des Neckars) als auch zur Entwicklung umfangreicher Nebenbestimmungen, mit denen nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf das

Grundwasser und die vom Vorhaben berührten Oberflächengewässer ausgeschlossen werden sollen. Diese Nebenbestimmungen wurden im Wesentlichen von den Fachbehörden, das heißt der unteren Wasserbehörde – dem Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz des Landratsamtes Esslingen –, vorgeschlagen und von der höheren Wasserbehörde (Referat 52 des Regierungspräsidiums Stuttgart) ergänzt. Das Benehmen ist hierdurch hergestellt worden (§ 19 Abs. 3 WHG).

Die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der Zulassungen und Ausnahmen liegen vor. Schädliche Gewässerveränderungen sind nicht zu erwarten. Auf eine Darstellung im Einzelnen wird in Anbetracht der Vielzahl der erforderlichen Zulassungen und Ausnahmen verzichtet. Das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens rechtfertigt es, die erforderlichen Zulassungen zu erteilen. Eine dauerhaft schädliche Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften im Sinne des § 48 Abs. 1 WHG ist nicht zu besorgen. Die Gewässerbenutzungen beschränken sich auf das zur Herstellung der baulichen Anlagen unvermeidbare Maß. Insgesamt drängen sich keine Planungsvarianten auf, die eine Verwirklichung wasserrechtlicher Tatbestände deutlich reduzieren würde, ohne dabei andere Schutzgüter erheblich stärker zu belasten. Dem Grundsatz aus § 6 WHG ist ausreichend Rechnung getragen.

Insgesamt ist der in besonderem Maß berührte öffentliche Belang des Gewässerschutzes durch die Vorhabenplanung und die Änderungen im Verfahren ausreichend berücksichtigt worden. Generelle Bedenken gegen die Zulassung des Vorhabens bestehen daher nicht, was die Wasserbehörden im Laufe des Anhörungsverfahrens grundsätzlich bestätigt haben. Die in den Planunterlagen dargestellten Entnahmemengen und -zeiträume für das bauzeitliche Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten stellen eine Obergrenze dar. Soweit der Grundwasserandrang höher ausfällt, ist dem durch in den Nebenbestimmungen formulierte oder sonst geeignete Maßnahmen zu begegnen.

Baumaßnahmen dieser Größenordnung können immer eine Gefährdung der Gewässer durch Beeinträchtigungen während der Bauzeit bedeuten. So sind beispielsweise quantitative Beeinträchtigungen durch bauzeitliche Grundwasserabsenkungen möglich, die im Einzugsbereich von Grundwassererschließungen zu liegen kommen und den von der Grundwassererschließung genutzten Aquifer betreffen. In qualitativer Hinsicht können die Grundwassernutzungen insbesondere in der Bauphase beispielsweise durch die eingesetzten Bau- oder Sprengstoffe und nach Fer-

tigstellung des jeweiligen Bauwerkes, soweit der Bau mit einem Abschalten der Grundwasserhaltung verbunden war, durch den erstmaligen Kontakt des Grundwassers mit den Baustoffen beeinträchtigt werden. Entsprechende Belastungen des Grundwassers können jedoch durch Schutzvorkehrungen wie z. B. die Wahl eluationsarmer Baustoffe wesentlich reduziert werden, so dass die Wahrscheinlichkeit des tatsächlichen Eintritts derartiger Beeinträchtigungen gering ist. Zur Sicherstellung der Güte des genutzten Grundwassers werden an den Einleitungsstellen entsprechende hydrochemische Kontrolluntersuchungen durchgeführt. Zusätzlich wurden zur Verhinderung von Gewässerverunreinigungen Einleitgrenzwerte in den Nebenbestimmungen festgesetzt. Die Vorhabenträgerin hat durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass diese eingehalten werden. Eine Ausnahme wird allerdings für Regenereignisse von mehr als zehn Millimeter Niederschlag pro Tag hinsichtlich abfiltrierbarer Stoffe gemacht. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass in diesen Fällen der Gehalt an abfiltrierbaren Stoffen in allen Fließgewässern zeitweise stark überhöht und die auf diese Fälle beschränkte Ausnahme auch nach Ansicht der Fachbehörden hinnehmbar ist.

Der seitens der höheren Wasserbehörde erhobenen Forderung, wonach die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt eine Betriebsanweisung vorzulegen hat, in der geregelt ist, wie im Brandfall die Löschwasserentsorgung erfolgt, wird von der Vorhabenträgerin entgegen gehalten (Schreiben vom 2. Dezember 2013), sie sei gemäß der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes zu den Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln (Stand 1. Juli 2008) zwar zur Erstellung eines betrieblichen Alarm- und Gefahrenabwehrplans verpflichtet, nicht aber zur Vorlage einer Betriebsanweisung, in der u. a. geregelt werde, wie das im Brandfall anfallende Löschwasser zu entsorgen sei und wer das Schließen des Schiebers im Stauraumkanal vorzunehmen habe. Der Hintergrund dieser Forderung der höheren Wasserbehörde ist die Befürchtung, das am Westportal des Albvorlandtunnels maximal verfügbare Rückhaltevolumen für kontaminiertes Löschwasser in Höhe von 234 m³ (100 m³ fasst das Regenwasserzwischenspeicherbecken und 134 m³ der Regenrückhaltekanal 7) werde im Brandfall nicht ausreichen, da im Albvorlandtunnel – verteilt auf vier Löschwasserbehälter – insgesamt 400 m³ Löschwasser vorrätig seien.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Befürchtung eines unzureichenden Rückhaltevolumens nicht. Daher weist sie den Einwand der höheren Wasserbehörde zurück. Sie geht von falschen Annahmen aus. Zwar gibt es tatsächlich vier Löschwas-

serbehälter mit je 100 m³ Fassungsvermögen. Sie sind auf die Länge des Tunnels verteilt: So befindet sich am jeweiligen Portal eines, zwei weitere befinden sich in den Verbindungsbauwerken 6 (Bahn-km 28,945) und 10 (Bahn-km 30,783) zwischen den Röhren der NBS. Im Brandfall wird aber nie das Wasser dieser vier Löschwasserbehälter eingesetzt werden. Damit fallen folglich auch nie 400 m³ kontaminierten Löschwassers an. Die Anlage von vier Löschwasserbehältern auf die Länge des Tunnels dient der Bevorratung von Löschwasser an mehreren Orten des mehr als acht Kilometer langen Tunnels und damit der möglichst schnellen Verfügbarkeit von Löschwasser. Sie bezweckt nicht die Bevorratung des Löschwassers für *einen* Brandfall. In einem solchen wird in der Regel auf den dem Brandort nächst gelegenen Löschwasserbehälter zurückgegriffen. Dies genügt den Anforderungen der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes zu den „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ vom 1. Juli 2008. Unter dem Kapitel Löschwasserversorgung wird für lange Tunnel, zu denen der Albvorlandtunnel zählt, zur Verringerung der Befüllzeiten in den Verbindungsbauwerken ein an die örtlichen Verhältnisse angepasster Löschwasservorrat empfohlen. Dem trägt die Vorhabenträgerin mit den vorgesehenen vier Löschwasserstandorten Rechnung.

Eine Löschwassermenge von 100 m³ genügt für die Brandbekämpfung. Nach der zitierten Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes muss mindestens eine Förderleistung von 800 Litern pro Minute bei einem Fließdruck von 5 bar sichergestellt sein. Damit wird eine ununterbrochene Löschdauer von 125 Minuten pro Löschwasserbehälter sichergestellt. Dieselben Anforderungen stellt die Technische Spezifikation für die Interoperabilität „Saftety in Railway Tunnels“ (TSI SRT) auf. Darüber hinausgehende Anforderungen wären nur dann anzulegen, wenn es Anhaltspunkte dafür gäbe, dass die bevorratete Löschwassermenge nicht ausreichen werde. Diese gibt es nicht. Es gibt wenig aussagekräftige Nachweise zum Löschwasserverbrauch in konkreten Brandfällen. Die Vorhabenträgerin verweist allerdings zum Vergleich auf den Vollbrand eines mit Papier beladenen Güterwagens im Leinebuschtunnel bei Göttingen im Jahr 1999, der erfolgreich mit zirka 5 m³ Wasser gelöscht werden konnte.

Die Wahrscheinlichkeit, dass ein brennender Zug im Tunnel stehen bleibt und die Rettungs- und Löscharbeiten im Tunnel durchgeführt werden müssen, ist im Übrigen äußerst gering. Dies ergibt sich aus dem Flucht- und Rettungsschutzkonzept (Anlage 10) der Vorhabenträgerin. Sie sieht betriebliche Maßnahmen vor, um im

Freien bereits brennende Züge noch vor der Einfahrt in einen Tunnel anzuhalten. Bei einer Brandentwicklung im Tunnel hält der Zug durch Nutzung der Notbremsüberbrückung und der Notlaufeigenschaften aller zugelassenen Fahrzeuge für mindestens 15 Minuten selbst unter Vollbrandbedingungen erst nach Verlassen des Tunnels.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass im höchst unwahrscheinlichen Falle eines Zugbrandes innerhalb eines Tunnels maximal 100 m³ kontaminierten Löschwassers zuzüglich des Betriebswassers des Unfallzuges anfallen werden. Die vorgesehenen Regenrückhalteanlagen nehmen das Löschwasser im Umfang von bis zu 234 m³ auf. Nur in dem Fall, dass ein Zug trotz seiner schwer entflammbaren Materialien im Tunnel brennend liegen bleibt, die Rückhalteeinrichtungen bereits durch ein unmittelbar vorangegangenes Starkregenereignis (zum Teil) gefüllt sind und mehr Löschwasser anfällt, als die Rückhalteeinrichtungen noch aufnehmen können, besteht die Möglichkeit, dass die Rückhaltung des gesamten Löschwassers nicht gewährleistet ist. Zum einen ist dieser Fall wegen der Kumulation von vier seltenen Ereignissen höchst unwahrscheinlich. Zum anderen berücksichtigt die Vorhabenträgerin diesen Fall dennoch in ihrem zu erstellenden Rettungskonzept, in dem sie eine entsprechende Entsorgung durch Abpumpen und Abtransport des überschüssigen Löschwassers regelt (Stellungnahme vom 17. Dezember 2012). Das Rückhaltevolumen ist mithin für gewöhnliche Ereignisse ausreichend dimensioniert. Das Erfordernis einer Betriebsanweisung, der über den von der Vorhabenträgerin zu regelnden Fall hinausgeht, ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde folglich nicht erforderlich. Darüber hinaus ist der Ablauf von Tätigkeiten im Ereignisfall Aufgabe der Feuerwehr, für die ein brennender Zug auch nicht grundsätzlich anders zu handhaben sein dürfte als z. B. ein brennender LKW auf der parallel geführten Autobahn. Auch dabei fließt regelmäßig kontaminiertes Wasser in Rückhaltebecken oder -kanäle (sofern es überhaupt zurück gehalten wird). Die Regenrückhaltebecken an der BAB A 8 dürften ebenfalls über Absperrschieber verfügen, die im Bedarfsfall von der Feuerwehr zu schließen sind. Es ist daher davon auszugehen, dass sich die Einsatzkräfte dieser Problematik bewusst sind und das Schließen vorhandener Absperrschieber in ihren Einsatzplänen berücksichtigen.

Damit im Zusammenhang steht die Forderung des Landratsamtes, alle Einleitungsstellen müssten bei Havarien/ Unfällen mit Schiebern oder ähnlichen Absperreinrichtungen verschließbar sein. Dies ist nach der gegenwärtigen Planung nur bei der Einleitung über Regenrückhaltekanäle und -becken gegeben und nach Auffassung der

Planfeststellungsbehörde auch ausreichend. Eine Absperrung ohne Rückhaltevolumen müsste unweigerlich dazu führen, dass sich das im Havariefall mit Schadstoffen kontaminierte Wasser unkontrolliert an anderen Stellen ausbreitet. Die Forderung des Landratsamtes würde im Ergebnis daher bedeuten, dass alle Einleitungsstellen mit Regenrückhalteeinrichtungen auszustatten wären. Nach der Planung der Vorhabenträgerin beschränkt sich die notwendige Rückhaltung grundsätzlich auf die zu erwartende Niederschlagswassermenge, die im Brandfall anfallende Löschwassermenge spielt – wie oben ausgeführt – wegen der geringen Eintrittswahrscheinlichkeit eine untergeordnete Rolle.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Forderung als unverhältnismäßig. Auch unter dem Vorsorgegedanken des Umweltrechts (Artikel 20a GG) stehen die Kosten von Errichtung und Unterhaltung von Rückhalteeinrichtungen an jeder Einleitstelle zum angestrebten Zweck in einem groben Missverhältnis. Die Kosten für eine Rückhalteeinrichtung, die wenigstens 100 m³ Löschwasser – und dieses Volumen müsste sie wenigstens aufweisen, um sich als Löschwasserrückhaltung zu eignen – fasst, belaufen sich auf wenigstens 30.000 Euro pro Einleitstelle. Die Wahrscheinlichkeit eines im Tunnel liegen gebliebenen brennenden Zuges und der dann auftretenden Notwendigkeit, diesen Zug im Tunnel abzulöschen, ist – wie bereits ausgeführt – gering. Nur in solchen Fällen fällt kontaminiertes Löschwasser an, sodass die Rückhalteeinrichtungen ausschließlich für sehr unwahrscheinliche Ereignisse gefordert werden. Dies konfligiert nicht mit dem umweltrechtlichen Vorsorgegrundsatz. Aus § 31 Abs. 1 WHG ergibt sich die gesetzgeberische Wertung, dass Oberflächengewässer nicht um jeden Preis vor jeder denkbaren Verschlechterung seiner Beschaffenheit zu schützen ist. Bei Unfällen und außergewöhnlichen, nicht vorhersehbaren Fällen, zu denen der Brand eines Zuges zu rechnen ist, lässt der Gesetzgeber ausdrücklich eine vorübergehende Verschlechterung der Gewässereigenschaft zu und lässt anschließende Sanierungsmaßnahmen genügen. Hierzu ist der Verursacher gem. §§ 89, 90 WHG ohnehin verpflichtet.

Zurückgewiesen wird auch die Forderung der unteren Wasserbehörde, die zu ändernden Einleitungen von der BAB A 8 in Gewässer entsprechend den aktuellen rechtlichen Vorgaben zu gestalten. Der baurechtliche passive Bestandsschutz umfasst den genehmigten Bestand und die genehmigte Funktion (vgl. BVerfG, Beschl. vom 15. Dezember 1995 – Az. 1 BvR 1713/92 –, 1. Leitsatz, juris). Soweit die Identität der baulichen Anlagen gewahrt bleibt und damit insbesondere auch keine Funktionsänderung einhergeht, unterfallen auch geringfügige Anpassungen dem Be-

standsschutz (vgl. VG München, Beschluss vom 22. Dezember 2006 – Az. M 8 S 06.3367 –, Rn. 35, juris). Die hier notwendigen Anpassungen an den bestehenden Entwässerungsleitungen sind geringfügiger Art und ändern die Einleitung nicht grundlegend. Dies wäre beispielsweise erst dann der Fall, wenn das auf der Autobahn anfallende Niederschlagswasser in einen anderen Vorfluter eingeleitet werden sollte.

Der Führung des Niederschlagswassers der BAB A 8 über eine 30 Zentimeter starke belebte Bodenschicht widerspricht die Vorhabenträgerin dagegen nicht. Sie hat diese Forderung des Landratsamtes jedoch bereits in der Planung berücksichtigt, so dass diesbezüglich auf eine Nebenbestimmung verzichtet werden kann.

Fernerhin konnte im Anhörungsverfahren nicht abschließend geklärt werden, ob die Einhaltung eines Eluatwertes „< Z0“ gemäß LAGA (Anforderungen an Baustoffe und -materialien) technisch umsetzbar ist. Die Vorhabenträgerin bestreitet dies mit der Begründung, bei dem Zuordnungswert handele es sich bereits um die kleinste Stufe, die nicht mehr unterschritten werden könne. Diese von der unteren Wasserbehörde vorgeschlagene Anforderung an Baustoffe und -materialien ist jedoch auch als Nebenbestimmung in den bereits bestandskräftigen Beschlüssen der Planfeststellungsabschnitte 1.1, 1.2, 1.4, 1.5 und 1.6a enthalten, dort jedoch als „≤ Z0“.

