

Stuttgart, den 13.08.1999

- Ausfertigung -

# **Planfeststellungsbeschuß**

nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

für die

**Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg**

**Abschnitt Stuttgart - Ulm**

**Bereich Wendlingen - Ulm**

**Planfeststellungsabschnitt 2.1.c**

**Kirchheim - Weilheim - Aichelberg**

**Bahn-km 34,252 bis Bahn-km 39,270**

## Inhaltsverzeichnis

A. Tenor .....	10
I. Feststellung des Planes .....	10
II. Gegenstand der Planfeststellung .....	10
III. Planunterlagen .....	11
IV. Wasserrechtliche Entscheidungen.....	30
V. Zurückweisung von Einwendungen .....	31
VI. Vorbehalt.....	31
VII. Zusagen der Vorhabenträgerin .....	31
1. Eigentum.....	31
2. Lärm- und Erschütterungsemissionen, elektromagnetische Felder .....	32
3. Natur und Landschaft, Erholung .....	32
4. Bodenschutz .....	32
5. Wasserwirtschaft .....	33
6. Landwirtschaftliche Belange .....	34
7. Forstwirtschaftliche Belange .....	34
8. Kulturgüter .....	35
9. Raumordnerische und kommunale Belange .....	35
10. Belange der Straßenbauverwaltung .....	35
11. Belange von Versorgungsunternehmen und Leitungsträgern.....	35
VIII. Nebenbestimmungen .....	36
1. Lärm- und Erschütterungsemissionen, elektromagnetische Felder .....	36
2. Natur und Landschaft, Erholung .....	36
3. Bodenschutz .....	39
4. Wasserwirtschaft .....	39
5. Landwirtschaftliche Belange .....	47
6. Forstwirtschaftliche Belange .....	47
7. Kulturgüter .....	47

8. Belange der Straßenbauverwaltung .....	47
9. Belange von Versorgungsunternehmen und Leitungsträgern.....	48
10. Brand- und Katastrophenschutz .....	49
11. Bauausführungsplanung.....	49
12. Bauausführung .....	52
IX. Kosten.....	52
B. Begründung.....	52
I. Notwendigkeit der Planfeststellung .....	52
II. Sachverhalt .....	53
1. Erläuterung des Vorhabens .....	53
2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG .....	54
(1) Untersuchungsraum.....	54
(2) Schutzgut Mensch .....	55
(3) Schutzgut Tiere und Pflanzen.....	59
(4) Schutzgut Boden .....	60
(5) Schutzgut Wasser.....	61
(6) Schutzgüter Klima und Luft.....	62
(7) Schutzgut Landschaft .....	63
(8) Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.....	64
(9) Land- und Forstwirtschaft .....	65
III. Verfahrensablauf .....	66
1. Antrag .....	66
2. Zuständigkeit .....	66
3. Anhörungsverfahren .....	66
(1) Beteiligung der Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange.....	67
(2) Private Einwender.....	70
4. Änderungen und Ergänzungen des Planes .....	71
IV. Rechtliche Würdigung.....	72

1. Planrechtfertigung.....	72
2. Abschnittsbildung.....	77
3. Alternativenprüfung.....	80
(1) Planungsleitvorstellungen der DB Netz AG.....	82
(2) Großräumige Alternativen.....	84
(3) Varianten zur autobahnnahen Trasse im Bereich Wendlingen - Neu-Ulm.....	104
(4) Kleinräumige Varianten.....	107
(5) Gesamtergebnis der Alternativenprüfung.....	114
4. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen.....	115
(1) Eigentum.....	115
(2) Lärm- und Erschütterungsimmissionen, elektromagnetische Felder.....	119
(3) Luft und Klima.....	135
(4) Natur und Landschaft, Erholung.....	136
(5) Bodenschutz.....	155
(6) Wasserwirtschaft.....	158
(7) Landwirtschaftliche Belange.....	174
(8) Forstwirtschaftliche Belange.....	187
(9) Kulturgüter.....	190
(10) Raumordnerische und kommunale Belange.....	190
(11) Belange der Straßenbauverwaltung.....	196
(12) Belange von Versorgungsunternehmen und Leitungsträgern.....	197
(13) Sicherheitsbelange.....	198
(14) Bauausführungsplanung.....	199
(15) Bauausführung.....	200
5. Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG.....	200
(1) Ergebnis der Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG.....	200
(2) Allgemeine Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen im Rahmen des dem Planfeststellungsverfahren vorgelagerten Raumordnungsverfahrens.....	201

(3) Grundlagen der Bewertung der Umweltverträglichkeit gemäß § 12 UVPG.....	202
(4) Bewertung der Umweltauswirkungen bezogen auf die einzelnen Schutzgüter der Umwelt im Sinne des § 2 Abs. 1 UVPG .....	202
6. Gesamtabwägung und Zusammenfassung .....	210
7. Kosten .....	210
C. Rechtsbehelfsbelehrung.....	211
D. Ausfertigungen .....	211

## Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
BAB A8	Bundesautobahn A8
B.A.U.	Büro für angewandten Umweltschutz GmbH
BauGB	Baugesetzbuch
BEVerkVwG	Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
Bf	Bahnhof
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
B.I.S.	Bürgerinitiative für eine menschengerechte Schnellbahntrasse
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BNL	Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege Stuttgart
BodSchG	Bodenschutzgesetz
B-Plan	Bebauungsplan
BSchwABG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BUND	Bund für Umweltschutz und Naturschutz in Deutschland e.V.
BÜ	Bahnübergang
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BWaldG	Bundeswaldgesetz
bzw.	beziehungsweise
ca.	cirka
CIR	Computer Integrated Railroding
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

DB Netz AG	Deutsche Bahn Netz Aktiengesellschaft
db(A)	Dezibel(A)
d.h.	das heißt
DIN	Deutsche Industrienorm
DS	Druckschrift der Deutschen Bahn AG
DSchG	Denkmalschutzgesetz
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EdB	Eisenbahnen des Bundes
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
EU	Europäische Union
ESO	Eisenbahnsignalordnung
EVS	Energieversorgung Schwaben AG
EÜ	Eisenbahnüberführung
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FNP	Flächennutzungsplan
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz
GVS	Gasversorgung Süddeutschland GmbH
GW	Grundwasser
HAS	Hauptabfuhrstrecke
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
Hz	Hertz (Frequenzeinheit)
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
IGW	Immissionsgrenzwerte
IR	Interregio
ITF	Integraler Taktfahrplan
i.V.m.	in Verbindung mit

K	Kreisstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
L	Landesstraße
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
Lkw	Lastkraftwagen
LWaldG	Landeswaldgesetz Baden Württemberg
m NN	Meter über Normal Null
m/s	Meter pro Sekunde
NatSchG	Landesnenschutzgesetz Baden Württemberg
NBS	Neubaustrecke
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPFV	Öffentlicher Personenfernverkehr
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PFU	Planfeststellungsunterlagen
r	Bogenhalbmesser (m)
RE	Regionalexpress
RLS 90	Richtlinie für Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
RP	Regierungspräsidium
SE	Stadtexpress
SO	Schienenoberkante
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StrÜ	Straßenüberführung
u	Überhöhung
u.a.	unter anderem
UIC	Internationaler Eisenbahnverband

UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
v	Geschwindigkeit (km/h)
vgl.	vergleiche
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VwZG	Verwaltungszustellungsgesetz
VwVG	Verwaltungsvollzugsgesetz
WG	Wassergesetz Baden Württemberg
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
%	Prozent
‰	Promille

## A. Tenor

### I. Feststellung des Planes

Gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2396), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2521) wird der Plan der Deutsche Bahn AG - seit 01.06.1999 DB Netz AG - (Vorhabenträgerin) für den Bau der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg, Abschnitt Stuttgart - Ulm, Bereich Wendlingen - Ulm im Planfeststellungsabschnitt 2.1.c Kirchheim - Weilheim - Aichelberg, Bahn-km 34,252 bis 39,270 einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen mit den in den Planunterlagen eingetragenen Änderungen nach Maßgabe der in diesem Beschluß angeführten Vorbehalte, Erlaubnisse, Zusagen, Nebenbestimmungen und Schutzanlagen festgestellt.

Gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG sind von der Planfeststellung der Betriebsanlagen der Eisenbahn und ihren Folgemaßnahmen sämtliche weiteren öffentlich- rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen mitumfaßt.

### II. Gegenstand der Planfeststellung

Gegenstand der Planfeststellung ist der Neubau einer zweigleisigen elektrifizierten Eisenbahnstrecke von Bahn-km 34,252 bis Bahn-km 39,270 mit der Oberbauform „Feste Fahrbahn“.