Hierzu ist anzumerken, dass die zitierte technische Regel in Baden-Württemberg jedenfalls zum Entscheidungszeitpunkt nicht anwendbar ist, weil deren Teil II, der die technischen Regeln und auch die Zuordnungswerte enthält, noch nicht rechtsgültig veröffentlicht wurde (vgl. http://www.laga-online.de/servlet/is/23874/, abgerufen am 29. Januar 2015). Daher gelten in Baden-Württemberg derzeit für mineralische Abfälle folgende Regelungen: Für Recycling-Material die „Vorläufigen Hinweise zum Einsatz von Baustoffrecyclingmaterial vom 13. April 2004 einschließlich dem erläuternden Vermerk vom 12. Oktober 2004“ und für Boden und Steine die „Verwaltungsvorschrift für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14. März 2007“ mit Weitergeltungen. Beide Kodifikationen sind jedenfalls bis zum 31. Dezember 2015 anwendbar. Die Vorhabenträgerin hat die jeweils geltenden Grenzwerte zu beachten. Daher war die Festsetzung der Grenzwerte eines bestimmten Regelwerkes nicht möglich. Dies bedeutet indes keine besondere Härte für die Vorhabenträgerin, weil die derzeit geltende Verwaltungsvorschrift für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14.03.2007 die wesent-

lichen Aussagen der Mitteilung 20 der LAGA zusammenfasst. Wesentlich andere Vorgaben sind damit auch zukünftig nicht zu erwarten.

Auch die derzeit einschlägige Verwaltungsvorschrift für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14. März 2007 nennt als kleinsten Zuordnungswert „Z0“. Damit stellt sich auch hier die aufgeworfene Frage nach der technischen Umsetzbarkeit, den Zuordnungswert noch zu unterschreiten und im Ergebnis Eluatwerte „< Z0“ verlangen zu können. An der technischen Umsetzbarkeit bestehen dann keine Zweifel, wenn der Fokus nicht auf die Zuordnungsstufe, sondern auf die darin definierten Höchstwerte gelegt wird. Diese Höchstwerte können unterschritten werden. Dies bestätigt die Vorhabenträgerin in ihrer Stellungnahme vom 13. November 2014. Sie teilt darin mit, dass die Angabe „< Z0“ bedeutet, die für Z0 definierten Werte einhalten zu müssen. Um aber klarzustellen, dass die Werte nicht stets unterschritten, sondern auch erreicht werden dürfen, hat die Planfeststellungsbehörde die bereits in den Planfeststellungsbeschlüssen zum Talkessel verwendete und bewährte Angabe „≤ Z0“ festgesetzt.

Nachteilige Auswirkungen des Neubauvorhabens auf den Hochwasserschutz am Neckar sind mit den in der 8. Planänderung beantragten Schutzmaßnahmen (Errichtung einer Flutmulde/ Berme am linksseitigen Neckarufer im Bereich der Eisenbahnüberführung Neckartal) selbst bei einem 100-jährigen Hochwasser unter Berücksichtigung eines 15%igen Klimazuschlags (HW100k) ebenfalls nicht mehr zu befürchten.

Nicht verlangt werden kann in diesem Zusammenhang jedoch die Herstellung eines Zugangs zum rechtsseitigen Neckardeich von der Heinrich-Otto-Straße durch Anlage eines Weges auf der Südseite der Neubaustrecke. Zwar ist es nachvollziehbar, dass es zur Deichsicherung einen landseitigen Zugang geben muss, dessen Herstellung ist jedoch nicht Aufgabe der Vorhabenträgerin. Sowohl der Deich als auch der bestehende Weg dorthin liegen auf einem Grundstück, das sich in Privateigentum befindet. Ein verbrieftes Wegerecht existiert nach Auskunft der Stadt Wendlingen ebenfalls nicht.

Der rechtsseitige Neckardamm südlich der Autobahn bleibt auch künftig über einen Durchlass im Widerlager der Neckarbrücke von der Nordseite aus zugänglich. Dieser Durchlass ist für Fahrzeuge der Gewässerunterhaltung ausreichend dimensioniert. Die Forderung des Landratsamtes Esslingen, der Durchlass müsse auch für

Feuerwehrfahrzeuge befahrbar sein und den Anforderungen der Nr. 3.1 der VwV Feuerwehrflächen genügen, ist unbegründet. Der Neckardamm besitzt auf der Nordseite der Autobahn nur einen etwa zwei Meter breiten, unbefestigten Weg auf der Dammkrone und ist deshalb für das Befahren durch Feuerwehrfahrzeuge nicht geeignet. Nach Auskunft der Stadt Wendlingen ist die Dammkrone sogar ausdrücklich als nicht befahrbar ausgewiesen.

Schließlich wird auch die Forderung nach einem Handlungskonzept für Problemszenarien zurückgewiesen. Die dieser Forderung als Vorbild dienenden Handlungskonzepte in den Planfeststellungsabschnitten 1.1, 1.2, 1.5 und 1.6a wurden „im Hinblick auf den Heil- und Mineralquelleschutz (…) zur Beherrschung bzw. Vermeidung von Beeinträchtigungen des Mineralwasseraquifers“ aufgestellt (siehe „Geologische, hydrogeologische, geotechnische und wasserwirtschaftliche Stellungnahme“ der igi Niedermeyer Institute GmbH und der WBI - Prof. Dr.- Ing. W. Wittke GmbH Teil 4: Handlungskonzept Problemszenarien, Stand: 12.05.1999, S. A/9). Im Planfeststellungsbeschluss zum unmittelbar angrenzenden Abschnitt 1.4 gibt es keine entsprechende Nebenbestimmung, ebenso wenig in den bislang ergangenen Beschlüssen zur NBS (2.x). Da nicht zu erwarten ist, dass die NBS im Bereich Wendlingen – Kirchheim Auswirkungen auf das Stuttgarter Mineralwasser haben könnte, gibt es auch keine Veranlassung, Handlungskonzepte für Problemszenarien aufzustellen.

B.3.10 Straßenverkehr

B.3.10.1 Auswirkungen durch die Eisenbahn-Neubaustrecke

B.3.10.1.1 Dauerhafte Auswirkungen

Die Eisenbahn-Neubaustrecke Stuttgart – Ulm und ihre Zulaufstrecken im Bereich von Wendlingen und Oberboihingen werden dauerhaft keine nachteiligen Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes haben. Da mit dem Vorhaben eine Verlagerung des Straßenverkehrs auf den Schienenverkehr beabsichtigt ist und dies durch verkürzte Fahrzeiten und die Anbindung des Flughafens sowie der Messe Stuttgart an das Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz auch erwartet werden kann, ist sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf den heute hoch belasteten Straßen nicht unwahrscheinlich. Dies gilt insbesondere für die BAB A 8. Bauliche Änderungen an den bestehenden Straßen werden durch das Vorhaben – mit Ausnahme der zu verlegenden Landesstraße L 1250 (vgl.

hierzu unter B.3.10.2) – nicht erforderlich, so dass also im Ergebnis dauerhaft nur mit positiven Auswirkungen des Vorhabens auf den Straßenverkehr zu rechnen ist.

B.3.10.1.2 Bauzeitliche Auswirkungen

B.3.10.1.2.1 Vorbemerkungen

Zur Ausführung des Vorhabens müssen große Mengen an Baumaterial zu den Baustellen-Einrichtungsflächen transportiert werden. Nachdem sich die Vorhabenträgerin im Laufe des Anhörungsverfahrens entschieden hat, auf die sog. Seitenablagerungen entlang der BAB A 8 und der NBS zu verzichten, müssen zudem fast die gesamten beim Tunnelvortrieb anfallenden Erdmassen von den Baustellen-Einrichtungsflächen abtransportiert werden. Während der etwa sechsjährigen Bauzeit wird das öffentliche Straßennetz daher mit erheblichem Baustellenverkehr belastet. Um die Belastungen des Straßennetzes insbesondere im innerörtlichen Bereich gering zu halten, soll der baubedingte Schwerverkehr auf möglichst kurzem Weg auf übergeordnete Verkehrswege und insbesondere auf die BAB A 8 gelenkt werden.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu ein bauzeitliches Wegekonzept erstellt, das mit der 8. Planänderung die Errichtung von Behelfsauf- und -abfahrten auf die BAB A 8 bei den Baustellen-Einrichtungsflächen an beiden Portal des Albvorlandtunnels vorsieht. Im Gegenzug ist die in der 4. Planänderung vorgesehene Behelfsauf- und -abfahrt am Zwischenangriff „Salzäcker“ auf der Gemarkung Ötlingen (Stadt Kirchheim unter Teck) mit der Aufgabe dieses Zwischenangriffs in der 8. Planänderung entfallen. Der noch verbleibende Zwischenangriffsstollen „Kirchheim“ mündet in unmittelbarer Nähe zur Autobahnauffahrt Kirchheim-West, so dass auch an dieser Stelle ein unmittelbarer Zugang zum übergeordneten Straßennetz gewährleistet ist.

Da es sich bei der BAB A 8 um eine Straße für den schnellen Fernverkehr handelt, muss sichergestellt werden, dass durch die Führung des Baustellenverkehrs über die Autobahn keine Verschmutzung der Fahrbahn erfolgt. Nur unter dieser Voraussetzung kann der vorgesehenen Verkehrsführung mit der Einrichtung von Behelfsauf- und -abfahrten zugestimmt werden. Insbesondere der auf die Autobahn einfahrende Baustellenverkehr wird auch zu Störungen des Verkehrsflusses auf der bereits heute stark befahrenen Autobahn führen, jedoch nicht in einem Maße, das die Funktion der Autobahn als Schnellstraße von internationaler Bedeutung gefährden würde. Die Abwicklung des Baustellenverkehrs über die Autobahn mit einer möglichst direkten An-

bindung der Baustellen-Einrichtungsflächen erscheint in der Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange trotz der zu erwartenden Störungen und Behinderungen gegenüber einer alternativen Verkehrsführung über das nachgeordnete Straßennetz im Ergebnis als vorzugswürdig, da andernfalls eine erhebliche Steigerung der Lärm- und Abgasimmissionen in den anliegenden Städten und Gemeinden mit den damit verbundenen Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung zu erwarten wäre.

B.3.10.1.2.2 Auswirkungen im Bereich des Westportals (Wendlingen)

Für die Baustellen-Einrichtungsfläche am Westportal des Albvorlandtunnels sieht die Vorhabenträgerin einen direkten Anschluss an die BAB A 8 vor. Damit soll vermieden werden, dass LKW in großer Zahl durch das Stadtgebiet von Wendlingen fahren müssen. Allerdings lässt sich ein Vollanschluss aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht realisieren. Es besteht nur die Möglichkeit, von der BE-Fläche in Richtung Ulm auf die Autobahn aufzufahren und aus Richtung Ulm von der Autobahn abzufahren. Fahrzeuge, die aus Richtung Stuttgart kommend zur BE-Fläche fahren bzw. diese in Richtung Stuttgart verlassen, müssen entweder durch das Stadtgebiet von Wendlingen fahren oder die BAB A 8 zunächst bis zur Anschlussstelle Kirchheim-West befahren und dort wenden.

Die Stadt Wendlingen hat im Anhörungsverfahren gefordert, dass alle Transportfahrten zur BE-Fläche über die Autobahnanbindung erfolgen und keine Baufahrzeuge durch die Stadt fahren. Eine so weitreichende Forderung kann von der Vorhabenträgerin jedoch nicht verlangt werden. Zum einen ist für den Bau der Eisenbahnbrücken über den Neckar und die Neckartalbahn (einschließlich des dazwischen liegenden Damms) sowie der Straßenbrücke über die Neckartalbahn im Zuge der Verlegung der L 1250 (und den hierfür erforderlichen Ausbau der Heinrich-Otto-Straße) eine direkte Anbindung an die Autobahn nicht möglich. Zum anderen ist ein Transport ausschließlich über die Autobahn nicht immer sinnvoll (etwa für Lieferanten aus dem näheren Umkreis) und zulässig (z.B. für fahrbare Kräne und andere für Autobahnen nicht zugelassene Fahrzeuge).

Fahrzeuge mit westlich gelegenem Fahrtziel, müssten von der BE-Fläche zunächst in Richtung Osten auf die BAB A 8 fahren und an der nächsten, etwa fünf Kilometer entfernten Ausfahrt (Kirchheim-West) von der Autobahn abfahren und in entgegengesetzter Richtung wieder auf die Autobahn auffahren. Gleiches würde für die Rückfahrt gelten, so dass bei allen Fahrten von und zur BE-Fläche aus westlicher Richtung ein

Umweg von jeweils zehn Kilometern entstehen würde. Zwar würde damit eine Überlastung der Verkehrswege im Ortskern von Wendlingen vermieden, bei der Ortsdurchfahrt handelt es sich jedoch um eine Landesstraße (L 1250), die nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 Straßengesetz Baden-Württemberg vorwiegend dem durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes dient. Diese Landesstraße mündet innerhalb des Ortes in eine andere Landesstraße, von wo aus das dem Fernverkehr dienende Bundesfernstraßennetz leicht zu erreichen ist. Von dem Baustellenverkehr werden daher nur Straßen belastet, die bereits von ihrer Widmung her für ein größeres Verkehrsvolumen vorgesehen sind. Auch wenn die Belastung der Ortsdurchfahrt in Wendlingen und, bei südlich der BE-Fläche gelegenem Fahrtziel, gegebenenfalls auch der Ortsdurchfahrten von Oberboihingen und Nürtingen durch den Baustellenverkehr spürbar zunehmen wird, dürfte eine länger andauernde Überlastung der Ortsdurchfahrten nicht zu erwarten sein. Dazu ist das zu erwartende Volumen des Baustellenverkehrs im Verhältnis zur bestehenden Verkehrsbelastung (mehr als 10.000 Fahrzeuge pro Tag) zu klein. Die Belastung könnte überdies verringert werden, wenn die von der Stadt Wendlingen geplante und vom Regierungspräsidium Stuttgart am 3. Februar 2015 planfestgestellte Beseitigung der BÜ-Schützenstraße (Az. 24-3912/ BÜ Schützenstraße) verwirklicht werden würde, bevor mit den Tunnelarbeiten begonnen wird. Vor diesem Hintergrund räumt die Planfeststellungsbehörde der Vermeidung von Umwegen für den Bauverkehr und den damit verbundenen zusätzlichen Immissionen, wie insbesondere Abgase, und Mehrkosten gegenüber der Beeinträchtigung der Betroffenen durch zusätzlichen Bauverkehr den Vorrang ein.

B.3.10.1.2.3 Auswirkungen im Bereich des Zwischenangriffs Kirchheim

Nach dem Entfall des Zwischenangriffs Salzäcker sieht die Planung der Vorhabenträgerin nur noch einen Zwischenangriff auf Höhe der Autobahn-Anschlussstelle Kirchheim-West vor. Das ursprünglich für die Erdmassenablagerungen nördlich der Autobahn vorgesehene Förderband verläuft nunmehr nur noch zwischen dem verbleibenden Zwischenangriff Kirchheim und der Baustellen-Einrichtungsfläche am Ostportal des Albvorlandtunnels. Da der Verkehrsknoten B 297 / BAB A 8 (Anschlussstelle Kirchheim-West) mit der Aufnahme der Erdmassentransporte aus dem Zwischenangriff Kirchheim überfordert wäre, sieht die Planung vor, dass die Erdmassen vollständig über das Förderband zur BE-Fläche am Ostportal transportiert werden, von wo aus der weitere Transport über die dortige Autobahn-Behelfsauffahrt erfolgt. Um die Zufahrten zu den im Bereich des Zwischenangriffs liegenden Unternehmen nicht durch Baustellenverkehr übermäßig zu beeinträchtigen, hat sich die Vorhabenträgerin

in der nachträglich korrigierten 8. Planänderung für die Einrichtung eines zweiten Förderbandes entschieden, das die südliche BE-Fläche mit der nördlichen, als Zwischenlager geplanten, BE-Fläche verbindet. Damit können die Erdmassen vollständig ohne die Inanspruchnahme öffentlicher Straßen vom Zwischenangriff zum Ostportal befördert werden. Beide Förderbänder werden durchgehend aufgeständert, im Bereich von Straßenüberführungen in einer Höhe, die eine ungehinderte Nutzung der Straßen ermöglicht. Gleichwohl wird der Zwischenangriff Kirchheim zu Beeinträchtigungen des bereits stark belasteten Verkehrsknotens führen, da über das Förderband nur die aus den Tunnelröhren ausgebrochenen Erdmassen transportiert werden können. Sämtliche Baumaterialien müssen dagegen über das Straßennetz zum Zwischenangriff gebracht werden. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde rechtfertigt die damit verbundene Verkehrsbelastung der B 297 und der Autobahn-Anschlussstelle Kirchheim-West jedoch nicht die Zurückweisung des Zwischenangriffs. Der Baustellenverkehr beeinträchtigt zwar die Verkehrsqualität auf diesen Straßen, jedoch nicht in einem Maß, das die Vorteile des Zwischenangriffs für die Vorhabenträgerin selbst und die Allgemeinheit durch Bauzeitverkürzung und damit einhergehende Kostenersparnis überwiegt.

B.3.10.1.2.4 Auswirkungen im Bereich des Ostportals (Kirchheim-Nabern)

Am Ostportal des Albvorlandtunnels war zunächst eine separate Baustraße zur Anbindung der Baustellen-Einrichtungsfläche an die B 465 vorgesehen, die in der 8. Planänderung zugunsten eines provisorischen Vollanschlusses an die BAB A 8 aufgegeben wurde. In der Anhörung zu der 8. Planänderung hat die höhere Straßenbau- und -verkehrsbehörde (Abt. 4 des Regierungspräsidiums Stuttgart) jedoch der Auffahrt in Richtung Stuttgart aus Gründen der Verkehrssicherheit widersprochen, da die Behelfsauffahrt einen zu geringen Abstand zu der bestehenden Ausfahrt Kirchheim-Ost aufweise. Der Abstand zu dieser Ausfahrt könnte zwar vergrößert werden, wenn die Behelfsauf- und -abfahrt auf der Nordseite der Autobahn weiter nach Osten verschoben würde. Dies wäre jedoch mit einem erheblichen Eingriff in landwirtschaftliche Flächen verbunden.

Die Vorhabenträgerin hat daraufhin nochmals ihre Planung geändert und sieht nun einen ¾-Anschluss an die Autobahn vor – ohne die Auffahrt in Richtung Stuttgart. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer alternativen Verkehrsführung für Fahrzeuge, die die Baustellen-Einrichtungsfläche am Ostportal des Albvorlandtunnels in Richtung Stuttgart verlassen. Diese Fahrzeuge können auch nicht zunächst in Gegenrichtung

auf die Autobahn A 8 geleitet werden, da geeignete Wendemöglichkeiten in zumutbarer Entfernung fehlen. Die nächste reguläre Wendemöglichkeit auf der BAB A 8 in Fahrtrichtung Ulm besteht erst an der etwa neun Kilometer entfernten, ohnehin bereits stark belasteten, Anschlussstelle Aichelberg. Der Nutzung einer etwa auf halber Strecke befindlichen Betriebsumfahrt bei Holzmaden hat die höhere Straßenbau- und -verkehrsbehörde nicht zugestimmt. Diese Betriebsumfahrt scheidet als Wendemöglichkeit neben der von der Fachbehörde eingewandten Störwirkung auf den Autobahnverkehr bereits aus Lärmschutzgründen aus. Auf der Nordseite der Autobahn ist die Betriebsumfahrt mit einem Lärmschutztor versehen, mit dem die Verkehrslärmimmissionen auf die Gemeinde Holzmaden reduziert werden. Für die Nutzung der Betriebsumfahrt als Wendemöglichkeit für Baustellen-LKW müsste das Tor zumindest tagsüber häufig oder sogar dauerhaft geöffnet werden, womit die lärmmindernde Wirkung verloren ginge.

Die Vorhabenträgerin hält den Umweg über die Anschlussstelle Aichelberg für nicht zumutbar. Die Anhörungs- und die Planfeststellungsbehörde teilen diese Einschätzung. Aus diesem Grund hat die Vorhabenträgerin die ursprünglich geplante Baustraße zur B 465 wieder in ihre Planung aufgenommen. Dagegen hat die Stadt Kirchheim unter Teck eingewandt, dass die in der 8. Planänderung ursprünglich vorgesehene Auffahrt in Richtung Stuttgart durchaus realisiert werden könne, wenn die Auffahrt mit der bestehenden Ausfahrt zu einem durchgehenden Verflechtungsstreifen verbunden würde. Die Stadt verweist darauf, dass es solche Verflechtungsstreifen auch zwischen der Ausfahrt aus der Tank- und Rastanlage Denkendorf (Auffahrt auf die Autobahn) und der Ausfahrt Esslingen sowie – in Gegenrichtung – zwischen der Auffahrt Neuhausen und der Ausfahrt Neuhausen-Esslingen gebe. Daraufhin wurde die höhere Straßenbau- und -verkehrsbehörde im Rahmen des Anhörungsverfahrens gebeten, zu prüfen, ob nicht auch bei der geplanten Behelfsauffahrt ein solcher Verflechtungsstreifen möglich wäre. Die Fachbehörde hat ihre ablehnende Haltung jedoch bekräftigt und verweist darauf, dass Verflechtungsstreifen an der durchgehenden Fahrbahn gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008) an Autobahnen der Entwurfsklasse 1 A, zu denen die BAB A 8 gehöre, unzulässig seien und diese Verflechtungen gegenüber normalen Aus- und Einfahrten zu höheren Unfallzahlen führten, was sich auch bei den zuvor genannten, bestehenden Verflechtungsstreifen zeige. Aus diesem Grund lehnt sie die Schaffung eines neuen, wenn auch nur temporär bestehenden, Verflechtungsbereiches ab. Dem folgt die Planfeststellungsbehörde. Zwar führte der Vollanschluss im Vergleich zu den Alternativen zu geringst möglichen Eingriffen in öffentliche und private Belange. Allerdings ist der

Verkehrssicherheit, und damit dem Leben und der körperlichen Unversehrtheit von Menschen, gegenüber vorübergehenden, aber nun notwendigen Eingriffen in öffentliche (Landwirtschaft, Boden und Gewässer, Natur und Landschaft) und private (Eigentum) Belange der Vorrang einzuräumen.

Allerdings sind mit der von der Vorhabenträgerin wieder aufgenommenen Baustraße auch nachteilige Aspekte der Verkehrssicherheit verbunden. Die Baustraße kreuzt einen Geh- und Radweg, der insbesondere von Schülern genutzt wird. Da eine niveaufreie Kreuzung der Baustraße mit dem Geh- und Radweg nach Ansicht der Vorhabenträgerin nicht zweckmäßig erscheint, weil hierfür der Bau langer Rampen erforderlich wäre und wegen der dadurch verursachten steilen Wegeführung zu befürchten sei, dass Radfahrer ebenerdig neben der Rampe herfahren und die Baustraße auf diese Weise unkontrolliert kreuzen würden, sieht die Vorhabenträgerin für den Kreuzungspunkt eine Lichtzeichenanlage vor. Sie hat den Kreuzungspunkt zudem so gewählt, dass dieser unmittelbar vor der Ein- und Ausfahrt der BE-Fläche liegt. Die Vorhabenträgerin begründet die Wahl dieses Kreuzungspunktes damit, dass sämtliche Fahrzeuge bei der Ein- und Ausfahrt auf das Gelände der Baustellen-Einrichtungsfläche ohnehin anhalten müssten, so dass die auf der Kreuzung gefahrenen Geschwindigkeiten und somit auch das Gefahrenpotential sehr gering seien. Die höhere Straßenbau- und -verkehrsbehörde teilt diese Auffassung und beurteilt den mit einer Lichtzeichenanlage gesicherten Kreuzungspunkt zwischen der Baustraße und dem Geh-/ Radweg beim Kriterium Verkehrssicherheit als erheblich besser als den in der 8. Planänderung vorgesehenen bauzeitlichen Vollanschluss mit der Auffahrt in Richtung Stuttgart. Das auf der Autobahn bestehende Unfallrisiko könne auch durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung nicht wesentlich reduziert werden.

Dieser eindeutigen Einschätzung der zuständigen Fachbehörde schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Sie hält die Entscheidung der Vorhabenträgerin, den Vollanschluss aufzugeben, daher für richtig. Mit dieser Entscheidung geht auch die Wiederaufnahme der Baustraße Dettingen einher. Vom mit der 8. Planänderung vorgesehenen Verzicht nimmt die Vorhabenträgerin durch eine entsprechende Korrektur Abstand. Hierdurch entstehen keine zusätzlichen Betroffenheiten. Sämtliche Belange waren Gegenstand des Anahörungsverfahrens. Lediglich das Grundeigentum einer Körperschaft des öffentlichen Rechts muss wegen des zusätzlichen Förderbandes auf 225 m² vorübergehend beansprucht werden. Überlegungen, den Baustellenverkehr über das Gewerbegebiet Bohnau nördlich der BAB A 8 zu führen, sind aus Sicht

der Planfeststellungsbehörde nicht zielführend. Mit dieser Variante gehen höhere Beeinträchtigungen einher als durch die Abwicklung des Verkehrs über die beantragte Baustraße Dettingen. Der Verkehr soll bei Verzicht auf die Baustraße über die Tannenberg- und die Einsteinstraße zur L 1200 (Jesinger Straße) geführt werden. Sie ist nach kurzer Strecke in Richtung Westen an die B 297 (die im weiteren Verlauf zur B 465 wird) angebunden, die als anbaufreie Umgehungsstraße direkt zur Autobahn-Anschlussstelle Kirchheim-Ost führt. Nach Ansicht der Anhörungsbehörde könnten hierdurch zwar einige Konflikte vermieden werden. So erschwere die Baustraße den Bau eines Regenrückhaltebeckens der Stadt Kirchheim und führe – neben den Auswirkungen auf Boden, Gewässer, Natur und Landschaft – auch zu Störungen des Rebhuhnbestandes in diesem Bereich.

Dem stehen indes Sicherheits- sowie Aspekte der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs und die bereits im Rahmen des Anhörungsverfahrens dargelegte Machbarkeit der ursprünglich geplanten Alternative entgegen. Durch eine unter Beteiligung von Vertretern der Vorhabenträgerin und der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Ortsbesichtigung der Umfahrungsvariante durch Bohnau steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass diese Straßen für die Aufnahme des Schwerlastverkehrs ungeeignet sind. Links und rechts der Route waren Pkw abgeparkt, sodass ein Lkw wegen seiner Breite und begrenzten Wendigkeit nicht problemlos durch die vorgesehenen Straßen manövriert werden dürfte. Im Falle zweier höhengleich parkender Fahrzeuge kann ein Durchfahren durch Lkw nicht gewährleistet werden. Um diesem Problem etwa durch ein Parkverbot zu begegnen, sind verkehrsrechtliche Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde zu treffen. Dies aber bedeutet Beeinträchtigungen des straßenrechtlichen Gemeingebrauchs, der auch den ruhenden Verkehr einschließt. Auf Grund der Länge der Route wirkte sich eine solche Beeinträchtigung weiträumig aus. Den verkehrsrechtlichen Anordnungen zuwider abgestellte und daher unter Umständen für Lkw ein Hindernis bildende Fahrzeuge dürften die Fahrer der Schwerlasttransporte dazu veranlassen, andere, nicht vorgesehene Routen zu nehmen. Dieser Ausweichverkehr bedingt Immissionen und Gefährdungspotentiale, die derzeit unabsehbar sind. Darüber hinaus ist die Variante für die Anwohner der Route, insbesondere auf die Wohngebäude im Einmündungsbereich der Einsteinstraße in die Jesinger Straße (L 1200), mit höheren Lärm- und Abgasimmissionen verbunden. Um zu vermeiden, dass Baufahrzeuge die Tannenbergstraße weiter in Richtung Innenstadt befahren, anstatt in die Einsteinstraße abzubiegen, wären weitere verkehrsrechtliche Anordnungen zu treffen.

B.3.10.1.2.5 Auswirkungen durch das Unterqueren der Autobahn

Bauzeitliche Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs auf der Autobahn A 8 im Zusammenhang mit den Arbeiten zur Unterquerung der Autobahn für die Güterzuganbindung einerseits und der Unterfahrung der Autobahn zwischen Kilometer 32,4 und Kilometer 33,6 andererseits schließt die Vorhabenträgerin aus. Sie sieht in beiden Fällen einen bergmännischen Vortrieb unter laufendem Verkehr trotz der teilweise sehr geringen Überdeckung vor. (Der höchste Punkt des Tunnellichtraums bei der Güterzuganbindung liegt ca. drei Meter unter der Fahrbahnoberkante der Autobahn.) Dazu hat sie eine Stellungnahme eines beratenden Ingenieurs für Felsmechanik und Tunnelbau vorgelegt, in der verschiedene Möglichkeiten für die Untertunnelung der Autobahn aufgezeigt werden. Danach ist die bergmännische Bauweise auch im Falle der Güterzuganbindung ohne Eingriffe in den Verkehrsraum möglich – allerdings nur unter hohem Aufwand für die vorauseilende Sicherung und Setzungsbegrenzung. Die Vorhabenträgerin hat sich trotz des hohen Aufwands für diese Bauweise entschieden. Eine entsprechende Nebenbestimmung stellt sicher, dass der Vortrieb nur ausgeführt werden darf, wenn eine Gefährdung des Verkehrs ausgeschlossen ist und gibt der Vorhabenträgerin entsprechende Nachweispflichten auf. Diese sind wegen der hohen gefahrenen Geschwindigkeiten und den damit verbundenen langen Anhaltewegen angezeigt.

B.3.10.1.2.6 Auswirkungen auf den nichtmotorisierten Verkehr

Von den Baumaßnahmen der Eisenbahn-Neubaustrecke sind zwei zwischengemeindliche Geh- und Radwege betroffen, die auch als Schulwegverbindung genutzt werden. Dabei handelt es sich zum einen um einen als Geh- und Radweg genutzten, befestigten Wirtschaftsweg auf der Ostseite der Neckartalbahn zwischen Wendlingen und Oberboihingen. Da das Schulzentrum von Wendlingen auch von Schülern aus Oberboihingen besucht wird, ist die Aufrechterhaltung dieser Geh- und Radwegverbindung während der gesamten Bauzeit erforderlich. Die Planung der Vorhabenträgerin sah ursprünglich vor, den Wirtschaftsweg mit einer Brücke über den Einschnitt der Neubaustrecke vor dem Westportal des Albvorlandtunnels zu führen. Diese ist in der 6. Planänderung in Abstimmung mit der Stadt Wendlingen aufgegeben worden. An Stelle der Brücke ist nun eine Rampe rechtwinkelig zur Autobahnüberführung vorgesehen, über die Fußgänger und Radfahrer um den Einschnitt herum geleitet werden. Die Rampe soll bereits vor Beginn der Tunnelarbeiten gebaut und an das bestehende Wegenetz angebunden werden. Der künftige Geh- und Radweg, der nach Abschluss

der Bauarbeiten auch von leichten landwirtschaftlichen Fahrzeugen (bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) befahren werden darf, kreuzt bauzeitlich die Baustraße von der BE-Fläche zur Autobahnauffahrt. Um ein sicheres Queren der Baustraße zu gewährleisten, sieht die Vorhabenträgerin den Bau einer Behelfsbrücke für Fußgänger und Radfahrer über die Baustraße vor. Damit wird eine auch für den Schülerverkehr sichere Radwegverbindung über durchgängig befestigte Feldwege zwischen Oberboihingen und Wendlingen geschaffen.