Die Planung beinhaltet im Bereich des Planfeststellungsabschnittes neben der Neubaustrecke mit ihren Dämmen, Einschnitten und Seitenablagerungen nachfolgend aufgeführte wesentliche Bestandteile:

#### 1. Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes (EdB)

- Dreifeldrige Eisenbahnüberführung über die Lindach in Betonkonstruktion,
- Zweifeldrige Eisenbahnüberführung über die L 1200 in Betonkonstruktion,
- Dreifeldrige Eisenbahnüberführung über die L 1214 in Betonkonstruktion,
- Ca. 260 m langes Bauwerk zur Unterfahrung des Rastplatzes „Vor dem Aichelberg“
- Zwei eingleisige Tunnelportale in Betonkonstruktion als Einfahrt in den Albaufstiegstunnel,
- Rettungsplatz zwischen Autobahn A8 und Neubaustrecke im Bereich der Tunnelportale mit einer Größe von ca. 1 500 m<sup>2</sup> und Abstützungsbauwerken (Gabionen) zur Seitenablagerung zwischen Autobahn und Neubaustrecke,

- Reaktivierung der stillgelegten eingleisigen Eisenbahnstrecke zwischen Holzmaden und Weilheim als Anschlußgleis für den nichtöffentlichen Verkehr für die Baustellenerschließung einschließlich Errichtung eines provisorischen Bahnüberganges mit technischer Sicherung im Zuge der L 1200,
- die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen.

## 2. Notwendige Folgemaßnahmen (Anlagen Dritter)

- Zweifeldrige Straßenbrücke über die Neubaustrecke in Betonkonstruktion im Zuge der Holzmadener Straße,
- Ca. 210 m lange Stützwand parallel zur Neubaustrecke als Abschluß des Regenrückhaltebeckens für den Seebach zum Schutz der Ortsbebauung von Holzmaden,
- Hydraulisch wirksame Abflußbauwerke zur Bewältigung der Hochwassersituation des Seebaches bei 100-jährlichem Regenereignis,
- Anhebung des Autobahn-Rastplatzes „Am Aichelberg“ in seinem heutigem Umfang,
- Rampenbauwerk mit Straßenbrücke über den Seebach und den dortigen Feldweg in Betonkonstruktion als neue Zufahrt für den neuen Rastplatz,
- Fußgängersteg über die verlegte Lindach in Betonkonstruktion zur Erhaltung der heutigen Wegeverbindungen,
- Anpassung der Landesstraßen L 1200, L 1214, der Holzmadener Straße, der Betriebsumfahrt der Autobahn sowie die Autobahn BAB A8,
- Anpassung Feldwegenetz sowie betroffene Leitungsabschnitte verschiedener Leitungsträger,
- die Verlegung der Lindach,
- die Verlegung des Seebaches,
- Rückbau einer Hofstelle,
- die landschaftsplegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß LBP-Maßnahmenplan.

## III. Planunterlagen

Der festgestellte Plan besteht aus dieser Entscheidung und 5 Bänden Planunterlagen mit den darin näher bezeichneten folgenden Anlagen:

### Teil A - Technische Planung

- Band 1** Erläuterungsbericht zur Linienführung einschließlich Deckblätter  
 Bauwerksverzeichnis einschließlich Deckblätter  
 Wasserrechtliche Tatbestände

## Anlagen A1 bis A7 einschließlich Deckblätter

Anlage	Beschreibung	Blätter	Maßstab
A1	Lage des Planfeststellungsabschnittes zur Gesamtstrecke vom 01.10.1997	1	1 : 100 000
A2-A	Blattschnittübersichtspläne vom 16.12.1998	2	1 : 10 000
A3-A	Übersichtslageplan Planfeststellungsabschnitt vom 16.12.1998	1	1 : 10 000
A4-A	Übersichtshöhenplan vom 16.12.1998	1	1 : 10 000 / 2 500
A5	Lagepläne	9	1 : 1 000
A5-A	Blatt 1, km 33,840 - 34,740 vom 16.12.1998		
A5-A	Blatt 2, km 34,740 - 35,615 vom 16.12.1998		
A5-A	Blatt 3, km 35,615 - 36,335 vom 16.12.1998		
A5-A	Blatt 4, km 36,335 - 37,235 vom 16.12.1998		
A5-A	Blatt 5, km 37,235 - 38,125 vom 16.12.1998		
A5	Blatt 6, km 38,125 - 38,815 vom 01.10.1997		
A5-A	Blatt 7, km 38,815 - 39,490 vom 16.12.1998		
A5	Blatt 8, km 38,125 - 38,815 vom 01.10.1997		
A5-A	Blatt 9, Lageplan Neue Hofstelle vom 16.12.1998		
A6	Höhenpläne	7	1 : 1 000 / 2 500
A6	Blatt 1, km 33,840 - 34,740 vom 01.10.1997		
A6-A	Blatt 2, km 34,740 - 35,615 vom 16.12.1998		
A6	Blatt 3, km 35,615 - 36,335 vom 01.10.1997		
A6	Blatt 4, km 36,335 - 37,235 vom 16.12.1997		
A6-A	Blatt 5, km 37,235 - 38,125 vom 16.12.1998		

A6	Blatt 6, km 38,125 - 38,815 vom 01.10.1997
A6-A	Blatt 7, km 38,815 - 39,490 vom 16.12.1998
A7	Querschnitte der Bahnanlagen 4416 1 : 200
A7	Blatt 1, Querprofil 1(nachrichtlich) km 34,200 vom 01.10.1997
A7	Blatt 2, Querprofil 2, km 34,700 vom 01.10.1997
A7-A	Blatt 3, Querprofil 3, km 35,300 vom 16.12.1998
A7	Blatt 4, Querprofil 3.1, km 35,600 vom 01.10.1997
A7-A	Blatt 5, Querprofil 4, km 36,000 vom 16.12.1998
A7-A	Blatt 6, Querprofil 5, km 36,300 vom 16.12.1998
A7-A	Blatt 7, Querprofil 6, km 36,900 vom 16.12.1998
A7-A	Blatt 8, Querprofil 6.1, km 37,225 vom 16.12.1998
A7-A	Blatt 9, Querprofil 7, km 37,340 vom 16.12.1998
A7	Blatt 10, Querprofil 8, km 37,800 vom 01.10.1997
A7	Blatt 11, Querprofil 9, km 38,300 vom 01.10.1997
A7	Blatt 12, Querprofil 10, km 38,600 vom 01.10.1997
A7	Blatt 13, Querprofil 10.1, Im Bereich der L 1214 vom 01.10.1997
A7	Blatt 14, Querprofil 11, km 39,000 vom 01.10.1997
A7-A	Blatt 15, Querprofil 7.1, km 37,525 vom 16.12.1998
A7-A	Blatt 16, Querprofil 12, km 39,175 vom 16.12.1998

## Band 2 Anlagen A8 bis A 11

Anlage	Beschreibung	Blätter	Maßstab
A8	zu ändernde Straßen und Wege	20	div.
A8-A	Blatt 1, Wirtschaftsweg Lindach, Lageplan vom 16.12.1998		
A8-A	Blatt 2, Wirtschaftsweg Lindach, Höhenplan vom 16.12.1998		
A8-A	Blatt 3, Betriebsumfahrt, Lageplan vom 16.12.1998		
A8	Blatt 4, Betriebsumfahrt Höhenplan, L 1200 - Holzmadener Straße vom 01.10.1997		

- A8 Blatt 5, Betriebsumfahrt Höhenplan, Holzmadener Straße - L 1200  
vom 01.10.1997
- A8 Blatt 6, Betriebsumfahrt, Regelquerschnitt vom 01.10.1997
- A8-A Blatt 7, Holzmadener Straße, Lageplan vom 16.12.1998
- A8 Blatt 8, Holzmadener Straße, Höhenplan vom 01.10.1997
- A8 Blatt 9, Holzmadener Straße, Regelquerschnitt vom 01.10.1997
- A8-A Blatt 10, Rastplatz „Vor dem Aichelberg“, Lageplan vom 16.12.1998
- A8 Blatt 11, Rastplatz „Vor dem Aichelberg“, Höhenplan südl. Fahrbahn-  
rand vom 01.10.1997
- A8 Blatt 12, Rastplatz „Vor dem Aichelberg“, Regelquerschnitt Zufahrt  
Rastplatz vom 01.10.1997
- A8 Blatt 13, Rastplatz „Vor dem Aichelberg“, Regelquerschnitt Stützwand  
vom 01.10.1997
- A8 Blatt 14, Rastplatz „Vor dem Aichelberg“, Regelquerschnitte Brücke  
vom 01.10.1997
- A8 Blatt 15, Rastplatz „Vor dem Aichelberg“ Regelquerschnitt Rastplatz  
vom 01.10.1997
- A8 Blatt 16, Wirtschaftsweg über Tunnelportal West, Höhenplan vom  
01.10.1997
- A8-A Blatt 17, Rettungsplatzzufahrt, Lageplan vom 16.12.1998
- A8 Blatt 18, Rettungsplatzzufahrt, Höhenplan vom 01.10.1997
- A8 Blatt 19, Rettungsplatzzufahrt, Regelquerschnitt vom 01.10.1997
- A8 Blatt 20, Wirtschaftswege Regelquerschnitte vom 01.10.1997
- A9 Bauwerksskizzen 2424 div. Maßstäbe
- A9-A Blatt 1, EÜ über die Lindach, Draufsicht vom 16.12.1998
- A9-A Blatt 2, EÜ über Lindach, Ansicht, Längsschnitt, Querschnitt vom  
16.12.1998
- A9-A Blatt 3, Steg über Lindach, Draufsicht, Schnitte, Ansicht vom  
16.12.1998
- A9 Blatt 4, EÜ über die L 1200, Draufsicht vom 01.10.1997