Zum anderen wird am Ostportal des Albvorlandtunnels ein als Geh- und Radwegverbindung genutzter Wirtschaftsweg bauzeitlich berührt, mit dem der Teilort Nabern an die Stadt Kirchheim angebunden ist. Da der Weg ebenfalls von Schülern genutzt wird, soll auch er während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten werden. Der Geh- und Radweg kreuzt dabei die Baustraße, mit der die Baustellen-Einrichtungsfläche am Ostportal an die B 465 angebunden wird. Da die bestehende Brücke über der Autobahn jedoch dem Baustellenverkehr vorbehalten bleiben soll, hat sich die Vorhabenträgerin zum Bau einer parallel dazu verlaufenden Behelfsbrücke für Fußgänger und Radfahrer entschlossen. Sie greift damit einen Vorschlag der Bürgerinitiative Schnellbahntrasse (BIS) e.V. auf. Diese Verkehrsführung erscheint insbesondere deshalb vorteilhaft, weil der Geh- und Radweg so flächenschonend an der BE-Fläche entlang geführt werden kann und die Baustraße im Einfahrtsbereich der BE-Fläche kreuzt, an der die ein- und ausfahrenden Baustellen-LKW ohnehin anhalten müssen. Die Unfallgefahr ist bei dieser Lösung daher deutlich kleiner als bei einer Kreuzung der Baustraße weiter westlich, wo die LKW bereits mit höherer Geschwindigkeit fahren. Zudem kann der Kreuzungspunkt von der BE-Fläche aus kontrolliert werden. Im Gegensatz zur Kreuzung am Westportal ist am Ostportal aus topografischen Gründen jedoch nur eine niveaugleiche Kreuzung sinnvoll (hierzu sogleich). Daher sieht die Vorhabenträgerin einen Ampelbetrieb vor.

Untersucht wurde auch eine niveaufreie Kreuzung der Baustraße im Bereich der Autobahnunterführung östlich der Anschlussstelle Kirchheim-Ost. Diese Geh- und Radwegführung könnte vorhandene Feldwege nutzen, die allerdings z. T. erst befestigt werden müssten, und würde den Bau einer Behelfsbrücke über die Autobahn entbehrlich machen. Die niveaufreie Kreuzung selbst würde jedoch den Bau einer Behelfsbrücke mit langen Rampen erfordern, die nicht nur zu einer Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen in erheblichem Umfang führen würde, sondern wegen des unsteten Wegeverlaufs („Berg-und-Tal-Fahrt“) auch zu einer Umfahrung der Behelfsbrücke über den daneben liegenden Feldweg verleiten dürfte. Geprüft wurde fer-

ner der Vorschlag der Stadt Kirchheim, die bauzeitliche Wegeführung über bestehende, jedoch ebenfalls teilweise zu befestigende, Feldwege zu führen und über eine Behelfsbrücke über die Autobahn zu führen, die etwas weiter westlich der nun bevorzugten Variante vorgesehen ist. Dieser Vorschlag wurde in der Anhörung zur 8. Planänderung gemacht, als die Stadt Kirchheim noch davon ausgehen konnte, dass die Baustraße entfällt. Unter dieser Voraussetzung wäre der Vorschlag erwägenswert, zusammen mit der Baustraße lässt er sich jedoch nicht sinnvoll realisieren.

B.3.10.2 Verlegung der Landesstraße L 1250

B.3.10.2.1 Dauerhafte Auswirkungen

Durch die Verlegung der Landesstraße sind dauerhaft weder für den motorisierten noch für den nichtmotorisierten Verkehr nachteilige Auswirkungen zu befürchten. Die verlegte Landesstraße schließt im weiteren Verlauf an die Maßnahme zur Beseitigung des Bahnübergangs Schützenstraße der Stadt Wendlingen an. Im Zuge der BÜ-Beseitigung war bereits bisher die Verlegung der L 1250 auf die Heinrich-Otto-Straße geplant, um den Ortskern vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Verlegung der Landesstraße erfolgt nun bereits einige hundert Meter weiter südlich, wodurch die von der Stadt geplante Unterführung der Neckartalbahn entlastet wird. Insgesamt ergibt sich dadurch eine stärker gestreckte Führung des Straßenverkehrs, was dem Verkehrsfluss zugutekommt. Für den nichtmotorisierten Verkehr ist ein straßenbegleitender Geh- und Radweg vorgesehen, der ebenfalls an die im Zuge der BÜ-Beseitigung Schützenstraße geplante Geh-/ Radwegführung anschließt. Der Plan der Stadt Wendlingen ist auf die Landesstraßenverlegung abgestimmt, der Planfeststellungsbeschluss ist am 3. Februar 2015 ergangen.

B.3.10.2.2 Bauzeitliche Auswirkungen

B.3.10.2.2.1 Auswirkungen auf den motorisierten Verkehr

Der Vorhabenträger der Landesstraßenverlegung sieht in seiner Antragsplanung eine halbseitige Sperrung der L 1250 während der knapp zweijährigen Bauzeit (100 Wochen) mit Betrieb einer Baustellenampel vor. Damit auf der Baustelle unter laufendem Betrieb gearbeitet werden kann, müssen bei dieser Lösung Teile des alten Baumbestands auf dem angrenzenden Villengrundstück Nürtinger Straße 51 gefällt und der Hang zwischen der Straße und dem Grundstück abgetragen und gesichert werden.

Der Verlust des alten Baumbestands führt zu einer dauerhaften Beeinträchtigung des Grundstückseigentümers und greift erheblich in dessen Eigentumsrechte ein. Zudem gehört der Baumbestand zum Park der Villa und ist zusammen mit dieser Teil des denkmalgeschützten Objekts „Sachgesamtheit Firma Otto“.

Die mit dem Fällen der Bäume verbundenen Eingriffe in private (Eigentum) und öffentliche (Denkmal- und Naturschutz) Belange sind zwar angesichts der Bedeutung des Gesamtvorhabens gerechtfertigt. Dennoch sind vermeidbare Beeinträchtigungen gem. § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG zu unterlassen. Es wurden deshalb zusammen mit dem Vorhabenträger der L-1250-Verlegung, der Vorhabenträgerin der NBS, der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und den betroffenen Gemeinden Lösungen gesucht, den Verlust der Bäume zu vermeiden. Die Beteiligten kamen zu dem Ergebnis, dass dies mit einer bauzeitlichen Vollsperrung der L 1250 weitgehend möglich ist. Voraussetzung einer solchen Vollsperrung ist jedoch eine ausreichend leistungsfähige Umleitungsstrecke. Hierzu wurden in einer Arbeitsgruppe unter Beteiligung der von der Umleitung betroffenen Gemeinden im Rahmen des Anhörungsverfahrens sechs verschiedene Umleitungsstrecken (Varianten 1 bis 6) untersucht; zwei Varianten sind als verkehrlich geeignet und unter Umweltschutzaspekten vertretbar.

Eine Möglichkeit, die Vollsperrung zu vermeiden und dennoch den Baumbestand zu erhalten, bestünde nur bei einer Verschiebung der L-1250-Fahrbahn an die Trasse der Neckartalbahn. Anstelle der Böschung zwischen Bahntrasse und Straße müsste in diesem Fall eine Stützwand errichtet werden. Diese Möglichkeit wurde als Variante 7 von der Vorhabenträgerin der NBS (und Kostenträgerin der L-1250-Verlegung) untersucht. Im Ergebnis stellte sich diese Variante als die beste Lösung dar, die jedoch nach der Kalkulation der Kostenträgerin zu Mehrkosten in Höhe von ca. 4,7 Mio. Euro führen würde. Hinweise darauf, dass die Variante 7 durch technische Modifikationen mit wesentlich geringeren Mehrkosten zu realisieren wäre, sind nicht ersichtlich. Somit muss diese Variante im Ergebnis als zwar insgesamt vorzugswürdig, aber für die Kostenträgerin wirtschaftlich nicht zumutbar angesehen werden und kann demzufolge weder von dieser noch vom Vorhabenträger der L-1250-Verlegung verlangt werden.

Da Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden werden können, ohne andere Belange unzumutbar zu beeinträchtigen, hält die Planfeststellungsbehörde eine Vollsperrung abweichend vom Antrag der Vorhabenträgerin für vorzugswürdig. Mit ihr ist zusätzlich eine weitaus geringere Sperrzeit verbunden, da ein Teil der Arbeiten (Abtra-

gen und Sichern des Hangs, Fällen der Bäume) entfiele und die Straße gleichzeitig in voller Breite erstellt werden könnte. Für die Vollsperrung rechnet die Kostenträgerin mit einer Dauer von insgesamt nur 32 Wochen, wobei die Straße zunächst für 26 Wochen und in einer zweiten Phase noch einmal für 6 Wochen für den Straßenverkehr gesperrt werden müsste. Demgegenüber sind nach den Bauzeitenplänen der Kostenträgerin für die beantragte halbseitige Sperrung 100 Wochen Dauer anzusetzen. Zwar wird einer Vollsperrung entgegengehalten, dass Beeinträchtigungen, insbesondere des zwischenörtlichen Verkehrs und des Linienbusverkehrs zu erwarten seien. Allerdings ist auch bei der beantragten halbseitigen Sperrung mit erheblichen Behinderungen zu rechnen, die besonders aus der Länge der Baustelle und den sich daraus ergebenden Räumzeiten resultieren. Auch bei der Antragsvariante besteht daher die Gefahr, dass Fahrzeuge verbotswidrig auf umliegende Feldwege ausweichen und dort Radfahrer gefährden.

Hinsichtlich der vollsperrungsbedingt notwendigen Umleitungsstrecken entscheidet sich die Planfeststellungsbehörde für Variante 1. Entscheidend streiten hierfür die auf ein Minimum reduzierten Eingriffe in Natur und Landschaft, ihre bereits erprobte und in einer Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde bestätigte Leistungsfähigkeit und Zumutbarkeit für die Verkehrsteilnehmer als auch für davon betroffene Anwohner sowie die stets gewährleistete Sicherheit im Straßenverkehr. Sie sieht eine großräumige, etwa sieben Kilometer lange Umleitung des (motorisierten) Verkehrs zwischen Oberboihingen und Wendlingen über Zizishausen und Unterensingen (über die Kreisstraße K 1219) vor. Gegen diese Variante wird eingewendet, dass wegen ihrer langen Umleitungsstrecke zu befürchten sei, dass die Feldwege zwischen Oberboihingen und Wendlingen verbotswidrig in größerem Umfang von Kraftfahrzeugen befahren werden. Da die Feldwege auch als Radverkehrsverbindung zwischen den beiden Gemeinden genutzt würden, führte dies zu einem erhöhten Gefahrenpotential insbesondere beim Schülerradverkehr. Zudem würde die Buslinie 196, die insbesondere zur Schülerbeförderung eingesetzt wird, unterbrochen, so dass zur Aufrechterhaltung des Linienverkehrs ein weiterer Bus eingesetzt werden müsste.

Aus diesen Gründen haben sich die beiden von der Umleitung betroffenen Gemeinden für die alternativ mögliche Variante 6 (Umleitung über den Anliegerweg „Auf dem Berg“ und Anbindung an die L 1250 im Bereich des Kreisverkehrs „Froschländer“) ausgesprochen. Diese Variante sah in ihrer ursprünglichen Form den vorübergehenden Ausbau dieses Anliegerweges (der nur den Charakter eines befestigten Feldweges mit ca. 3 m Breite besitzt) auf eine 6,5 m breite Fahrbahn und einen daneben lie-

genden, durch eine bauliche Einrichtung (z.B. eine Gleitschutzwand) von der Fahrbahn getrennten, 2,5 m breiten Geh- und Radweg vor. Aufgrund der damit verbunden Eingriffe in private und öffentliche Belange (Eigentum, Landwirtschaft, Umwelt-/ Naturschutz) wurde diese Variante seitens der Anhörungsbehörde jedoch als problematisch eingeschätzt.

In der Folge haben die Teilnehmer der oben erwähnten Arbeitsgruppe nach Lösungen gesucht, die negativen Auswirkungen dieser Variante zu reduzieren. Als Ergebnis dieser Bemühungen wurde ein Kompromissvorschlag zwischen der Variante 1 und der Variante 6 entwickelt. Der überörtliche Verkehr und der Schwerlastverkehr sollen über die großräumige Umleitung (Variante 1) geführt werden, der örtliche PKW-Verkehr sowie der Linienverkehr dagegen über den zu diesem Zweck vorübergehend auszubauenden Anlieger-/ Feldweg. Da eine Begegnung zweier Linienbusse ausgeschlossen werden könne, genüge für die Fahrbahn eine Breite von 5,5 Meter. Für den Geh- und Radweg könnten bereits vorhandene Feldwege befestigt werden, so dass der Eingriff gegenüber der ursprünglichen Variante 6 deutlich reduziert wäre.

Allerdings müssten auch bei dieser Kompromissvariante Bäume entlang des Weges gefällt werden. Für die Rampe zur Anbindung an die L 1250 müsste zudem eine Obstwiese geopfert werden. Nachteilig für den Bauablauf wäre darüber hinaus, dass während der Umleitungszeit keine Arbeiten am Südportal des Tunnels der „Kleinen Wendlinger Kurve“ vorgenommen werden könnten. Auch würde die Umleitung über den Weg „Auf dem Berg“ zu nicht unerheblichen Lärmimmissionen bei den Anwohnern führen. Dort muss auch die Geh- und Radwegführung verlegt werden. Hierzu müssen gegebenenfalls bisher unbefestigte Feldwege parallel zu diesem Weg ausreichend befestigt werden. Darüber hinaus wäre zur bauzeitlichen Verbreiterung des Wirtschaftsweges von ca. 3 auf 5,5 Meter eine vorübergehende Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen erforderlich. Damit diese nach dem beabsichtigten Rückbau des Weges wieder rekultiviert werden können, ist vor dem Ausbau des Weges der Oberboden abzuschieben und zwischenzulagern, wodurch weitere Flächen vorübergehend in Anspruch genommen werden müssten. Auch nach der Rekultivierung würde die Ertragskraft der betroffenen Flächen über mehrere Jahre beeinträchtigt bleiben. Die Variante 6 wäre zudem auch in ihrer reduzierten Form mit Mehrkosten für die Vorhabenträgerin verbunden.

Unter Abwägung der widerstreitenden Belange kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die mit der modifizierten Variante 6 verbundenen Vorteile deren Nachteile gegenüber der Variante 1 nicht aufzuwiegen vermögen.

Gegenüber der Variante 1 ist die modifizierte Variante 6 insoweit vorteilhaft, als der örtliche Pkw-Verkehr sowie der Bus-Linienverkehr, der in der derzeit geführten Form aufrecht erhalten werden kann, über eine kleinräumige, etwa 3,2 Kilometer lange Umfahrung geleitet werden soll und der Radverkehr auf den Wirtschaftswegen nicht durch Ausweichverkehre gefährdet wird. Für deren Realisierung sind aber erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft notwendig. Diese nachhaltigen Beeinträchtigungen können aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dann nicht gerechtfertigt sein, wenn sie nur einem vorübergehenden Zweck, wie der bauzeitlichen Abwicklung des Umleitungsverkehrs, dienen und eine zumutbare Alternative für diese Umleitungsstrecke existiert. Dies aber ist mit Variante 1 der Fall. Dies belegen einerseits die hierzu getroffene Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde und andererseits die bereits vorhandenen Erfahrungswerte mit dieser Umleitung zur Zeit einer viermonatigen Vollsperrung der L 1250 in Oberboihingen. Hieran nahmen zwar nicht nur von der Umleitung betroffene Anwohner an der Strecke Anstoß. Dies führt aber dazu, dass die Vorhabenträgerin nunmehr die damaligen Konflikte erkennen und mit entsprechenden Vorkehrungen entgegenwirken kann. So sieht sie aktuell am Schulzentrum Zizishausen eine bauzeitliche Fußgängerampel und die Ermittlung von Umlaufzeiten an der Lichtsignalanlage Kreuzung Abzweig Oberboihingerstraße in Richtung Zizishausen für einen besseren Verkehrsfluss und für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. Ebenso verhält es sich mit der Gefährdung des Radverkehrs. Sollte es zu Gefährdungen des Radverkehrs kommen, kann die Straßenverkehrsbehörde durch verkehrsrechtliche Anordnungen abhelfen. Zumutbar ist auch die durch eine Nebenbestimmung abgesicherte Aufrechterhaltung der Anbindung an den Bahnhof und das Schulzentrum Wendlingen. Hierfür eignet sich die von der Vorhabenträgerin selbst vorgeschlagene Einrichtung einer Sonderbuslinie von der Haltestelle Inselbad/ Zizishausen mit einer Direktverbindung zum Schulzentrum bzw. dem Bahnhof Wendlingen. Diese zumutbaren Beeinträchtigungen müssen hinter den übrigen Vorteilen der Variante 1 zurücktreten. So führt diese Umleitungsvariante über geeignete, klassifizierte Verkehrswege. Ein sicherer und leistungsfähiger Verkehrsablauf ist damit sichergestellt. Demgegenüber müssten bei Umsetzung der modifizierten Variante 6 umfangreiche Erdbaumaßnahmen, die mit Eingriffen in angrenzende Strauch- und Baumbestände entlang der gesamten (kleinräumigen) Umleitungsstrecke verbunden sind, umgesetzt werden. Hinsichtlich der bauzeitlichen Immissionen durch den Bau-

stellenverkehr liegt ein sogenannter Verteilungsfall vor, der dadurch gekennzeichnet ist, dass derartige Lärmbelastungen auf keiner Alternativroute gänzlich vermieden werden können (OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 19. September 2013 – OVG 11 A 4.13 –, Rn. 54, juris). Abzuwägen war daher, ob Anwohner an den Landesstraßen L 1250 und L 1219 zusätzlichen Immissionen durch Abwicklung des gesamten Durchgangsverkehrs unter vollständiger Schonung anderer Gebiete (so Variante 1) ausgesetzt werden können oder ob die verkehrsbedingten Immissionen durch Trennung von überörtlichem und örtlichem Verkehr derart verteilt werden, dass die Intensität der Lärmbeeinträchtigungen für die ohnehin Betroffenen zwar geringer ausfallen, für andere dagegen solche Beeinträchtigungen erstmals entstehen (so die modifizierte Variante 6). Eine generelle Vorzugswürdigkeit gibt es für keine der Varianten. Die Planfeststellungsbehörde hält die stärkere Beeinträchtigung bereits Betroffener unter Vermeidung neuer Betroffenheiten hier für vorzugswürdig. Die Beeinträchtigungen, denen Anwohner der Umfahrungsstrecke zusätzlich ausgesetzt sein werden, konzentrieren sich auf den linienförmigen Bereich entlang der Umgehungsstraßen. Aus der Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde geht auch die Zumutbarkeit dieser Variante für die Anwohner hervor. Mit der modifizierten Variante 6 könnte in diesem Bereich eine Minderung der Beeinträchtigungen nur unter Inkaufnahme erheblicher Nachteile, wie größere und nachhaltige Eingriffe in Natur und Landschaft erzielt werden. Dies ist gerade vor dem Hintergrund des vorübergehenden Charakters der Maßnahme nicht gerechtfertigt. Nicht entscheidend, aber im Rahmen der Abwägung nicht ohne Belang ist schließlich, dass die Vorhabenträgerin die Mehrkosten der modifizierten Variante 6 gegenüber der Variante 1 auf zirka 410.000 Euro beziffert.

Unabhängig von den Entscheidungen zu Vollsperrung und Umleitungsvariante wird die Erreichbarkeit der Grundstücke südlich des Geländes der Firma HOS während der Bauzeit der Überführung der L 1250 über die Neckartalbahn eingeschränkt. Die Erschließung erfolgt während dieser Zeit von Süden aus über die Daimlerstraße. Allerdings ist nur ein Pkw-Verkehr möglich.

B.3.10.2.2.2 Auswirkungen auf den nichtmotorisierten Verkehr

Von der im Zusammenhang mit der Eisenbahn-Neubaustrecke stehenden Verlegung der Landesstraße L 1250 ist auch ein zwischengemeindlicher Geh- und Radweg (Neckartalradweg) betroffen. Dieser Weg wird auch als Schulwegverbindung zwischen Wendlingen und Unterensingen genutzt und ist für Fußgänger und Radfahrer

die kürzeste Verbindungsstrecke zwischen den beiden Orten. Da das Schulzentrum von Wendlingen auch von Schülern aus Unterensingen besucht wird, ist die Aufrechterhaltung dieses Weges während der gesamten Bauzeit erforderlich.

Um eine gefahrlose Benutzung dieses Weges während der Bauarbeiten für die Verlegung der L 1250 sicherzustellen, schlägt die Anhörungsbehörde eine Nebenbestimmung vor, mit der angeordnet wird, dass an der Engstelle zwischen der Baustelle für die Straßenüberführung der L 1250 über die Neckartalbahn und dem Gelände der Firma HOS der bestehende Geh- und Radweg durch einen vollflächig geschlossenen Bauzaun von der Baustelle abzutrennen und einzuhausen ist. Dies dient dem Schutz der Fußgänger und Radfahrer vor herabfallenden Gegenständen bei den Brückenbauarbeiten.

B.3.11 Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz, Arbeitsschutz

B.3.11.1 Sicherheit des Eisenbahnbetriebs

Mit der vorliegenden Planung ist ein sicherer Betrieb der Eisenbahnanlagen im Sinne des § 4 Abs. 3 AEG gewährleistet. Um Kollisionen mit Kraftfahrzeugen in den oberirdisch verlaufenden Streckenabschnitten entlang der BAB A 8 zu vermeiden, ist ein Schutzwall zwischen der Autobahn und der Eisenbahn-Neubaustrecke vorgesehen. Mit diesem wird verhindert, dass von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge in den Gleisbereich gelangen können.

Für die Streckenabschnitte, die durch Tunnel geführt werden, hat die Vorhabenträgerin ein abschnittsübergreifendes Brandschutz- und Rettungskonzept entwickelt, das den gesetzlichen Anforderungen genügt. Nach § 2 Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sind die Anforderungen der Sicherheit und Ordnung erfüllt, wenn die Bahnanlagen den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Von Letzteren kann abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist (§ 2 Abs. 2 EBO). Die anerkannten Regeln der Technik ergeben sich insbesondere aus den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität über die Sicherheit in Eisenbahntunneln (Safety in Railway Tunnels – TSI SRT) und der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ des Eisenbahn-Bundesamtes (Tunnelrichtlinie).

Das Flucht- und Rettungskonzept der Vorhabenträgerin ist vierstufig aufgebaut: Beginnend mit der Ereignisvermeidung (1. Stufe) folgt die Ereignisbegrenzung und -lenkung (2. Stufe), die Selbstrettung (3. Stufe) und schließlich die Fremdrettung (4. Stufe). Dieses Stufenkonzept ist in allen Planfeststellungsabschnitten mit Tunnelstrecken identisch. Daher wird auf die Beschreibung im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 2.2 verwiesen.

Im Planfeststellungsabschnitt 2.1a/b trat jedoch eine Besonderheit auf, die von den angehörten Fachbehörden als problematisch eingestuft wurde. Die Güterzuganbindung (GZA) an die Strecke Stuttgart – Ulm sollte innerhalb des Albvorlandtunnels erfolgen. In der Ausgangsplanung war vorgesehen, die auf die Strecke in Richtung Ulm einfahrenden Güterzüge kurz nach der Anbindung, und somit noch im Albvorlandtunnel, auf das südliche, in Fahrtrichtung rechts verlaufende Gleis zu leiten. Damit wäre zwar der in der Bundesrepublik Deutschland übliche Rechtsverkehr bereits kurz nach der Anbindung der GZA hergestellt worden, die beiden Tunnelröhren wären jedoch aufgrund des notwendigen Verbindungstunnels nicht mehr voneinander getrennt. Da das Flucht- und Rettungskonzept auf zwei getrennte Tunnelröhren beruht, die es ermöglichen, dass sich bei einem Brandereignis Personen aus dem betroffenen Tunnel in den nicht betroffenen, sicheren Tunnel retten bzw. gerettet werden und dass die Maßnahmen zur Brandbekämpfung aus dem nicht betroffenen Tunnel heraus geführt werden können, hatte die Vorhabenträgerin den Einbau von Brandschutztoren vorgesehen. Damit sollte sichergestellt werden, dass der nicht betroffene Tunnel als „sicherer Bereich“ rauchfrei bleibt. Die Fachbehörden äußerten jedoch erhebliche Zweifel an der Rauchdichtigkeit der Tore, insbesondere weil der Bereich um die Oberleitungen herum nicht vollständig abgedichtet werden konnte.

Die Vorhabenträgerin hat sich schließlich dazu entschlossen, auf die Überleitung der Güterzüge im Albvorlandtunnel zu verzichten und die einfahrenden Güterzüge zunächst auf dem linken Gleis fahren zu lassen und erst außerhalb des Albvorlandtunnels auf das in Fahrtrichtung rechte Gleis überzuleiten. Der Entfall des Überleittunnels und die an dessen Stelle tretende Überleitstelle östlich des Albvorlandtunnels waren Gegenstand der 5. Planänderung. Hierbei wurde zudem die Führung des Flucht- und Rettungsweges im östlichen Bereich des Albvorlandtunnels umgestaltet. Dieser verläuft nun einheitlich auf der gesamten Länge der Tunnelhauptröhren auf der Innenseite der jeweiligen Tunnelröhre. Damit werden die zuvor geplante Kreuzung des Flucht- und Rettungsweges mit dem Gleis und die damit verbundenen Erschwernisse bei der Durchführung von Rettungsmaßnahmen vermieden.

Ebenfalls in der 5. Planänderung umgestaltet wurde das Löschwasserkonzept. Die Ausgangsplanung sah zusätzlich zu den Löschwasserbehältern an den Tunnelportalen acht weitere Löschwasserbehälter in jedem zweiten Verbindungsbauwerk mit einem Volumen von jeweils 25 m³ vor. Die geänderte Planung sieht statt der acht nur noch zwei Löschwasserbehälter in den Verbindungsbauwerken 6 und 10 mit einem Volumen von jeweils 100 m³ vor. Die Vorhabenträgerin gibt für ihre Planänderung wirtschaftliche Gründe an, da die beiden großen Löschwasserbehälter in den Verbindungsbauwerken eingebaut werden sollen, die aufgrund ihrer Verwendung als Zwischenangriffsstollen bereits einen vergrößerten Querschnitt aufweisen. Nach dem Verzicht auf den Zwischenangriff Salzäcker in der 8. Planänderung gilt dies freilich nur noch für das Verbindungsbauwerk 10. Der wirtschaftliche Vorteil gegenüber der Ausgangsplanung ist damit deutlich geringer als vor der 8. Planänderung.

Dessen ungeachtet entspricht auch das Löschwasserkonzept mit den insgesamt vier, jeweils 100 m³ fassenden, Löschwasserbehältern und den sich daraus ergebenden sechs Befüllungsabschnitten des Albvorlandtunnels den Vorgaben der Tunnelrichtlinie, auch wenn sich durch die Reduzierung der Anzahl der Löschwasserbehälter die Füllzeiten der trockenen Löschwasserleitung verlängern, was das Landratsamt Esslingen in seiner Stellungnahme vom 28. Februar 2012 moniert hat. Dass sich das Löschwasserkonzept des Albvorlandtunnels (PFA 2.1a/b) nun von dem der Tunnel im Planfeststellungsabschnitt 2.2 unterscheidet, ist Ausfluss technisch-wirtschaftlicher Überlegungen der Vorhabenträgerin und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vertretbar.

Weitergehende Sicherheitsmaßnahmen wie eine dauerhaft gefüllte Löschwasserleitung oder eine Verkürzung der Abstände der Verbindungsbauwerke wären zwar durchaus geeignet, die Sicherheit weiter zu erhöhen und das Risiko für Personenschäden zu reduzieren, können der Vorhabenträgerin jedoch nicht abverlangt werden. Wie bei allen Entscheidungen zu Sicherheitsmaßnahmen muss auch hier eine Abwägung zwischen dem wirtschaftlich Zumutbaren und dem möglichen Schadensereignis stattfinden, wobei Letzteres anhand der Schadensintensität und der Eintrittswahrscheinlichkeit zu beurteilen ist. Wenn im Havariefall ein brennender Zug im Tunnel liegenbleibt oder ein im Tunnel entgleister Zug in Brand gerät, muss mit einer hohen Schadensintensität gerechnet werden. Dem steht eine nur sehr geringe Eintrittswahrscheinlichkeit gegenüber.

Das Brandschutzkonzept der Vorhabenträgerin sieht grundsätzlich vor, dass ein in Brand geratener Zug keinesfalls im Tunnel anhält, sondern bis in einen sicheren Bereich außerhalb des Tunnels weiterfährt und erst dort zum Stehen kommt. Für den Fall eines unvermeidbaren Halts im Tunnel sieht das Rettungskonzept eine Selbst- und Fremdrettung über die Verbindungsbauwerke, deren Abstand im Vergleich zu älteren Planungen von 1.000 auf 500 Meter halbiert ist, und die zweite Tunnelröhre vor. Die Frage, ob das vorgesehene Konzept der Vorhabenträgerin ausreicht, ist nicht beliebig disponibel, sondern anhand des einschlägigen Rechts zu beantworten. Hier ist zunächst der Gesetzgeber berufen, die wesentlichen Entscheidungen für die Abwägung festzulegen, zumal der Albvorlandtunnel keine relevanten Besonderheiten in Bezug auf den Brandschutz aufweist und bundesweit schon zahlreiche, ähnlich lange Tunnelstrecken gebaut wurden und bereits in Betrieb sind. Die rechtlichen Vorgaben der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, insbesondere die in § 2 Abs. 1 konkretisierten sicherheitstechnischen Anforderungen, sind in der Richtlinie zu den „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ (Tunnelrichtlinie) im Detail ausgeformt.

Das Brandschutz- und Rettungskonzept für den Planfeststellungsabschnitt 2.1a/b ist in das übergeordnete Brandschutz- und Rettungskonzept für den Bahnknoten Stuttgart und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm eingebunden. Für dessen Bewertung ist die erwähnte Tunnelrichtlinie heranzuziehen. Hierdurch wird sichergestellt, dass in vergleichbaren Fällen auch vergleichbare Sicherheitsmaßnahmen zur Anwendung gelangen. Sie bieten gleichwohl die Möglichkeit, auf Besonderheiten im Einzelfall auch mit abweichenden Maßnahmen zu reagieren. Dass der Albvorlandtunnel aus brandschutztechnischer Sicht Besonderheiten aufweist, die andere ähnlich lange Tunnel nicht aufweisen, ist nicht ersichtlich und wurde im Anhörungsverfahren auch nicht dargelegt. Die Festlegung der Brandschutzparameter anhand der Tunnelrichtlinie ist deshalb nicht zu beanstanden. Dies gilt sowohl für die Löschwasserversorgung als auch für den Abstand der Verbindungsbauwerke und die Feuerbeständigkeit der Türen in diesen Bauwerken. Sicherheitsmaßnahmen, die über die Vorgaben der Tunnelrichtlinie hinausgehen, können nicht verlangt werden; dies gilt auch für die Forderung des Landratsamtes Esslingen, der Feuerwehr Feldfernsprecher zur Verfügung zu stellen sowie für die Forderung zusätzlicher Anschlussmöglichkeiten für elektrische Geräte und Anzeigevorrichtungen über den Standort des Zuges oder Kenngrößen zur Rauch- und Wärmeentwicklung im Havariefall. Ebenfalls nicht verlangt werden kann, dass alle Züge vor der Einfahrt in den Albvorlandtunnel mittels Heißläufer- und Festbremsortungsanlagen (HOA / FBOA) kontrolliert werden. Für Strecken des

Transeuropäischen Netzes (TEN) sind diese Einrichtungen in Abständen von 35 Kilometer (bei Geschwindigkeiten über 200 km/h) bzw. 70 Kilometer (bei Geschwindigkeiten unter 200 km/h), nicht aber vor einzelnen Tunnelbauwerken vorzusehen (Eisenbahn-Richtlinie 859.1703). Dass lange Tunnel wie der Albvorlandtunnel von Güterzügen mit Gefahrgut nicht befahren werden dürfen, kann ebenfalls nicht gefordert werden. Für eine solche Nutzungsbeschränkung gibt es keine Rechtsgrundlage.