- A9 Blatt 5, EÜ über die L 1200, Schnitte und Ansicht vom 01.10.1997
- A9 Blatt 6, StrÜ Holzmadener Straße, Draufsicht, Schnitte und Ansicht vom 01.10.1997
- A9 Blatt 7, Stützwand Holzmadener Straße, Draufsicht vom 01.10.1997
- A9 Blatt 8, Stützwand Holzmadener Straße, Schnitt und Ansicht vom 01.10.1997
- A9 Blatt 9, Stauwand Seebach, Draufsicht vom 16.12.1998
- A9 Blatt 10, Stauwand Seebach, Schnitte und Ansicht vom 16.12.1998
- A9 Blatt 11, StrÜ Rastplatz „Vor dem Aichelberg“, Draufsicht vom 16.12.1998
- A9 Blatt 12, StrÜ Rastplatz „Vor dem Aichelberg“, Längsschnitt und Ansicht vom 16.12.1998
- A9 Blatt 13, StrÜ Rastplatz „Vor dem Aichelberg“, Schnitte vom 01.10.1997
- A9 Blatt 14, Eisenbahntunnel Rastplatz „Vor dem Aichelberg“ Westportal vom 16.12.1998
- A9-A Blatt 15, Eisenbahntunnel Rastplatz „Vor dem Aichelberg“ Ostportal vom 16.12.1998
- A9 Blatt 16, Wirtschaftswegbrücke ü.d. Seebach, Draufsicht, Schnitte u. Ansicht vom 01.10.1997
- A9 Blatt 17, EÜ über die L 1214, Draufsicht vom 01.10.1997
- A9 Blatt 18, EÜ über die L 1214, Schnitte u. Ansicht vom 01.10.1997
- A9-A Blatt 19, Tunnelportal Aichelberg, Draufsicht vom 16.12.1998
- A9 Blatt 20, Tunnelportal Aichelberg, Querschnitte vom 01.10.1997
- A9 Blatt 21, Tunnelportal Aichelberg, Längsschnitt und Ansicht vom 01.10.1997
- A9-A Blatt 22, Grundwasserwanne am Rastplatz „Vor dem Aichelberg“ Ostportal vom 16.12.1998
- A9-A Blatt 23, Grundwasserwanne am Rastplatz „Vor dem Aichelberg“ Ostportal vom 16.12.1998

A9-A	Blatt 24, Grundwasserwanne am Rastplatz „Vor dem Aichelberg“ Ostportal vom 16.12.1998		
A10	Leitungslagepläne	8	1 : 1 000
A10-A	Blatt 1, km 33,840 - 34,740 vom 16.12.1998		
A10-A	Blatt 2, km 34,740 - 35,615 vom 16.12.1998		
A10-A	Blatt 3, km 35,615 - 36,335 vom 16.12.1998		
A10-A	Blatt 4, km 36,335 - 37,235 vom 16.12.1998		
A10-A	Blatt 5, km 37,235 - 38,125 vom 16.12.1998		
A10	Blatt 6, km 38,125 - 38,815 vom 01.10.1997		
A10-A	Blatt 7, km 38,815 - 39,490 vom 16.12.1998		
A10	Blatt 8, km 38,125 - 38,815 nördl. der BAB vom 01.10.1997		
A11	Entwässerungslagepläne	8	1 : 1 000
A11-A	Blatt 1, km 33,840 - 34,740 vom 16.12.1998		
A11-A	Blatt 2, km 34,740 - 35,615 vom 16.12.1998		
A11-A	Blatt 3, km 35,615 - 36,335 vom 16.12.1998		
A11-A	Blatt 4, km 36,335 - 37,235 vom 16.12.1998		
A11-A	Blatt 5, km 37,235 - 38,125 vom 16.12.1998		
A11-A	Blatt 6, km 38,125 - 38,815 vom 16.12.1998		
A11-A	Blatt 7, km 38,815 - 39,490 vom 16.12.1998		
A11	Blatt 8, km 38,125 - 38,815 nördl. BAB vom 01.10.1997		

**Band 3****Anlagen A12 bis A14**

Anlage	Beschreibung	Blätter	Maßstab
A12	Entwässerungshöhenpläne	3235	1 : 1 000 / 2 500
A12	Blatt 1, km 33,840 bis 34,740 vom 01.10.1997		
A12-A	Blatt 2, km 34,740 bis 35,615 vom 16.12.1998		
A12-A	Blatt 3, km 35,615 bis 36,335 vom 16.12.1998		
A12-A	Blatt 4, km 36,335 bis 37,235 vom 16.12.1998		
A12-A	Blatt 5, km 37,235 bis 38,125 vom 16.12.1998		

- A12 Blatt 6, km 38,125 bis 38,815 vom 01.10.1997
- A12-A Blatt 7, km 38,815 bis 39,490 vom 16.12.1998
- A12 Blatt 8, Längsschnitt 34/5e-34/0e vom 01.10.1997
- A12-A Blatt 9, Längsschnitt 34/13c-34/S2 vom 16.12.1998
- A12-A Blatt 10, Längsschnitt 34/5f-Lindach vom 16.12.1998
- A12-A Blatt 11, Längsschnitt 35/2c-Lindach, 35/1.1c - 35/S1 vom 16.12.1998
- A12-A Blatt 12, Längsschnitt 35/19e-35/S2, 34/6e-35/2e, 35/4e-35/S1 vom  
16.12.1998
- A12-A Blatt 13, Längsschnitt 35/2f-Vernässungsmulde Lindach entfällt
- A12 Blatt 14, Längsschnitt 36/6d-8503 vom 01.10.1997
- A12-A Blatt 15, Längsschnitt 36/14c-Seebach, 37/2c-36/S1, 37/3c-36/S1  
vom 16.12.1998
- A12-A Blatt 16, Längsschnitt 37/6c-Seebach vom 16.12.1998
- A12 Blatt 17, Längsschnitt 37/5k-37/1k, 37/6k-37/1k, 37/3l-37/6h vom  
01.10.1997
- A12 Blatt 18, Längsschnitt WC Rastplatz- 37/1n vom 01.10.1997
- A12-A Blatt 19, Längsschnitt 38/1h-37/S2 vom 16.12.1998
- A12-A Blatt 20, Längsschnitt 38/8h-RRB (Seehaldenbach) vom 16.12.1998
- A12 Blatt 21, Längsschnitt 38/1l-Seebach, 38/2k-Seehaldenbach, 38/2d-  
38/7a vom 01.10.1997
- A12 Blatt 22, Längsschnitt S16-Seitengraben Seebach vom 01.10.1997
- A12-A Blatt 23, Längsschnitt 38/8a-RRB (L1214), 38/12c-38/1e vom  
16.12.1998
- A12-A Blatt 24, Längsschnitt 39/2a-Seebach, 39/1e-RRB (Seebach) vom  
16.12.1998
- A12 Blatt 25, Längsschnitt RRB AS Aichelberg- Seebach vom 01.10.1997
- A12 Blatt 26, Längsschnitt 37/5m - 38/1m, 38/2n - 38/1m vom 01.10.1997
- A12 Blatt 27, Längsschnitt 38/9o - 38/1o vom 01.10.1997
- A12 Blatt 28, Längsschnitt 37/3p-38/1p, 38/1p, 38/7q-38/1p vom  
01.10.1997

- A12 Blatt 29, Längsschnitt 38/9r-38/2k, 38/3s-38/2k vom 01.10.1997
- A12-A Blatt 30, Längsschnitt 39/4t-38/1e vom 16.12.1998
- A12 Blatt 31, Längsschnitt 39/3u-S16, 39/5v-39/2a vom 01.10.1997
- A12 Blatt 32, Längsschnitt 39/4v-S13 vom 01.10.1997
- A12-A Blatt 33, Längsschnitt 37/15c-37/11a vom 16.12.1998
- A12-A Blatt 34, Längsschnitt 37/13h-37/2f vom 16.12.1998
- A12-A Blatt 35, Längsschnitt 37/17a-Seebach vom 16.12.1998
- A13 Drainagelagepläne 8 1 : 1 000
- A13-A Blatt 1, Lageplan km 33,840 bis 34,740 vom 16.12.1998
- A13-A Blatt 2, Lageplan km 34,740 bis 35,615 vom 16.12.1998
- A13-A Blatt 3, Lageplan km 36,615 bis 36,335 vom 16.12.1998
- A13-A Blatt 4, Lageplan km 36,335 bis 37,235 vom 16.12.1998
- A13-A Blatt 5, Lageplan km 37,235 bis 38,125 vom 16.12.1998
- A13-A Blatt 6, Lageplan km 38,125 bis 38,815 vom 16.12.1998
- A13-A Blatt 7, Lageplan km 38,815 bis 39,490 vom 16.12.1998
- A13 Blatt 8, Lageplan nördlich BAB, km 38,125 bis 38,815 vom  
01.10.1997
- A14 Entwässerungsquerschnitte 4517 1 : 200
- A14 Blatt 1, Querprofil 1 km 34,200 vom 01.10.1997
- A14 Blatt 2, Querprofil 2 km 34,700 vom 01.10.1997
- A14-A Blatt 3, Querprofil 3 km 35,300 vom 16.12.1998
- A14 Blatt 4, Querprofil 3.1 km 35,600 vom 01.10.1997
- A14-A Blatt 5, Querprofil 4 km 36,000 vom 16.12.1998
- A14-A Blatt 6, Querprofil 5 km 36,300 vom 16.12.1998
- A14-A Blatt 7, Querprofil 6 km 36,900 vom 16.12.1998
- A14-A Blatt 8, Querprofil 6.1 km 37,225 vom 16.12.1998
- A14-A Blatt 9, Querprofil 7 km 37,340 vom 16.12.1998
- A14 Blatt 10, Querprofil 8 km 37,800 vom 01.10.1997
- A14 Blatt 11, Querprofil 9 km 38,300 vom 01.10.1997

- A14 Blatt 12, Querprofil 10 km 38,600 vom 01.10.1997
- A14 Blatt 13, Querprofil 10.1 im Bereich der L 1214 vom 01.10.1997
- A14 Blatt 14, Querprofil 11 km 39,00 vom 01.10.1997
- A14 Blatt 15, Regelquerschnitt vom 01.10.1997
- A14-A Blatt 16, Querprofil 7.1 km 37,525 vom 16.12.1998
- A14-A Blatt 17, Querprofil 12 km 39,175 vom 16.12.1998

**Band 4 Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischer Begleitplan einschließlich Deckblätter**

**Anlagen A15 bis A18**

Anlage	Beschreibung	Blätter	Maßstab
A15	Kreuzende Bachläufe	16	div.
A15-A	Blatt 1, Lageplan Lindachverlegung vom 16.12.1998		
A15-A	Blatt 2, Längsschnitt Lindachverlegung vom 16.12.1998		
A15-A	Blatt 3, Querprofil 1 Lindachverlegung vom 16.12.1998		
A15-A	Blatt 4, Querprofil 2 Lindachverlegung vom 16.12.1998		
A15-A	Blatt 5, Querprofil 3 Lindachverlegung vom 16.12.1998		
A15-A	Blatt 6, Längsschnitt durch Lindachsteg vom 16.12.1998		
A15-A	Blatt 7, Querprofil 5 Lindachverlegung vom 16.12.1998 entfällt		
A15-A	Blatt 8, Seebachdurchlaß und Hochwasserschutz am Seebach bei Holzmaden, Lageplan vom 16.12.1998		
A15	Blatt 9, Längsschnitt Seebachdurchlaß und Hochwasserschutz am Seebach bei Holzmaden vom 16.12.1998		
A15	Blatt 10, Längsschnitt Hochwasserentlastung, Seebachdurchlaß und Hochwasserschutz am Seebach bei Holzmaden vom 16.12.1998		
A15	Blatt 11, Schnitt I-I, Seebachdurchlaß und Hochwasserschutz am Seebach bei Holzmaden vom 01.10.1997		
A15	Blatt 12, Längsschnitt, Wassergraben, Seebachdurchlaß und Hochwasserschutz am Seebach bei Holzmaden vom 01.10.1997		

A15	Blatt 13, Längsschnitt Durchlaß Seehaldenbach vom 01.10.1997		
A15-A	Blatt 14, Lageplan Seebachverlegung vom 16.12.1998		
A15	Blatt 15, Längsschnitt Seebachverlegung vom 01.10.1997		
A15	Blatt 16, Regelquerschnitt und Sohlstufen der Seebachverlegung vom 01.10.1997		
A16	LBP Maßnahmenübersicht	3	1 : 5 000
A16-A	Blatt 1, LBP Maßnahmenübersicht vom 16.12.1998		
A16-A	Blatt 2, LBP Maßnahmenübersicht vom 16.12.1998		
A16-A	Blatt 3, LBP Maßnahmenübersicht vom 16.12.1998		
A17	LBP Maßnahmenlagepläne	22	div.
A17-A	Blätter 1-20 , LBP Maßnahmenplan vom 16.12.1998		
A17-A	Blatt 21, entfällt		
A17-A	Blatt 22, entfällt		
A18	Baustellenerschließung	1	1 : 1 000
A18-A	Blatt 1, Lageplan Baustellenerschließung vom 16.12.1998		

## Band 5 Grunderwerbsverzeichnis

### Anlagen A19

Anlage	Beschreibung	Blätter	Maßstab
A19a	Grunderwerbspläne (Flächenbedarf)	3435	1 : 1 000
A19a-A	Blatt 1, Grunderwerb km 33,840 bis 34,740 vom 16.12.1998		
A19a-A	Blatt 2, Grunderwerb km 34,740 bis 35,615 vom 16.12.1998		
A19a-A	Blatt 3, Grunderwerb km 35,615 bis 36,335 vom 16.12.1998		
A19a-A	Blatt 4, Grunderwerb km 36,335 bis 37,235 vom 16.12.1998		
A19a-A	Blatt 5, Grunderwerb km 37,235 bis 38,125 vom 16.12.1998		
A19a-A	Blatt 6, Grunderwerb km 38,125 bis 38,815 vom 16.12.1998		
A19a-A	Blatt 7, Grunderwerb km 38,815 bis 39,490 vom 16.12.1998		
A19a-A	Blatt 8, Grunderwerb km 38,125 bis 38,815 vom 16.12.1998		

- A19a-A Blatt 9, Grunderwerb Neue Hofstelle vom 16.12.1998
- A19a Blatt 10, Grunderwerb km 35,475 bis 36,435 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 11, Grunderwerb km 34,87 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 12, Grunderwerb km 34,98 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 13, Grunderwerb km 35,44 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 14, Grunderwerb km 35,07 vom 16.12.1998
- A19a Blatt 15, Grunderwerb km 35,67 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 16, Grunderwerb km 35,67 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 17, Grunderwerb km 36,53 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 18, Grunderwerb km 36,92 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 19, Grunderwerb km 37,20 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 20, Grunderwerb km 37,45 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 21, Grunderwerb km 37,70 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 22, Grunderwerb km 39,26 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 23, Grunderwerb km 37,07 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 24, Grunderwerb km 37,44 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 25, Grunderwerb km 37,65 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 26, Grunderwerb km 39,15 vom 01.10.1997
- A19a Blatt 27, Grunderwerb km 39,50 vom 01.10.1997
- A19a Blätter 28-34, Grunderwerb vom 01.10.1997
- A19a-A Blatt 35, Grunderwerb vom 16.12.1998
- A19b Grunderwerbspläne 9 1 : 1 000  
(künftige Eigentümer)
- A19b-A Blatt 1, Grunderwerb km 33,840 bis 34,740 vom 16.12.1998
- A19b-A Blatt 2, Grunderwerb km 34,740 bis 35,615 vom 16.12.1998
- A19b-A Blatt 3, Grunderwerb km 35,615 bis 36,335 vom 16.12.1998
- A19b-A Blatt 4, Grunderwerb km 36,335 bis 37,235 vom 16.12.1998
- A19b-A Blatt 5, Grunderwerb km 37,235 bis 38,125 vom 16.12.1998

A19b-A Blatt 6, Grunderwerb km 38,125 bis 38,815 vom 16.12.1998

A19b-A Blatt 7, Grunderwerb km 38,815 bis 39,490 vom 16.12.1998

A19b-A Blatt 8, Grunderwerb km 38,125 bis 38,815 vom 16.12.1998

A19b-A Blatt 9, Grunderwerb Neue Hofstelle vom 16.12.1998

Die folgenden Unterlagen dienen nur zur Information und sind nicht Gegenstand dieser Entscheidung:

#### Teil B - Trassenauswahl

#### Band 1 Erläuterungsbericht zur Vorhabensbegründung

#### Wesentliche geprüfte Alternativen

#### Anlagen B1 bis B5

Anlage	Beschreibung	Blätter	Maßstab
B1	Rahmenkonzeption der „Filstaltrasse“ (K <sub>12,5</sub> )		
B1a	Lageplan	3	1 : 50 000
B1b	Höhenplan	3	1 : 50 000/10 000
B1c	Umweltwirkungen	3	1 : 50 000
B2	Rahmenkonzeption der „Autobahnnahen Trasse“ (H <sub>25</sub> )		
B2a	Lageplan	3	1 : 50 000
B2b	Höhenplan	3	1 : 50 000/10 000
B2c	Umweltwirkungen	3	1 : 50 000
B3	Planungskonzeption der „Filstaltrasse“ (K <sub>25</sub> )		
B3a	Lageplan	3	1 : 50 000
B3b	Höhenplan	3	1 : 50 000/10 000
B3c	Umweltwirkungen	3	1 : 10 000
B4	Ulm, Bahnhofsumbau		
B4a	Lageplan	1	1 : 25 000
B4b	Höhenplan	1	1 : 25 000/5 000
B4c	Umweltwirkungen	1	1 : 25 000
B5	Ulm, Tunnelstrecke für schnelle Züge		