Bei Beachtung der vorgeschlagenen Nebenbestimmungen kann der Albvorlandtunnel – dem Stand der Technik entsprechend – als sicher eingestuft werden. Für den Planfeststellungsabschnitt 2.1a/b wurde von der Vorhabenträgerin eine maximale Längsneigung von 25 ‰ festgelegt. Die Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung (BO) vom 17. Juli 1928 sah die Anwendung einer stärkeren Neigung als 12,5 ‰ für Hauptbahnen und 40 ‰ für Nebenbahnen auf der freien Strecke nicht vor und bedurfte grundsätzlich einer besonderen Genehmigung durch die Genehmigungsbehörde, da es sich um eine zwingende Vorschrift handelte. Diese Bestimmung wurde mit der Änderung der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 in eine „Soll“-Vorschrift geändert. Diese Änderung wurde vorgenommen, um den neuen technischen Anforderungen im Eisenbahnwesen, im Besonderen bei Schnellbahnstrecken, die als Hauptbahnen eingestuft sind, und bei Neubaustrecken, die nur dem Personenverkehr dienen, gerecht zu werden. Durch diese Änderung und die damit verbundene Anwendung größerer zulässiger Neigungen von bis zu 40 ‰ ist die Beherrschung von Zwangspunkten bei einer Neutrassierung einer Eisenbahnstrecke, wie bei anstehende schwierigen geologischen Schichtungen mit Störungszonen, Wasserschutzgebieten, Naturschutzgebieten usw. kostengünstiger möglich.

Die NBS im Bereich des PFA 2.1a/b bündelt mit der vorhandenen BAB A 8 über eine Länge von zirka vier Kilometern. Dabei verlaufen die NBS und die BAB weitestgehend parallel in Lage und Höhe. Um diese Bündelung beibehalten zu können und die GZA in die NBS einzufädeln, ist es auch auf Grund der Topographie notwendig, vom Grenzwert, wonach eine Längsneigung auf freier Strecke 12,5 ‰ nicht überschreiten soll, abzuweichen. Eine Einhaltung des Grenzwertes würde einen wesentlich größeren Flächenbedarf und eine Vielzahl von Kunstbauwerken zur Folge haben. Auch die raumordnerische Vorgabe der engen Parallelführung der NBS mit der BAB wäre über große Teile nicht möglich. Deshalb wäre aus ökologischer, wirtschaftlicher und raumordnerischen Sicht die Einhaltung der Längsneigung von 12,5 ‰ nicht vertretbar und würde dem Vorhaben entgegenstehen.

Auch hinsichtlich der öffentlichen Sicherheit ergeben sich keine negativen Auswirkungen. Das vorgesehene Betriebskonzept der Vorhabenträgerin sieht den Einsatz von Regional-, Fern- und leichten Güterzügen auf der NBS vor. Der Einsatz von schweren Güterzügen ist hierauf nicht vorgesehen. Die Sicherheitsbelange der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ (EBA-Tunnelrichtlinie), der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ (EBA-Richtlinie „freie Strecke“), der Richtlinie 853 und der Richtlinie 800 gelten uneingeschränkt. Eine besondere Gefahr für die öffentliche Ordnung und Sicherheit ist nicht zu erkennen. Gleiches gilt auch für die Kleine Wendlinger Kurve, da es auch hier bei Einhaltung der Längsneigung von 12,5 ‰ zu einer Vielzahl von erforderlichen Anpassungen kommen würde, die aus ökologischer, wirtschaftlicher und raumordnerischen Sicht nicht vertretbar wären und dem Vorhaben entgegenstünden.

Die beiden kurzen, jeweils eingleisigen, aus nur einer Röhre bestehenden, Tunnel der Güterzuganbindung und der Kleinen Wendlinger Kurve (KWK) fallen wegen ihrer Länge von weniger als 500 Meter nicht unter die Tunnelrichtlinie. An diese Tunnel können daher nicht die gleichen Anforderungen gestellt werden wie an den Albvorlandtunnel. So kann z. B. nicht verlangt werden, dass auch diese Tunnel mit fernbedienbaren Schalteinrichtungen für eine spannungsfreie Schaltung und Erdung der Fahrleitung und entsprechender Anzeigevorrichtungen (Oberleitungs-Spannungsprüfeinrichtungen) ausgestattet werden. Hiervon unberührt bleibt indes die uneingeschränkte Geltung der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“.

Auch die Rettungsplätze und deren Zufahrt sind ausreichend dimensioniert. Es ist an beiden Portalen des Albvorlandtunnels jeweils ein Rettungsplatz vorgesehen. Die Rettungsplätze haben jeweils eine Größe von 1.500 m², wobei der Rettungsplatz am Westportal aus zwei Teilplätzen besteht, und entsprechen damit den Vorgaben der Tunnelrichtlinie. Mit rund 320 Meter am Westportal und 230 Meter am Ostportal liegt die Länge der Strecke zwischen den Rettungsplätzen und den Tunnelportalen jedoch über dem nach der Richtlinie zulässigen Wert von maximal 200 Meter. Dies betrifft am Westportal jedoch nur den kleineren der beiden Teilplätze. Die Vorhabenträgerin begründet die Aufteilung dieses Rettungsplatzes auf einen 1.000 m² großen Rettungsplatz in unmittelbarer Nähe des Tunnelportals und einen zweiten, 500 m² großen Rettungsplatz in einer Entfernung von rund 320 Meter oberhalb der Böschung des Einschnittsbereichs mit der Lage des Rettungsplatzes im Einschnitt. Eine Ver-

größerung des 1.000 m² großen Rettungsplatzes wäre ohne Erhöhung des Eingriffs und mit vertretbarem Aufwand nur möglich, wenn der Rettungsplatz in seiner Längsrichtung weiter ausgedehnt würde. Dies ist aber gerade nicht im Interesse der Feuerwehren, da dadurch die Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten von Rettungsdienstfahrzeugen und Bussen weiter eingeschränkt würden. Das Landratsamt Esslingen hat in seiner Stellungnahme vom 12. Juni 2009 aus diesem Grund vorgeschlagen, den Rettungsplatz zwischen dem Gleis in Richtung Ulm und der südlichen Spundwand anzulegen. Dies würde jedoch zu einem erheblich größeren Eingriff in das Schutzgut Boden führen und hätte wohl auch nachteilige Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse. Die dann erforderliche Stützwand hätte zudem auch eine Erhöhung der Baukosten zur Folge. Aus Gründen der Eingriffsminimierung und dem legitimen Ziel, die Baukosten niedrig zu halten, erscheint deshalb die Aufteilung des Rettungsplatzes auf zwei Teilplätze als sinnvoll, auch wenn der zweite, 500 m² große Rettungsplatz oberhalb der Einschnittsböschung und damit nicht auf dem Niveau der Schienenoberkante – wie in der Tunnelrichtlinie empfohlen – liegt. Der zweite Rettungsplatz oberhalb des Einschnitts ist zudem auch für die Landung von Rettungshubschraubern geeignet, sodass keine gesonderten Landemöglichkeiten in der Nähe ausgewiesen werden müssen. Eine Aufteilung der für den Rettungsplatz erforderlichen Gesamtfläche auf mehrere Teilflächen ist nach der Tunnelrichtlinie zulässig, wenn dadurch die Entfernung zum Tunnelportal verkürzt wird. Diese Voraussetzung ist in Bezug auf den kleineren der beiden Teile des Rettungsplatzes erfüllt. Die Aufteilung des Rettungsplatzes in zwei Teile und die Anordnung des größeren Teils im Bereich des Einschnitts vor den Tunnelportalen ist zur Verkürzung der Wegstrecke zwischen Rettungsplatz und Tunnelportal einem einzelnen, 1.500 m² großen Rettungsplatz oberhalb der Einschnittsböschung vorzuziehen.

Auch der Rettungsplatz am Ostportal des Albvorlandtunnels liegt oberhalb des Einschnitts und damit nicht auf dem Niveau der Schienenoberkante. Grund dafür sind auch hier die beengten Verhältnisse im Einschnitt, für den zudem eine Grundwasserwanne erforderlich ist. Die Vorhabenträgerin hat wegen des im Vergleich zum Westportal deutlich schmaleren Einschnitts vollständig darauf verzichtet, einen Teil des Rettungsplatzes auf Höhe der Schienenoberkante zu errichten. Dies wäre nur mit einer erheblichen Aufweitung des Einschnitts und einer Vergrößerung der Grundwasserwanne möglich – mit entsprechend größeren Eingriffen in die Schutzgüter Wasser und Boden. Die durch die Lage des Rettungsplatzes oberhalb der Einschnittsböschung verursachte Überschreitung der nach der Tunnelrichtlinie zulässigen Weglänge von 200 Meter um 15 % wird vom Landratsamt Esslingen als Fachbehörde in ihrer

Stellungnahme vom 12. Juni 2013 als tolerabel eingestuft. Eine Aufteilung des Rettungsplatzes auf zwei Teilflächen ist daher nicht erforderlich. Anders ist dies aber bei der feste Fahrbahn der Neubaustrecke im Bereich der Einfahrten der Rettungswege in den Gleisbereich sowie im Vorfeld der Tunnelportale und in den Tunnelröhren: Dort muss die Befahrbarkeit für Rettungsfahrzeuge und Busse mit Normalbereifung sichergestellt sein. Am Westportal gilt dies zudem für den Bereich der 1.000 m² großen Teilfläche des Rettungsplatzes vor dem Tunnelportal. Der gesamte Bereich zwischen den Einfahrten der Rettungswege in den Gleisbereich und den Tunnelportalen wird überfahrbar gestaltet. Dadurch ergibt sich ein größerer Bewegungsspielraum für die Einsatzfahrzeuge und es wird vermieden, dass diese aus Unachtsamkeit auf den Schienen aufsetzen.

Die Anbindung der Rettungsplätze an das öffentliche Straßennetz erfolgt entgegen der Vorgabe der Tunnelrichtlinie über nur jeweils eine Fahrbahn für die Zu- und Abfahrt. Dies ist nach der Tunnelrichtlinie in Ausnahmefällen zulässig. Die Vorhabenträgerin führt in ihrer Stellungnahme vom 9. Juli 2013 hierzu aus, dass an beiden Tunnelportalen eine getrennte Wegeführung für Zu- und Abfahrten nur mit einem erheblichen Mehraufwand möglich wäre. Da der Albvorlandtunnel zudem aus zwei jeweils eingleisigen Tunnelröhren besteht, die durchgängig mit Rettungsfahrzeugen und Bussen (zur Evakuierung von Fahrgästen) befahrbar sind, ergeben sich durch die gemeinsame Wegeführung von Zu- und Abfahrten keine gravierenden Nachteile. Zwar ist ein Begegnungsverkehr auf den Zufahrten nicht ausgeschlossen, er wird sich jedoch auf ein geringes Maß beschränken, da das Rettungskonzept vorsieht, dass Einsatzfahrzeuge an der einen Seite in die nicht von der Havarie betroffene Tunnelröhre einfahren und diese an der anderen Seite wieder verlassen. Für den geringen Umfang des Begegnungsverkehrs erscheinen die vorgesehenen Ausweichstellen an den Zufahrten ausreichend. Ein Begegnungsverkehr mit 2,5 Meter breiten Kraftfahrzeugen ist damit gewährleistet.

Forderungen seitens der Fachbehörden nach einem regelmäßigen Winterdienst auf den Rettungszufahrten hat das Eisenbahn-Bundesamt bereits in seinem Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 2.2 mit dem Argument zurückgewiesen, dass die geringe Eintrittswahrscheinlichkeit von Unfällen in den Tunneln keine dauerhafte Schneeräumung der Rettungszufahrten und -plätze rechtfertige. Für eine Neubewertung besteht kein Anlass. Eine eventuell erforderliche Schneeräumung im Einsatzfall sollte jedoch in dem nach der Tunnelrichtlinie zu erstellenden Alarm- und Gefahrenabwehrplan berücksichtigt werden. Eine von der Stadt Kirchheim unter Teck zum

Schutz vor Unfällen mit Nutztieren der Weidewirtschaft geforderte Einzäunung der offen geführten Trasse kann von der Vorhabenträgerin ebenfalls nicht verlangt werden. Es sind keine Besonderheiten der örtlichen Gegebenheiten erkennbar, die eine besondere Gefahrenlage begründen.

Die Details des Brandschutz- und Rettungskonzepts wie die Bemessung der Löschwasserleitungen brauchen im Planfeststellungsverfahren noch nicht festgelegt zu werden. Dies gilt gleichermaßen für andere technische Vorgaben des späteren Bahnbetriebs. Da sich das Flucht- und Rettungskonzept im Planfeststellungsabschnitt 2.1a/b nicht grundlegend von dem im PFA 2.2 unterscheidet, wird im Übrigen auf die sicherheitstechnische Beurteilung dieses Konzeptes durch das Eisenbahn-Bundesamt im Planfeststellungsbeschluss für diesen Abschnitt verwiesen (S. 199 ff.).

Sowohl bei der Kleinen Wendlinger Kurve (KWK) als auch bei der Güterzuganbindung (GZA) werden aufgrund der topographischen Verhältnisse und Zwangspunkten am Bahnhof Wendlingen und der Bebauung in Wendlingen und Oberboihingen die Regelblocklängen unterschritten. Hinsichtlich der öffentlichen Sicherheit ergeben sich hierdurch keine Auswirkungen. Es kommt hier lediglich zu Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit, die aufgrund des vorgesehenen Betriebskonzept der Vorhabenträgerin im Regelfall als minimal zu betrachten sind. Aufgrund der Entflechtung Güterverkehr nachts und Fernverkehr tagsüber wirken sich die Einschränkungen nur in den Tagesrandzeiten aus. Deshalb wäre aus ökologischer und wirtschaftlicher Sicht die Einhaltung der Regelblocklänge nicht vertretbar und würde dem Vorhaben entgegenstehen.

B.3.11.2 Sicherheit beim Bau der Anlagen, Arbeitsschutz

Die Eisenbahn-Neubaustrecke im Planfeststellungsabschnitt Wendlingen – Kirchheim sowie die Zulaufstrecken (Güterzuganbindung und Kleine Wendlinger Kurve) verlaufen überwiegend in Tunneln. Der Bau der Tunnelröhren sowie das Arbeiten in den Tunneln ist mit höheren Risiken verbunden als eine ebenerdige Errichtung von Eisenbahnanlagen. Die Baustellenverordnung stuft Tunnelbauarbeiten als besonders gefährliche Arbeit ein (§ 2 Abs. 3 BaustellV i.V.m. den Nrn. 6 und 9 des Anhangs II). Es ist deshalb erforderlich, dass die Vorhabenträgerin vor Einrichtung der Baustellen einen Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan erstellt, der die für die einzelne Baustelle anzuwendenden Arbeitschutzbestimmungen erkennen lässt und für die, im Anhang II der BaustellV aufgeführten, besonders gefährlichen Arbeiten besondere Maßnahmen enthält.