B5a	Lageplan	1	1 : 25 000
B5b	Höhenplan	1	1 : 25 000/5 000
B5c	Umweltwirkungen	1	1 : 25 000

**Band 2      Anlagen B6 bis B14**

Anlage	Beschreibung	Blätter	Maßstab
B6	Ulm, Tunnelstrecke für alle Züge		
B6a	Lageplan	1	1 : 25 000
B6b	Höhenplan	2	1 : 25 000/5 000
B6c	Umweltwirkungen	1	1 : 25 000
B7	Entlastungsstrecke, Verknüpfung Jungingen		
B7a	Lageplan	2	1 : 25 000
B7b	Höhenplan	2	1 : 25 000/5 000
B7c	Umweltwirkungen	2	1 : 25 000
B8	Entlastungsstrecke, Verknüpfung Dornstadt		
B8a	Lageplan	2	1 : 25 000
B8b	Höhenplan	3	1 : 25 000/5 000
B8c	Umweltwirkungen	2	1 : 25 000
B9	Ulm, Anpassung des Bahnhofs		
B9a	Lageplan	1	1 : 25 000
B9b	Höhenplan	1	1 : 25 000/5 000
B9c	Umweltwirkungen	1	1 : 25 000
B10	Antragstrasse der DB AG zum Raumordnungsverfahren		
B10a	Lageplan	2	1 : 50 000
B10b	Höhenplan	2	1 : 50 000/10 000
B10c	Umweltwirkungen	2	1 : 50 000
B11	„Optimierte Antragstrasse“ des Raumordnungsverfahrens		
B11a	Lageplan	2	1 : 50 000

B11b	Höhenplan	2	1 : 50 000/10 000
B11c	Umweltwirkungen	2	1 : 50 000
B12	Trassenabwägung flachere Trasse		
B12a	Lageplan	3	1 : 50 000
B12b	Höhenplan	3	1 : 50 000/10 000
B12c	Umweltwirkungen	3	1 : 50 000
B13	Trassenabwägung Rampe im Albvorland		
B13a	Lageplan	3	1 : 50 000
B13b	Höhenplan	3	1 : 50 000/10 000
B13c	Umweltwirkungen	3	1 : 50 000
B14	Trassenabwägung Umfahrung des Albtraufes		
B14a	Lageplan	4	1 : 50 000
B14b	Höhenplan	4	1 : 50 000/10 000
B14c	Umweltwirkungen	4	1 : 50 000

**Band 15    Anlagen B15 bis B31**

Anlage	Beschreibung	Blätter	Maßstab
B15	Trassenabwägung Linienführung am Albtrauf		
B15a	Lageplan	4	1 : 50 000
B15b	Höhenplan	4	1 : 50 000/10 000
B15c	Umweltwirkungen	4	1 : 50 000
B16	Trassenabwägung Durchgehender Tunnel		
B16a	Lageplan	3	1 : 50 000
B16b	Höhenplan	3	1 : 50 000/10 000
B16c	Umweltwirkungen	3	1 : 50 000
B17	Trassenabwägung West-Trasse		
B17a	Lageplan	3	1 : 50 000
B17b	Höhenplan	3	1 : 50 000/10 000

B17c	Umweltwirkungen	3	1 : 50 000
B18	Planfeststellungsabschnitte	1	1 : 100 000
B19	Abwägung „Optimierte Antragstrasse“ des ROV		
B19a	Lageplan	1	1 : 10 000
B19b	Höhenplan	1	1 : 10 000/2 500
B20	Abwägung, Verlegung Rastplatz		
B20a	Lageplan	1	1 : 10 000
B20b	Höhenplan	1	1 : 10 000/2 500
B21	Abwägung, Unterfahrung Rastplatz und Anschlußstelle		
B21a	Lageplan	1	1 : 10 000
B21b	Höhenplan	1	1 : 10 000/2 500
B22	Abwägung, Tunnelbeginn am Rastplatz		
B22a	Lageplan	1	1 : 10 000
B22b	Höhenplan	1	1 : 10 000/2 500
B23	Abwägung, Verlängerung Albaufstiegstunnel		
B23a	Lageplan	1	1 : 10 000
B23b	Höhenplan	1	1 : 10 000/2 500
B24	Abwägung, Gesamttunnel		
B24a	Lageplan	1	1 : 10 000
B24b	Höhenplan	1	1 : 10 000/2 500
B25	Abwägung, Tunnel Hasenholz		
B25a	Lageplan	1	1 : 10 000
B25b	Höhenplan	1	1 : 10 000/2 500
B26	Abwägung, Bündelung mit Anschlußstelle		
B26a	Lageplan	1	1 : 10 000
B26b	Höhenplan	1	1 : 10 000/2 500
B27	Absenkung des Seebaches		

B27a	Lageplan	1	1 : 1 000
B27b	Höhenplan	1	1 : 1 000/250
B28	Dükerung des Seebaches		
B28a	Lageplan	1	1 : 1 000
B28b	Höhenplan	2	1 : 1 000/250
B29	Beibehaltung der Seebachsohle		
B29a	Lageplan	1	1 : 1 000
B29b	Höhenplan	2	1 : 1 000/250
B30	Östlich anschl. Alternativen		
B30	Lageplan	1	1 : 25 000
B31	Westlich anschl. Alternativen		
B31	Lageplan	1	1 : 10 000

## Teil C - Umweltbelange

### Band 1 Erläuterungsberichte

- Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan (in Teil A übernommen)
- Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung
- Hydrogeologie und Wasserwirtschaft
- Ingenieurgeologie, Erd- und Ingenieurbauwerke
- Verwertung und Ablagerung von Erdmassen
- Geländeklima und Luftreinhaltung
- Boden

### Anlagen C1 bis C10

Anlage	Beschreibung	Blätter	Maßstab
C1	Umweltverträglichkeitsstudie Schutzgut Tiere, Pflanzen, Landschaft		

	- Schutzgebiete gem. NatSchG -	2	1 : 10 000
C2	Umweltverträglichkeitsstudie Schutzgut Wasser (Quellen, Gewässer, Überschwemmungs- gebiete und Gewässernutzungen)	1	1 : 10 000
C3	Umweltverträglichkeitsstudie Schutzgüter Klima und Luft	2	1 : 5 000
C4	Umweltverträglichkeitsstudie - Konfliktschwerpunkte -	2	1 : 5 000
C5	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Schutzgebiete -	2	1 : 10 00
C6	Landschaftspflegerischer Begleitplan Landschaft, Landschaftsbild - Bestand -	2	1 : 5 000
C7	Landschaftspflegerischer Begleitplan Landschaft, Erholung - Bestand -	2	1 . 5 000
C8	Landschaftspflegerischer Begleitplan Flora und Biotope - Bestand -	2	1 : 5 000
C9	Landschaftspflegerischer Begleitplan Fauna - Bestand -	1	1 : 5 000
C10	Landschaftspflegerischer Begleitplan Flora, Fauna, Biotope - Funktionale Bewertung -	2	1 : 5 000

Band 2

Anlagen C11 bis C23

Anlage Beschreibung

Blätter

Maßstab

C11	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Konfliktplan -	2	1 . 5 000
C12	Landschaftspflegerischer Begleitplan Blattschnittübersichtsplan - Maßnahmenplanung -	2	1 . 10 000
C13	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenübersicht -  (Hinweis: identisch mit Anlage A 16 Stand 01.10.97)	3	1 . 5 000
C14	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenplan -  (Hinweis: identisch mit Anlage A 17, Stand 01.10.1997)	22	div.
C15	Schallsituation - Prognose NBS 2010 ohne Schallschutz (nachts)	2	1 : 5 000
C16	Schallsituation - Prognose NBS 2010 mit Schallschutz (nachts)	2	1 : 5 000
C17	Schallsituation Gesamtgeräuschsituation aus NBS und BAB A8 (nachts) - Überlagerung -	2	1 . 5 000
C18	Schallsituation - Veränderung der Gesamtgeräuschsituation durch den Betrieb der NBS (nachts) -Differenzenkarte-	2	1 : 5 000
C19	Ingenieur- und hydrogeologischer Längsschnitt km 34,200 - 40,025	1	1 : 5000/500
C20	Erdmassenbilanz im Teilbereich Wendlingen- Filstal		

	- Übersichtslageplan -	1	1 : 50 000
C21	Land- und Forstwirtschaft/Boden Funktion als Standort für Kultur- pflanzen und natürliche Vegetation		
	- Bewertung -	2	1 : 5 000
C22	Boden - Funktion als Ausgleichs- körper im Wasserkreislauf		
	- Bewertung -	2	1 : 5 000
C23	Boden - Funktion als Filter und Puffer für Schadstoffe		
	- Bewertung -	2	1 : 5 000

### Hinweis zu Änderungen und Ergänzungen des Planes

Änderungen und Ergänzungen, die sich im 1. und 2. Deckblattverfahren im Anhörungsverfahren bzw. als Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ergeben haben, sind im abschließenden Deckblatt berücksichtigt, das insoweit die ursprüngliche Planung ersetzt.

#### 1. Pläne

Als Kennzeichnung der geänderten Pläne wurde die Anlagennummer durch ein -A- ergänzt (z.B. Anlage: A15-A).

In den farbigen Plänen (Anlagen 5-A bis A7-A) wurde der bisher geplante Zustand durch Darstellung des geänderten Zustandes ersetzt. Auf den Wegfall oder die Änderung wird verbal mit blauen Text in einem Rahmen hingewiesen.

Die in den Plänen dargestellte Hochwasserentlastungsanlage am Seebach wird derzeit optimiert. Die Optimierung bleibt einem ergänzenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

#### 2. Texte

Die geänderten Textteile sind in **grau** hinterlegt, die nicht mehr gültigen Teile sind durchgestrichen .

Neu eingefügte Textbände sind im Teil A, Band 1 die „Wasserrechtlichen Tatbestände“ und im Band 4 der Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (aus PFU Teil C, Band 1) einschließlich Deckblätter. Es wird darauf hingewiesen, daß die Anlagen A 16

und A17 (Stand 01.10.1997) im Teil A mit den Anlagen C 13 und C 14 (Stand 01.10.1997) im Teil C der Planfeststellungsunterlagen identisch waren. Änderungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan, die sich im Laufe des Verfahrens ergeben haben, sind jedoch nur in den Anlagen A 16 und A17 (jetzt A 16-A bzw. A 17-A) im Teil A berücksichtigt worden.

Darüber hinaus werden die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens von der Vorhabenträgerin nachgereichten Planunterlagen, die die Änderungen der Planung dokumentieren (also nur der Information dienen und nicht festgestellt werden), ebenfalls als Grundlage für diese Planfeststellung einbezogen.

Es wird darauf hingewiesen, daß die im abschließenden Deckblatt dargestellten wegfallenden optionalen Schallschutzmaßnahmen auch in der ursprünglichen Planung nicht Gegenstand der Planfeststellung waren, sondern nur der Information dienten.

#### IV. Wasserrechtliche Entscheidungen

Der Vorhabensträgerin werden gemäß 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz i. V. m. §§ 2, 3, 4, 7, 14, 31, 32, 34 und 35 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und i. V. m. den Vorschriften des Wassergesetzes für Baden-Württemberg (WG) wasserrechtliche Erlaubnisse unter Bezugnahme auf das Bauwerksverzeichnis und die Anlage „Wasserrechtliche Tatbestände“ (Teil A, Band 1), im Einzelnen nach

Tabelle 1a: Gewässerbenutzung nach § 3 Absatz 1 Nr. 6 WHG (bauzeitliches Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser),

Tabelle 1b: Gewässerbenutzung nach § 3 Absatz 1 Nr. 6 WHG (dauerhaftes Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser),

Tabelle 2a: Gewässerbenutzung nach § 3 Absatz 1 Nr. 5 WHG (bauzeitliches Einleiten von Stoffen in das Grundwasser) sowie nach § 13 Absatz 1 Nr. 5 WG (bauzeitliches Versickern und Verrieseln von Abwasser),

Tabelle 2b: Gewässerbenutzung nach § 3 Absatz 1 Nr. 5 WHG (dauerhaftes Einleiten von Stoffen in das Grundwasser) sowie nach § 13 WG (dauerhaftes Versickern, Verregnen und Verrieseln von Abwasser),

Tabelle 3a: Gewässerbenutzung nach § 3 Absatz 2 Nr. 1 WHG (bauzeitliches Austauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser),

Tabelle 3b: Gewässerbenutzung nach § 3 Absatz 2 Nr. 1 (dauerhaftes Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser),

- Tabelle 4a: Gewässerbenutzung nach § 3 Absatz 1 Ziffer 4 WHG (bauzeitliches Einleiten von Stoffen in oberirdische Gewässer),
- Tabelle 4b: Gewässerbenutzung nach § 3 Absatz 1 Ziffer 4 WHG (dauerhaftes Einleiten von Stoffen in oberirdische Gewässer),
- Tabelle 5: Verlegen oder wesentliche Veränderung von oberirdischen Gewässern nach § 31 WHG (bauzeitlich und auf Dauer),
- Tabelle 6: Anlagen in, über und an oberirdischen Gewässern nach § 76 Teil 5 WG
- Tabelle 7: bauliche oder sonstige Anlagen im Gewässerrandstreifen nach § 68 b Absatz 4 Nr. 3 WG,
- Tabelle 8: Regenwasserbehandlungsanlagen nach § 45 e WG

erteilt.

## V. Zurückweisung von Einwendungen

Die Einwendungen der Privaten, der Kommunen und der anerkannten Naturschutzverbände werden, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen durch Zusagen oder sonst durch diese Entscheidung entsprochen wird, zurückgewiesen.

## VI. Vorbehalt

Die Genehmigung für die technische Ausführung der Hochwasserentlastungsanlage und des Grundablasses des Hochwasserrückhaltebeckens am Seebach einschließlich der damit verbundenen Anpassungsmaßnahmen am Seebach nördlich der BAB A 8 bleibt einem Ergänzungsverfahren gem. § 74 Absatz 3 VwVfG vorbehalten. Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, die Einleitung dieses Ergänzungsverfahrens möglichst schnell, spätestens innerhalb eines Jahres nach Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses unter Vorlage der hierzu erforderlichen Planunterlagen zu beantragen.

## VII. Zusagen der Vorhabenträgerin

### 1. Eigentum

Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Grunderwerb im Kontakt mit den betroffenen Gemeinden durchzuführen.

## 2. Lärm- und Erschütterungsemissionen, elektromagnetische Felder

- (1) Die Vorhabenträgerin garantiert für die Neubaustrecke die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Werden die Grenzwerte überschritten, sind Abhilfemaßnahmen, wie z.B. Schienenschleifen, zugesagt.
- (2) Die Vorhabenträgerin sagt zu, daß die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Züge auf den Gemarkungen der Stadt Weilheim und der Gemeinden Holzmaden und Aichelberg auf 250 km/h begrenzt wird.
- (3) Die Vorhabenträgerin sagt zu, daß Stützwände und Schallschutzwände auf der dem Verkehrslärm (NBS oder BAB A 8) zugewandten Seite mit hoch absorbierendem Material versehen werden, um Schallreflexionen zu vermeiden.
- (4) Die Vorhabenträgerin sagt zu, die im Planfeststellungsabschnitt 2.1c erforderlichen Brückenkonstruktionen in Massivbauweise zu planen und auf eine schallintensive Bauweise, wie z.B. als Hohlkasten, zu verzichten.
- (5) Die Vorhabenträgerin sagt zu, die zur Realisierung der Baumaßnahme erforderlichen Baustelleneinrichtungen nach den Regeln der Technik und den gesetzlichen Vorschriften auszustatten.

## 3. Natur und Landschaft, Erholung

- (1) Die Vorhabenträgerin sagt zu, vor Baubeginn mit den betroffenen Gemeinden eine Vereinbarung über Art und Umfang der Erhaltung und Pflege der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes auf Gemarkungen der Gemeinden sowie über die Kostenregelung abzuschließen, wobei als Grundlage für die Ausgleichszahlungen die allgemein üblichen Ablöserichtlinien des Bundes gelten.
- (2) Die Vorhabenträgerin sagt zu, den detaillierten Pflanzplan im Rahmen der Bauausführungsplanung mit den zuständigen unteren Naturschutzbehörden und der Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege Stuttgart rechtzeitig abzustimmen.
- (3) Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Vorfeld der Bauausführungsplanung mit den Naturschutzverbänden zu prüfen, ob im Bereich der Lindachverlegung entlang des Bahndammes dauerhaft Krötenzäune errichtet werden.

## 4. Bodenschutz

- (1) Die Vorhabenträgerin sagt zu, die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten Böschungswinkel steiler auszubilden, wenn ingenieurgeologische Untersuchungen im Vorfeld der Bauausführungsplanung günstigere Standsicherheitswerte ergeben und für

diese Änderungen ein Ergänzungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen.

(2) Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Rahmen der Bauausführungsplanung die erforderlichen erdstatischen Standsicherheitsnachweise zu den Seitenablagerungen durchzuführen.