Da die Feuerwehren der an der Strecke anliegenden Kommunen weder über ausreichend Personal noch über ein geeignete Ausrüstung verfügen, um den Sonderrisiken während des Tunnelbaus begegnen zu können, ist es erforderlich, dass die Vorhabenträgerin für die unterirdischen Baustellenbereiche eine ausreichend leistungsfähige Gruben- und Rettungswehr aufstellt und unterhält. Die Gruben- und Rettungswehr hat sich dabei nach den „Empfehlungen des Deutschen Ausschusses für das Grubenrettungswesen zu Rettungswesen und Brandschutz von Tunnelbauwerken“ zu richten. Unter diesen, in den Nebenbestimmungen vorgeschlagenen, Vorgaben ist ein ausreichender Arbeitsschutz gewährleistet.

Die Bereitstellung einer Gruben- und Rettungswehr durch die Vorhabenträgerin beschränkt sich auf die Bauzeit. Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Tunnel besteht hingegen nach § 2 Feuerwehrgesetz (FwG) eine Verpflichtung der Gemeindefeuerwehren, bei Schadensereignissen Hilfe zu leisten. Hierzu haben die Gemeinden nach § 3 Abs. 1 und 2 FwG auf eigene Kosten eine den örtlichen Verhältnissen entsprechende leistungsfähige Feuerwehr aufzustellen, auszurüsten und zu unterhalten. Nur soweit die vorhandene Ausrüstung der örtlichen Rettungsdienste für den speziellen Einsatz in Tunneln nicht ausreicht, besteht nach § 3 Abs. 3 FwG eine Verpflichtung des Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens diese um spezifisches Einsatzgerät zu ergänzen. Ob ein solcher Ergänzungsbedarf im Einzelnen besteht, ist von der Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung und bei der Erstellung des Alarm- und Gefahrenabwehrplanes in Abstimmung mit den Anliegergemeinden und dem Kreisbrandmeister zu ermitteln.

B.3.12 Kulturgüter

Von dem Vorhaben sind unter Denkmalschutz stehende Kulturgüter betroffen. Dies gilt sowohl für die Eisenbahn-Neubaustrecke Stuttgart – Ulm als auch für die Verlegung der Landesstraße L 1250. Beide Vorhaben beeinträchtigen die in der Liste der Kulturdenkmale des Landes Baden-Württemberg aufgeführte „Sachgesamtheit Firma Otto“ auf der Gemarkung Wendlingen. Das Mehrfamilien-Wohnhaus Heinrich-Otto-Straße 53/ 54 liegt auf der Trasse der geplanten Neubaustrecke und muss daher abgerissen werden. Das daneben liegende Mehrfamilien-Wohnhaus Heinrich-Otto-Straße 55/ 56 bleibt zwar erhalten, seine Nutzung wird jedoch durch die Nähe zur Neubaustrecke und nicht zu vermeidender Erschütterungen von vorbeifahrenden Zügen beeinträchtigt. Nach der vorliegenden Planung muss zudem für den Bau der zu verlegenden Landesstraße L 1250 in den Park der Villa an der Nürtinger Straße 51

(die heutige Adresse lautet: Auf dem Berg 1) eingegriffen und alter Baumbestand entfernt werden.

Sowohl die betroffenen Mehrfamilien-Wohnhäuser als auch die Villa mit dem umgebenden Park gehören zu der Sachgesamtheit „Firma Otto“. Diese Kulturdenkmale stehen unter dem Schutz des baden-württembergischen Denkmalschutzgesetzes (DSchG BW). Sie dürfen nur mit Genehmigung der Denkmalschutzbehörde zerstört, beseitigt, in ihrem Erscheinungsbild beeinträchtigt oder aus ihrer Umgebung entfernt werden (§ 8 Abs. 1 DSchG BW). Die Genehmigung der Denkmalschutzbehörde wird durch die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG ersetzt.

Die Zerstörung des auf der Trasse der Neubaustrecke liegenden Mehrfamilien-Wohnhaus Heinrich-Otto-Straße 53/ 54 und des durch Erschütterungen in seiner Nutzbarkeit beeinträchtigten Mehrfamilien-Wohnhauses Heinrich-Otto-Straße 55/ 56 hält die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange dennoch für hinnehmbar, da dies Folge der ausgewählten Trassierung ist. Die enge Bündelung der Eisenbahn-Neubaustrecke mit der bestehenden BAB A 8 ist anderen Varianten gegenüber wegen der dadurch vermiedenen weiteren Zerschneidung der Landschaft, der Vermeidung von Lärmimmissionen in bislang nicht belasteten Gebieten und der hierdurch bewirkten relativ geringen Belastung für die Bevölkerung und die Natur (insbesondere in Bezug auf Wildtiere) vorzuziehen. Dies führt jedoch dazu, dass Gebäude und Grundstücke, die sich in geringer Nähe zur bestehenden Autobahn befinden, beeinträchtigt oder sogar abgerissen werden müssen – selbst dann, wenn sie denkmalgeschützt sind. Die Vorteile der gewählten Trassenführung für Mensch und Natur sind im vorliegenden Fall höher zu gewichten als der Verlust eines denkmalgeschützten Hauses. Die Trassenführung neben der Autobahn kann nur auf deren Südseite erfolgen, da auf der Nordseite das Wendlinger Gewerbegebiet Wert bereits bis an die Autobahn heranreicht. Damit ist der Verlust des Mehrfamilien-Wohnhauses Heinrich-Otto-Straße 53/ 54 im Ergebnis unvermeidlich. Das Landesamt für Denkmalpflege hat seine Bedenken gegen den Abbruch dieses Kulturdenkmals unter dieser Voraussetzung mit Auflagen zurückgestellt. Die Einhaltung der geforderten Auflagen hat die Vorhabenträgerin zugesagt (A.2.3).

Die Beeinträchtigung des zur Villa „Nürtinger Straße 51“ gehörenden Parks durch den Bau der Brücke über die Neckartalbahn im Zuge der Landesstraßenverlegung wird

durch die von der Planfeststellung befürwortete Vollsperrung der L 1250 während der Bauzeit vermieden.

Vom Bau der Eisenbahn-Neubaustrecke können im Abschnitt zwischen Wendlingen und Kirchheim auch archäologische Denkmale der Vor- und Frühgeschichte betroffen sein. Die Eisenbahntrasse verläuft – wenngleich auch zum größten Teil in Tunnellage – durch Altsiedlungsgebiete, die zu den bevorzugten Siedlungsgebieten der Menschen in ur- und frühgeschichtlicher Zeit, in der römischen Antike und im Mittelalter zählten. Bei den Zeugnissen dieser Zeit – Reste von Bauwerken, Gräbern, Wegen und Heiligtümern – handelt es sich fast ausschließlich um Bodendenkmale. Diese sind für den Betrachter normalerweise nicht unmittelbar zugänglich, teilweise konnten sie aber durch gezielte Suche nach aufgepflügten oder anderweitig an die Oberfläche transportierten Fundobjekten sowie durch Befliegung lokalisiert werden. Grundsätzlich besteht die Gefahr, dass zumindest die im Bereich der oberirdischen wie oberflächennahen Bauflächen gelegenen Bodendenkmale durch die Bautätigkeiten tiefgründig zerstört werden. Im Falle von forstwirtschaftlichen Maßnahmen muss auch für diese landschaftspflegerischen Maßnahmenflächen von einer Gefährdung der archäologischen Kulturdenkmale ausgegangen werden. Die durch das Vorhaben und seine Folgemaßnahmen direkt betroffenen bekannten archäologischen Denkmäler sind in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (vgl. Anlage 11.1) genannt und wurden durch das Landesamt für Denkmalpflege im Rahmen des Anhörungsverfahrens um aktuelle Erkenntnisse ergänzt. Sie liegen unmittelbar im Bereich der Bauflächen und werden mit hoher Wahrscheinlichkeit durch die Baumaßnahmen zerstört.

Soweit die archäologischen Fundstellen hinsichtlich ihrer Lage und Ausdehnung ausreichend gesichert und daher „bekannte“ Kulturdenkmale sind, ist von Seiten der Vorhabenträgerin vorgesehen, diese – entsprechend der im Einzelnen mit dem Landesdenkmalamt abgestimmten Maßnahmen – vor Baubeginn zu sichern. In Frage kommen hier neben Prospektionen, die Bergung oder auch lediglich die Dokumentation der verloren gehenden Bodendenkmale. Darüber hinaus lassen sich Beeinträchtigungen weiterer archäologischer Fundstellen nicht ausschließen, deren exakte Lage und Ausdehnung bislang nicht bekannt ist und deren Kartierung daher nur auf der Basis von Mittelkoordinaten bzw. auf einer flächigen Darstellung beruht. Für Fundstellen im Nahbereich der Baumaßnahmen muss als sehr wahrscheinlich angenommen werden, dass diese bis in das Plangebiet hinein reichen und daher grundsätzlich gefährdet sind.

Die Vorhabenträgerin und das Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart haben im Februar 2012 eine Vereinbarung zur archäologischen Denkmalpflege vor und während der Baudurchführung der Neubaustrecke im Planfeststellungsabschnitt 2.1a/b zur Regelung der vom Landesamt für Denkmalpflege erhobenen Forderungen, zur Bewältigung der denkmalpflegerischen Aufgaben und zur terminsicheren Abwicklung des Bauvorhabens getroffen. Mit dieser Vereinbarung sind die Belange der archäologischen Denkmalpflege in ausreichendem Maße berücksichtigt. Darüber hinausgehende Nebenbestimmungen sind nicht erforderlich. Soweit Bodendenkmale baubedingt zerstört werden, ist durch die vorgezogene Prospektion und eine anschließende Bergung bzw. Dokumentation zumindest gewährleistet, dass die kulturhistorischen Informationen nicht gänzlich verloren gehen. Die gleichwohl mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen und auch die im Einzelfall eintretenden Verluste von Kulturgütern sind nicht vermeidbar und im Interesse der Allgemeinheit an einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur hinzunehmen.

Keiner eingehenden Erörterung bedürfen die im Anhörungsverfahren erwähnten Abschussplattformen des Projektes Natter im Bereich Hasenwald zwischen Kirchheim-Jesingen und Holzmaden. Die Abschlussplattformen sind der Vorhabenträgerin bereits bekannt. Sie befinden sich allerdings nicht im Planfeststellungsabschnitt 2.1 a/b, sondern im Planfeststellungsabschnitt 2.1c, zu dem es bereits einen Planfeststellungsbeschluss gibt. Auch handelt es sich nicht um ein Denkmal im Sinne des Denkmalschutzgesetzes.

B.3.13 Landwirtschaft

B.3.13.1 Dauerhafte Auswirkungen

Die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm hat auch im Abschnitt Wendlingen – Kirchheim trotz der überwiegend unterirdisch verlaufenden Strecke und der Bündlung des oberirdisch verlaufenden Streckenteils mit der BAB A 8 Auswirkungen auf die öffentlichen Belange der Landwirtschaft und die privaten Belange der betroffenen Landwirte. Nachdem die Vorhabenträgerin mit der 4. Planänderung von der ursprünglich beabsichtigten Ablagerung von etwa der Hälfte des Tunnelaushubmaterials entlang der Neubaustrecke und der BAB A 8, den sogenannten Seitenablagerungen, abgesehen hat, beschränken sich die dauerhaften Auswirkungen des Vorhabens auf die oberirdisch verlaufenden Streckenabschnitte.

Mit der überwiegend unterirdischen Führung der Neubaustrecke und der Lage der oberirdisch verlaufenden Streckenteile der NBS in unmittelbarer Nähe zur vorhandenen Autobahn hat die Vorhabenträgerin die dauerhaften Auswirkungen auf die Landwirtschaft auf ein Minimum reduziert. Gleiches gilt auch für die Kleine Wendlinger Kurve, die etwa zur Hälfte unterirdisch verläuft. Gleichwohl sind die Auswirkungen auf einzelne landwirtschaftliche Betriebe erheblich. Das gilt insbesondere für die Bohnackerhöfe, die genau im Bereich des Westportals des Albvorlandtunnels liegen und vollständig abgerissen werden müssen. Der Verlust dieser Höfe und die erforderliche Umsiedlung stellen für die Betroffenen zweifellos eine erhebliche Belastung dar. Der Abriss der Bohnackerhöfe ist dennoch unvermeidlich und im Interesse der Allgemeinheit an der Realisierung des Vorhabens auch gerechtfertigt. Alternativen hierzu drängen sich nicht auf. Eine andere Trassenführung würde neue Betroffenheiten an anderer Stelle hervorrufen, die als schwerwiegender zu werten sind. Mit der gewählten Trassenführung neben der bestehenden Autobahn wird so wenig wie möglich in landwirtschaftliche Nutzflächen eingegriffen. Zudem entsteht auch keine neue Zerschneidungswirkung, die neben der Landwirtschaft auch für Natur und Landschaft nachteilig wäre und zudem einen bislang weniger belasteten Raum mit Lärmimmissionen beeinträchtigen würde.

In der Gesamtschau erscheint die gewählte Trassenführung trotz des damit verbundenen Verlustes der Bohnackerhöfe und des Sonderopfers der davon betroffenen Landwirte als vorteilhafteste Variante. Andere dauerhafte Auswirkungen des Vorhabens sind nicht zu befürchten. Dies gilt auch für Immissionen von Erschütterungen und elektromagnetischen Feldern aus dem (unterirdischen) Bahnbetrieb auf landwirtschaftliche Betriebe.

B.3.13.2 Vorübergehende Auswirkungen

Für den Bau der Tunnelröhren sind an den Portalen und am Zwischenangriff größere Baustellen-Einrichtungsflächen vorgesehen, die auf bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen liegen. Während der Bauzeit können diese Flächen nicht landwirtschaftlich genutzt werden. Auch danach ist aufgrund der eintretenden Bodenverdichtung mit Ertragseinbußen zu rechnen. Diese sind trotz der zum Schutz des Bodens vorgeschlagenen Nebenbestimmungen nicht gänzlich zu vermeiden. Die betroffenen Landwirte haben einen Anspruch auf angemessene Entschädigung.

Am Ostportal des Albvorlandtunnels wird zudem das landwirtschaftliche Wegenetz bauzeitlich unterbrochen. Die Vorhabenträgerin sieht in diesem Bereich zwar die Aufrechterhaltung eines Geh- und Radweges vor, der mittels eine Behelfsbrücke über die BAB A 8 geführt wird, der jedoch wegen der geringen Breite und zu enger Schleppkurven nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr ausgelegt ist. Im Anhörungsverfahren wurde von einem betroffenen Landwirt, der seinen Hof auf der Nordseite der Autobahn hat, aber auch auf der Südseite der Autobahn (bzw. der künftigen NBS) Flächen bewirtschaftet, gefordert, die Wegeverbindung bauzeitlich aufrecht zu erhalten, da er sonst erhebliche Umwege in Kauf nehmen müsste. Der Wunsch des betroffenen Landwirtes an der bauzeitlichen Aufrechterhaltung dieser Feldwegverbindung ist nachvollziehbar. Es bestehen jedoch in zumutbarer Entfernung weitere Querungsmöglichkeiten der Autobahn. Diese sind zwar etwas schmaler als der bauzeitlich unterbrochene Weg, dürften aber für die meisten landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar sein. Für Fahrzeuge mit Überbreite (mehr als die nach der StVZO zulässigen 3 Meter) und für Fahrzeuge mit mehr als 4 Meter Höhe sind die beiden, der bauzeitlich gesperrten Brücke nächst gelegenen Autobahn-Durchlässe jedoch nicht ausreichend dimensioniert. Sofern die Fahrzeugmaße nicht durch Abmontieren von Anbauteilen (z. B. des Mähwerks bei Mähdreschern) in ausreichendem Maße reduziert werden können, sind weitere Umwege über das öffentliche Straßennetz unvermeidbar. Da diese Fahrzeuge überwiegend nur zur Erntezeit eingesetzt werden dürften, sind die damit verbundenen Unannehmlichkeiten für die betroffenen Landwirte jedoch hinnehmbar und rechtfertigen nicht den Mehraufwand für eine größere Dimensionierung der vorgesehenen Ersatzbrücke. Eine gemeinsame Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs mit dem Baustellenverkehr über die bestehende Brücke wäre zwar möglich, birgt aber ein nicht unerhebliches Konfliktpotential. Zudem müsste der provisorische Geh- und Radweg am Rande der Baustellen-Einrichtungsfläche dann wegen der erforderlichen Schleppkurven deutlich verbreitert werden, was die Inanspruchnahme weiterer Ackerflächen bedingen würde. Im Ergebnis ist die bauzeitliche Sperrung der Autobahnüberführung für den landwirtschaftlichen Verkehr nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unter diesen Gesichtspunkten nicht unverhältnismäßig. Um aber zu vermeiden, dass die Nutzbarkeit der Ersatzwege durch die Bauarbeiten ebenfalls eingeschränkt wird, war eine Nebenbestimmung aufzunehmen, die der Vorhabenträgerin aufgibt, im Rahmen der Bauablaufplanung darzulegen, wie die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen sichergestellt werden kann.