(3) Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Gestaltung von Seitenablagerungen wie folgt vorzunehmen: Bei den südexponierten Böschungsbereichen der Seitenablagerungen der Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes G 10 und G 8 (hier km 38,1 bis km 38,4 - untere Teilfläche bis zum Weg - und km 38,7 bis km 39,05 - untere Teilfläche bis zum unbefestigten Weg -) wird die Rekultivierungsschicht mit einer Abdeckung aus mindestens 20 cm (unverdichteten) Mergel - Tonmergelsteinen - Mergelkalksteinen (ox 1 oder ki 1) und darüber mindestens 20 cm unverdichtetem Oberbodenmaterial oder ähnlich gut durchwurzelbarem Bodenmaterial aufgebaut.

Bei den übrigen Bereichen der Seitenablagerung G 8 wird die Rekultivierungsschicht im gesamten obersten Meter verdichtungsarm aus möglichst steinfreiem, kultivierbarem Bodenmaterial erstellt. Davon ausgenommen sind nur Bereiche mit einer stärkeren Neigung des Planums als 1 : 2. In diesen Bereichen soll die Rekultivierungsschicht einschließlich des wieder aufgebrauchten Oberbodens mindestens 40 cm betragen und ebenfalls aus möglichst steinfreiem, kultivierbarem Bodenmaterial bestehen.

Bei den Seitenablagerungen der Maßnahmen G 5, G 6 und auf der Nordseite von G 10 sind insgesamt die obersten 40 cm einschließlich Oberboden aus möglichst steinfreiem Material verdichtungsarm herzustellen.

Zu den oben genannten südexponierten Böschungsbereichen der Seitenablagerung G 8 sagt die Vorhabenträgerin zu, daß dort eine Magerweide mit einzelnen autochthonen Wacholdern, Weißdorn und einigen Solitärweidbuchen angelegt wird.

## 5. Wasserwirtschaft

(1) Die Vorhabenträgerin sagt zu, Bauarbeiten im Gewässerbett nicht während der Forellenschonzeit (01.10.-15.02.) und Laichzeit März bis Juni für Rote-Liste-Arten vorzunehmen. Der Ausbau der Gewässer erfolgt nur zwischen 01.07.-30.09.

(2) Die Vorhabenträgerin sagt ihr Bemühen zu, daß in der Bau- und Betriebsphase keine Schadstoffe in die Gewässer gelangen. Für den Fall von Betriebsstörungen wird abwassertechnisch vorgesorgt.

(3) Die Vorhabenträgerin sagt zu, den jeweiligen Fischereiberechtigten zu Bauarbeiten im Gewässerbett frühzeitig, d.h. vor der Durchführung der Bauarbeiten, anzuhören.

## 6. Landwirtschaftliche Belange

- (1) Die Vorhabenträgerin sagt zu, außerhalb des Bereichs des Flurneuordnungsverfahrens Aichelberg ein Flurbereinigungsverfahren nach § 86 Flurbereinigungsgesetz zu beantragen, dessen Abgrenzung mit dem Amt für Flurneuordnung und Landentwicklung Kirchheim festgelegt wird. Die Vorhabenträgerin sagt auch zu, soweit möglich im Rahmen dieses Flurbereinigungsverfahrens Ersatzflächen zu erwerben und an vorhabensbedingt existenzgefährdete landwirtschaftliche Betriebe weiterzugeben.
- (2) Die Vorhabenträgerin sagt zu, auf Grund eines amtlichen Gutachtens den darin ermittelten existenzgefährdenden Eingriff zu entschädigen, wenn die für eine Erhaltung der potentiell existenzgefährdeten Betriebe der Einwender Nr. 130 und 135 notwendigen Ersatzflächen nicht zu erlangen sind.
- (3) Die Vorhabenträgerin sagt zu, daß baubedingte Verdichtungen landwirtschaftlich genutzter Böden nach Abschluß der Baumaßnahme fachgerecht aufgelockert und betroffene Felddrängen in einen funktionsfähigen Zustand gebracht werden.
- (4) Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Nutzung der bestehenden Feldwege im Bereich des Flurneuordnungsgebietes Aichelberg bis zum Bau der Neubaustrecke und der damit verbundenen neuen, von dieser Planfeststellung umfaßten landwirtschaftlichen Wege zu dulden.
- (5) Die Vorhabenträgerin sagt zu, daß die Eigentümer der vom Rückbau betroffenen Hofstelle diese bis zum Beginn der unmittelbaren Trassenarbeiten kostenfrei nutzen können.

## 7. Forstwirtschaftliche Belange

- (1) Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes, soweit Wald betroffen ist, im Rahmen der Bauausführungsplanung im Benehmen mit den zuständigen Staatlichen Forstämtern festzulegen. Es wird auch zugesagt, die Anlage der neuen Waldränder wegen des zu erwartenden Wildverbisses im Zaun zu realisieren.
- (2) Die Vorhabenträgerin sagt zu, daß sie der Einwenderin Nr. 122 und dem Einwender Nr. 134 nach Möglichkeit Tauschgrundstücke durch Erwerb von Waldflächen als Ersatzwaldfläche zur Verfügung stellen wird. Falls dies nicht durchführbar sein sollte, sagt sie zu, den Verlust von Heizholz bei den Einwendern sachgerecht zu entschädigen.

## 8. Kulturgüter

Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Aushubbereich des Grabungsschutzgebietes Holzmaden regelmäßig durch einen Paläontologen auf bedeutsame Fossilienfunde hin beurteilen zu lassen sowie diesen betreffenden Sachverständigen im Einvernehmen mit dem Staatlichen Museum für Naturkunde in Stuttgart, dem Umweltmuseum Hauff in Holzmaden und dem Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau zu benennen. Die Vorhabenträgerin sagt auch zu, hierzu notwendig werdende Vereinbarungen vor Baubeginn abzuschließen.

## 9. Raumordnerische und kommunale Belange

(1) Die Vorhabenträgerin sagt zu, nach Fertigstellung der Baumaßnahme die Gleisanlagen auf dem nicht mehr benötigten Gleisstück des Baugleises liegen zu lassen und an den Landkreis Esslingen zu übergeben.

(2) Die Vorhabenträgerin sagt zu, daß hinsichtlich des als Baugleis beabsichtigten Bahngleises von Kirchheim bis zur Autobahn A 8 die notwendigen Ertüchtigungs- und Unterhaltungsmaßnahmen am Gleis und an Anlagen Dritter auf ihre Kosten durchgeführt werden.

(3) Die Vorhabenträgerin sagt zu, daß über dieses Gleis nicht mehr als 3 Zugpaare je Arbeitstag abgewickelt werden.

(4) Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Bauabwicklung so zu organisieren, daß die Fuß- und Radwegverbindung zwischen Holzmaden und Weilheim ohne Unterbrechung gewährleistet bleibt.

## 10. Belange der Straßenbauverwaltung

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die in der Stellungnahme des Landesamtes für Straßenwesen Baden-Württemberg vom 26.06.1998 aufgeführten Forderungen, Anregungen und Bedenken zu berücksichtigen und entsprechende Planungsabstimmungen mit dem Landesamt für Straßenwesen Baden-Württemberg im Vorfeld der Bauausführungsplanungen durchzuführen.

## 11. Belange von Versorgungsunternehmen und Leitungsträgern

Die Vorhabenträgerin sagt zu, daß für die notwendigen Anpassungen

- von Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG,
- von Versorgungsanlagen und Sicherungsmaßnahmen der Gasversorgung Süddeutschland GmbH,

- von Versorgungseinrichtungen der Neckarwerke Stuttgart AG und
  - von Betriebsanlagen des Zweckverbands Landeswasserversorgung
- im Bereich der Trasse vor Baubeginn Vereinbarungen über Art und Umfang der Maßnahmen sowie die Kostentragung abgeschlossen werden. Notwendige Planungsabstimmungen werden im Rahmen der Bauausführungsplanung durchgeführt.

## VIII. Nebenbestimmungen

### 1. Lärm- und Erschütterungsemissionen, elektromagnetische Felder

- (1) Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die in den Planunterlagen dargestellten Seitenablagerungen so zu verwirklichen, daß der nachgewiesene Schallschutz jeweils eingehalten wird.
- (2) Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, beim Einsatz von Brech- und Klassieranlagen z.B. zur Aufbereitung von Abbruchmaterial, Straßenaufbruch und sonstigen mineralischen Baustoffen
- deren Standorte,
  - die Emissionsminderungsmaßnahmen und
  - die Immissionsschutzmaßnahmen
- im Benehmen mit dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Stuttgart rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten abzustimmen.

### 2. Natur und Landschaft, Erholung

- (1) Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Gestaltung und Farbgebung der Mauern, Lärmschutzwände und ähnlicher baulicher Anlagen (Stauwand Seebach, Seebachdurchlaß u.a.) im Benehmen mit dem Regierungspräsidium Stuttgart (Höhere Naturschutzbehörde) und der Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege Stuttgart vorzunehmen.
- (2) Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, in Übereinstimmung mit § 20d BNatSchG i.V.m. § 29a NatSchG bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen keine gebietsfremden Pflanzen wildwachsender Arten in der freien Natur auszubringen oder anzusiedeln.
- (3) Für die „Waldneubegründung“ (Ersatzmaßnahme - E 2) ist forstübliches Pflanzenmaterial regionaler Herkunft zu verwenden. Für die Waldrandgestaltung (z. B. Schutzmaßnahme S 5) gilt dies entsprechend. Bei der Anlage von Streuobstwiesen, Obstbaumreihen bzw. den Nachpflanzungen in Streuobstwiesen sowie bei der Pflanzung bachbegleitender Gehölzsäume ist ebenfalls Pflanzmaterial regionaler Herkunft zu verwenden.