Weitere Auswirkungen auf die Landwirtschaft sind nicht zu besorgen. Das gilt auch für etwaige Ertragsminderungen durch Einwirkungen von Staub. Hierfür tragen die

festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung, die die Vorlage eines Staubschutzkonzeptes verlangen, um sicherzustellen, dass von den Baustellen-Einrichtungsflächen und den Baustraßen keine erheblichen Staubimmissionen ausgehen. Dies dient nicht nur dem Schutz der umliegenden landwirtschaftlichen Flächen, sondern auch den Anwohnern und insbesondere der Verkehrssicherheit auf der in unmittelbarer Nähe verlaufenden Autobahn.

B.3.13.3 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

Der landwirtschaftliche Gutachterdienst der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben kommt in seinem Gutachten vom 18. Januar 2010 zu dem Ergebnis, dass bei keinem landwirtschaftlichen Betrieb das Vorhaben Auslöser einer Existenzgefährdung sein kann. Dies schließt vorhabensbedingte Auswirkungen auf die betriebswirtschaftliche Situation der Landwirtschaftsbetriebe jedoch nicht aus.

B.3.14 Rechte Dritter

B.3.14.1 Eigentum

Das grundgesetzlich geschützte Eigentum besitzt bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange eine herausgehobene Bedeutung. Zur Realisierung des Vorhabens ist die Inanspruchnahme privater Grundstücke erforderlich. Jede Inanspruchnahme privater Grundstücke führt zu einem schwerwiegenden Eingriff in die Rechte des betroffenen Eigentümers. Das Interesse eines Grundstückseigentümers an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz genießt jedoch keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange; die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall auch zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung dieses dem Wohl der Allgemeinheit dienenden Verkehrsprojektes überwiegt im Ergebnis das Interesse der privaten Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums. Das Neu- und Ausbauvorhaben erfüllt eine wichtige nationale und internationale Verkehrsfunktion. Eine effiziente Verkehrsinfrastruktur ist auch für das Land Baden-Württemberg unverzichtbar. Diesem Vorteil für die Allgemeinheit stehen Nachteile für Einzelne gegenüber, die im Extremfall auch bis zum vollständigen Verlust des Eigentums rei-

chen können. Im Planfeststellungsabschnitt Wendlingen – Kirchheim sollen dem Infrastrukturvorhaben auch Wohngebäude und Wirtschaftsgebäude weichen, die auf der künftigen Trasse liegen. So sollen die Bohnackerhöfe vollständig abgerissen werden, was für die Betroffenen zu einem auch ideellen Verlust führt, der verständlicherweise als schmerzlich empfunden wird und im Gegensatz zu wirtschaftlichen Einbußen nicht ausgeglichen werden kann. Im Vergleich dazu wiegen Verluste landwirtschaftlich genutzter Flächen und vorübergehende Beeinträchtigungen von Grundstücken zwar weniger schwer, besitzen in der Abwägung aber dennoch ein besonderes Gewicht, insbesondere wenn sie Auswirkungen auf die berufliche Tätigkeit haben.

Mit der autobahnnahen Trasse und einer größtenteils unterirdisch verlaufenden Streckenführung hat die Vorhabenträgerin eine Trassenvariante ausgewählt, die auf die Belange privater Grundstückseigentümer in hohem Maße Rücksicht nimmt. Für den Einzelnen, der von einem Verlust seines Grundstücks und damit im Extremfall auch seines Hauses und Hofes betroffen ist, stellt das Vorhaben dennoch einen erheblichen Eingriff dar. Dieser ist mit den Vorteilen für die Allgemeinheit durch die Verwirklichung der Aus- und Neubaustrecke abzuwägen. Letztere wiegen im Ergebnis jedoch höher als der Verlust des Eigentums Einzelner. Dieser Verlust ist als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums gegen eine angemessene Entschädigung in Geld von den Betroffenen hinzunehmen.

Möglichkeiten, die Inanspruchnahme privaten Eigentums weiter zu reduzieren, sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Mit dem Verzicht auf die als Seitenablagerungen bezeichneten Abraumhalden an der BAB A 8 und dem oberirdisch verlaufenden Teil der Neubaustrecke konnte der Umfang der in Anspruch genommen privaten Grundstücke deutlich reduziert werden. Eine Möglichkeit, den besonders schwerwiegenden Verlust der Bohnackerhöfe und eines denkmalgeschützten Mehrfamilienhauses zu vermeiden, besteht nicht. Mit den bereits planfestgestellten Nachbarabschnitten PFA 1.4 und PFA 2.1c ist die insgesamt als am vorteilhaftesten bewertete Trassenvariante vorgegeben. Eine Umfahrung der genannten Gebäude wäre nur mit einer Verschiebung der Trasse zu erreichen, die neue Betroffenheiten auslöste und aufgrund des dann größeren Abstands der Neubaustrecke zur bestehenden Autobahn eine stärker landschaftszerschneidende Wirkung besäße. Nicht vermeiden lässt sich auch der Abriss einer Mehrfachgarage an der Heinrich-Otto-Straße. Diese nachträglich (7. Planänderung) beantragte Maßnahme wird erforderlich, weil es aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zugelassen werden kann, dass aus der Garage ausfahrende Fahrzeuge rückwärts auf die Landesstraße fahren, die an dieser Stelle mit einer Ent-

wurfsgeschwindigkeit von 70 km/h geplant ist, und dabei zudem ein unmittelbar vor den Garagen vorbeiführender Geh- und Radweg überquert werden muss. Die Anhörungsbehörde hielt es für denkbar, die Garagen zwar zu erhalten, aber so umzubauen, dass ihre Zufahrt von der rückwärtigen Seite aus erfolgt. Nach Aussage der Vorhabenträgerin lasse sich diese Variante wegen des Bauzustandes der Garagen indes ebenfalls nicht ohne einen Abbruch der Garagen realisieren. Daher wiegen beide Varianten für den Betroffenen im Ergebnis gleich schwer. Die Planfeststellungsbehörde genehmigt den mit der 7. Planänderung beantragten Abbruch der Garagen, setzt für dessen Ausgleich aber eine mit dem Eigentümer abzustimmende Neuerrichtung an geeigneter Stelle durch eine Nebenbestimmung fest. Dies entspricht dem erklärten Willen des Eigentümers. Die im Bauwerksverzeichnis (Anlage 3A, lfd. Nr. 9.506A) insoweit enthaltene Alternative entfällt.

Durch die Entscheidung, die L 1250 nicht nur halbseitig, sondern voll zu sperren, verringert sich der Bedarf an Grunderwerb (vgl. Tabelle unter Nebenbestimmung A.4.9.1.1). Trotz des ausgewiesenen Mehrbedarfs von insgesamt 42 m² entstehen keine zusätzlichen Betroffenheiten. Hierbei handelt es sich um Flächen, die auch bei Verzicht auf die halbseitige Sperrung unentbehrlich sind. Ursächlich ist hierfür allerdings nicht mehr das Vorhaben „L 1250-Verlegung“, sondern die Errichtung der Neubaustrecke (bzw. die mit ihr im Zusammenhang stehende Errichtung der Rettungsplatzzufahrt). Die Flächen werden für die Ausrundung der Böschung im Einmündungsbereich der Straße Auf dem Berg in die bestehende L 1250 benötigt. Folglich werden die Flächen nicht zusätzlich, sondern lediglich von einem anderen Vorhabenträger verwendet. Darüber hinaus kann durch die Vollsperrung der zu verlegenden Landesstraße L 1250 während der Bauzeit auf das Fällen des auf dem Anliegergrundstück befindlichen Baumbestandes weitgehend verzichtet und die damit verbundenen langfristigen Auswirkungen der vorübergehenden Inanspruchnahme vermieden werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vermeidbar ist demgegenüber die vorübergehende Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen durch die Baustraße bei Kirchheim-Nabern. Im Übrigen erfolgt die vorübergehende Inanspruchnahme privater Grundstücke – dabei handelt es sich überwiegend um landwirtschaftlich genutzte Flächen – im erforderlichen Umfang. Diese Grundstücke werden nach dem Ende der Bauarbeiten wieder rekultiviert. Für die vorübergehende Inanspruchnahme der Grundstücke, und darüber hinaus für längerfristige Ertragseinbußen, werden die Eigentümer finanziell entschädigt.

Durch die Vorhabenträgerin zu entschädigen sind auch etwaige Schäden an Gebäuden und sonstigen Bauwerken, die bei den Bauarbeiten der Trasse und insbesondere der Tunnelröhren trotz messtechnischer Überwachung der Bauausführung nicht völlig ausgeschlossen werden können. Um solche Schäden nachweisen bzw. ausschließen zu können, sieht die Vorhabenträgerin eine Beweissicherung für die betroffenen Grundstücke vor. Die in den Plänen eingezeichneten Beweissicherungsgrenzen sind schlüssig. Für eine Ausweitung der Beweissicherung, wie von einzelnen Einwendern gefordert, sind keine Gründe ersichtlich.

Entschädigungen für Verkehrswertminderungen von für das Vorhaben in Anspruch genommenen Grundstücken beschränken sich auf die dadurch hervorgerufenen Beeinträchtigungen. Auf darüber hinausgehende Entschädigungen besteht kein Anspruch. Dies gilt auch für etwaige Verkehrswertminderungen von Grundstücken im Nahbereich der Neubaustrecke, die von zusätzlichen Immissionen unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte belastet werden. Solche Wertminderungen sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums grundsätzlich entschädigungslos hinzunehmen, jedoch in der Abwägung zu berücksichtigen. Angesichts der Bedeutung des Vorhabens für die Allgemeinheit wiegen diese Nachteile aber weniger schwer als der Verzicht auf die Realisierung des Neubauvorhabens.

Während der Bauzeit können im Bereich des Ostportals des Albvorlandtunnels Beeinträchtigungen einer privaten Wasserfassung nicht ausgeschlossen werden. Die Vorhabenträgerin hat dem betreffenden Grundstückseigentümer zugesichert, die Wasserversorgung während der gesamten Bauzeit durch eine Ersatzversorgung oder alternativ durch eine Beteiligung an Herstellungskosten eines dauerhaften Anschlusses an die städtische Wasserversorgung sicherzustellen. Betriebsbedingte Auswirkungen auf den Brunnen nach Abschluss der Bauarbeiten schließt die Vorhabenträgerin aus. Dennoch hat sie dem Betroffenen (Einwender P 0521) eine diesbezügliche Beweissicherung zugesagt.

B.3.14.2 Belange von Versorgungsunternehmen und Leitungsträgern

Das Bauvorhaben kreuzt mehrere Versorgungsleitungen, die überwiegend von privaten Unternehmen betrieben werden. Die betroffenen Leitungen sind in den Planunterlagen vollständig erfasst. Zunächst noch fehlende Leitungen wurden in den Unterlagen aufgrund der Hinweise der Leitungsträger nacherfasst. Aus diesen Unterlagen ergibt sich, welche Leitungen im Rahmen der Bauausführung zu sichern oder zu ver-

legen sind. Die Betreiber der Leitungen wurden am Anhörungsverfahren beteiligt. Die in den Stellungnahmen der Betreiber abgegebenen Hinweise sind von den Vorhabenträgern der Neubaustrecke und der Landesstraßenverlegung zu beachten. Gemäß den festgesetzten Nebenbestimmungen sind vor Beginn der Bauarbeiten die Details der Bauausführung mit den Betreibern abzustimmen und die Maßnahmen zum Schutz der Leitungen festzulegen.

Nicht in den Lageplänen erfasst sind die Streckenfernmeldekabel (Kupfer- und Glasfaserkabel) an der BAB A 8. Die Landesstelle für Straßentechnik konnte die genaue Lage der Kabeltrassen nicht angeben, weist aber darauf hin, dass auf der Nordseite der Autobahn ein Kupferkabel und auf der Südseite der Autobahn ein Glasfaserkabel verlegt seien. Beide Kabeltrassen befänden sich in der Regel etwa einen Meter innerhalb der Grundstücksgrenzen. Um Schäden an den Kabeln zu vermeiden, muss deren exakter Verlauf vor Beginn der Bauarbeiten in diesem Bereich ermittelt werden. Die Ortungsarbeiten sollen mit Hilfe der Fernmeldemeisterei der Landesstelle für Straßentechnik erfolgen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, sich mit dieser über die Ortung der Streckenfernmeldekabel abzustimmen.

Ergänzend zu den abgegebenen Zusagen ist eine allgemeine Nebenbestimmung zur rechtzeitigen Abstimmung mit allen von dem Vorhaben berührten Leitungsträgern aufgenommen worden. Mit den abgegebenen Zusagen und der ergänzenden Nebenbestimmung wird den Belangen der Leitungsträger hinreichend Rechnung getragen.

B.3.15 VV BAU und VV BAU-STE

Unter A.4.11 ist dem Vorhabenträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

B.4 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Das beantragte Vorhaben ist Teil der Eisenbahn-Neubaustrecke Stuttgart – Ulm, mit der zum einen die Kapazität des Korridors Stuttgart – Ulm erhöht und zum anderen eine Trennung von schnellem und langsamen Schienenverkehr ermöglicht wird. Letzteres ist die Voraussetzung für einen Schienenpersonenverkehr, der im Wettbewerb mit anderen, weniger umweltfreundlichen, Verkehrsträgern bestehen kann. Die Eisenbahn-Neubaustrecke Stuttgart – Ulm wird in das europäische Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden und ist Teil zweier europäischer Magistralen. Zusammen mit der Neugestaltung des Bahnknotens Stuttgart werden zudem auch regionalpolitische und landespolitische Ziele insbesondere einer verbesserten Anbindung des Flughafens Stuttgart und, damit einhergehend, einer verbesserten Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger erreicht. Die durch die Neubaustrecke bewirkte Kapazitätserhöhung ermöglicht zudem die Steigerung des Güterverkehrs, dessen Verlagerung auf die Schiene aus Gründen des Umweltschutzes und der Entlastung der Autobahnen ebenfalls verkehrspolitisch gewollt ist.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange werden mit den Zusagen der Vorhabenträgerin und den vorgeschlagenen Nebenbestimmungen auf ein Mindestmaß beschränkt. Die verbleibenden Auswirkungen erreichen weder in einzelnen Bereichen noch in ihrer Gesamtheit ein Ausmaß, das der Realisierung des Vorhabens entgegensteht; sie sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

B.5 Sofortige Vollziehung

Die Neu- und Ausbaustrecke Stuttgart – 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 –

BSWAG). Damit ist für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt. Dieser Planfeststellungsbeschluss ist daher gemäß § 18 e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar.

B.6 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf §§ 3 Abs. 4 Satz 1 Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz, 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9, 7 h Abs. 1 AEG, 1, 23 Abs. 1 Bundesgebührengesetz, 1 Abs. 1 Nr. 1, 10, 11, 13 Abs. 1 Nr. 1, 14 Verwaltungskostengesetz, 1, 2 Bundeseisenbahngebührenverordnung.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 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 (BGlBl. I 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 Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozess-

bevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen 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 gem. § 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 Beschluss gem. § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Beschlusses beim Bundesverwaltungsgericht gestellt und begründet werden.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Stuttgart, den 23.03.2015
Az.: 591ppw/029-2300#010
VMS-Nr.: 3020158

Im Auftrag

Runge (Dienstsiegel)