- (4) Die Schutzmaßnahmen S 1-S 3 gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan sind vor Baubeginn in diesem Planfeststellungsabschnitt 2.1c vollständig durchzuführen. Sofern der Bau der Trasse in weitere Unterabschnitte untergliedert werden sollte, sind die genannten Schutzmaßnahmen jeweils in Bezug auf diese Unterabschnitte vorzeitig umzusetzen.
- (5) Die Schutzmaßnahmen S 4 gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan sind unmittelbar nach Abschluß der Bauarbeiten in diesem Planfeststellungsabschnitt (PFA) bzw. jeweils betroffenen Unterabschnitt umzusetzen; bei den vorgesehenen Pflanzmaßnahmen (Baumreihe mit Obsthochstämmen) bedeutet dies eine Umsetzung in der auf den Abschluß der Bauarbeiten folgenden Pflanzperiode. Die Verpflichtung zur Umsetzung umfaßt einerseits die konkreten Bau- und Pflanzarbeiten sowie andererseits Regelungen - soweit nach der Maßnahmenplanung erforderlich - zur dauerhaften Sicherung der Pflegemaßnahmen (z. B. Abschluß von Pflegeverträgen) sowie zur dauerhaften Flächensicherung (dingliche Sicherung).
- (6) Die Schutzmaßnahme S 5 gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan ist spätestens in der Pflanzperiode nach Abschluß der Bauarbeiten in diesem Planfeststellungsabschnitt bzw. betroffenen Unterabschnitt dieses Planfeststellungsabschnittes vollständig durchzuführen.
- (7) Die Gestaltungsmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes sind ebenfalls spätestens in der Pflanzperiode nach Abschluß der Bauarbeiten in diesem Planfeststellungsabschnitt bzw. betroffenen Unterabschnitt dieses Planfeststellungsabschnittes vollständig umzusetzen.
- (8) Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan (mit Ausnahme der Maßnahmen A 7.1 und A 7.2) sind spätestens mit Baubeginn einzuleiten und innerhalb eines Jahres umzusetzen. Die Verpflichtung zur Umsetzung umfaßt einerseits die konkreten Bau- und Pflanzarbeiten sowie andererseits Regelungen - soweit nach der Maßnahmenplanung erforderlich - zur dauerhaften Sicherung der Pflegemaßnahmen (z.B. Abschluß von Pflegeverträgen), zur dauerhaften Flächensicherung (dingliche Sicherung), sowie - soweit auf den einzelnen Maßnahmenblättern vorgesehen - Regelungen zur ökologischen Beweissicherung (Monitoring).
- (9) Die Ausgleichsmaßnahmen A 7.1 und A 7.2 sind so früh, wie es die Abwicklung der Bauarbeiten erlaubt, spätestens jedoch mit Abschluß der Bauarbeiten im parallel verlaufenden Trassenbereich umzusetzen. Hinsichtlich des Umfangs der Umsetzungspflichten gilt das unter Punkt 8 Gesagte.

- (10) Die Rodung, der Rückschnitt bzw. die Zerstörung von Gebüsch, Röhrichtbeständen, Hecken, lebenden Zäunen sind nicht in der Zeit vom 01. März bis 30. September vorzunehmen.
- (11) Gegebenenfalls von den genannten Nebenbestimmungen erforderliche Abweichungen sind dem Eisenbahn-Bundesamt unter Angabe der Begründung anzuzeigen.
- (12) Nach Beendigung der Baumaßnahme ist eine abschließende Eingriffsbilanzierung vorzunehmen und dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege zu übergeben.
- (13) Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, ab Baubeginn jeweils halbjährlich dem Eisenbahn-Bundesamt und der Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege Stuttgart einen Bericht vorzulegen, der den aktuellen Stand der Umsetzung der Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes dokumentiert. Die in diesem Bericht zu leistenden Angaben umfassen im einzelnen: Angaben zur Sicherung der Maßnahmenfläche (dingliche Sicherung, ggf. zusätzlich Kauf- oder Pachtvertrag), Angaben zur Durchführung der Maßnahme vor Ort, zur Durchführung sowie zur dauerhaften Regelung der erforderlichen Pflegemaßnahmen, Angaben zur ökologischen Beweissicherung sowie Anmerkungen (s. im einzelnen dazu nachfolgende Tabelle).

Tabelle - Musterblatt zur Erfüllung der Berichtspflicht:

Nummer der Teil-Maßnahme	Schritte zur vollständigen Umsetzung der Maßnahme	jeweils erfolgt am	bzw. konkret beabsichtigt bis spätestens	Anmerkungen
zum Beispiel: Maßnahme A 1-Teilmaßnahme c	<u>Sicherung der Maßnahmenfläche:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>dingliche Sicherung</li> <li>Kaufvertrag</li> <li>Erbpachtvertrag</li> </ul>	<i>Datum der Grundbucheintragung und ggf. zusätzlich der jeweils abzuschließenden Verträge</i>	<i>(entsprechend)</i>	
	<u>Durchführung der Maßnahme vor Ort</u>	<i>Datum der Maßnahmendurchführung (z. B. Pflanzung)</i>	<i>(entsprechend)</i>	
	<u>Pflegemaßnahmen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Durchführung vor Ort</li> <li>Vertrag oder ent-</li> </ul>	<i>Datum der Durchführung des jeweiligen Pflegeganges</i>	<i>(entsprechend)</i>	

	sprechende Regelung zur dauerhaften Pflege	Datum des Vertragsabschlusses		
	<u>ökologische Beweissicherung</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flora</li> <li>• Vegetation</li> <li>• Fauna</li> </ul>	Datum der jew. Erhebung auf der Maßnahmenfläche	(entsprechend)	

### 3. Bodenschutz

- (1) Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, bei Antreffen von organoleptisch auffälligem Material das Eisenbahn-Bundesamt sowie die örtlich zuständigen Wasser- und Bodenschutzbehörden unverzüglich zu unterrichten und das weitere Vorgehen abzustimmen.
- (2) Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, vor Baubeginn im Zuge der Bauausführungsplanung im Benehmen mit der örtlich zuständigen Bodenschutzbehörde spezielle Sicherungsmaßnahmen für die Ablagerung von Aushub von Boden- und Gesteinsmaterial mit geogen erhöhten Schwermetallgehalten (Posidonienschiefer) festzulegen.
- (3) Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, das Baufeld nach Ende der Bauzeit so zu rekultivieren, daß die ursprüngliche Leistungsfähigkeit der Böden wiederhergestellt wird.
- (4) Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Vorgaben der LAGA-Leitlinien zur Verwertung von Boden und Reststoffen sowie die Verwaltungsvorschriften zum Bodenschutzgesetz Baden-Württemberg bei allen Maßnahmen einzuhalten. Sofern das Bundesbodenschutzgesetz und die darauf aufbauenden untergesetzlichen Regelungen weitergehende Vorgaben enthalten, sind auch diese einzuhalten.
- (5) Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Zustimmung der örtlich zuständigen Bodenschutzbehörde einzuholen, sofern in Einzelfällen Materialien, die den Z 1.1 Wert der LAGA überschreiten, eingebaut werden sollen.

### 4. Wasserwirtschaft

#### Oberflächengewässer und deren Retentionsräume

- (1) Maßnahmen an Oberflächengewässern sind nach den Regeln des naturnahen Wasserbaus durchzuführen. Die Gewässerdurchgängigkeit für Fische und Kleinlebewesen ist zu erhalten bzw. herzustellen. Eingriffe in bestehende naturnahe Gewässerstrecken sind zu minimieren.

- (2) Bei der Anordnung von Durchlässen im Zuge von Wassergrabenquerungen ist die bestehende Sohlhöhe beizubehalten. Sämtliche neuen Durchlässe sind mit rauher Sohle bzw. Sedimenteinschüttung (Grobschotter, mindestens 30 cm stark) auszubilden. Als Durchlaßquerschnitte sind Rechteckprofile zu bevorzugen. Die Durchlaßlängen sind möglichst kurz zu halten. Die lichte Höhe der Durchlässe soll - unabhängig von den hydraulischen Erfordernissen - etwa 1/20 der Durchlaßlänge und wenigstens 50 cm betragen.
- (3) Es darf weder während der Bauzeit noch auf Dauer zu einer zusätzlichen Verschärfung der Hochwasserproblematik insbesondere im Bereich der Lindach und des Seebachs kommen. Entsprechende Maßnahmen sind vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bundesamt und der Abteilung V des Regierungspräsidiums Stuttgart (Höhere Wasserbehörde) darzulegen.
- (4) Alle beanspruchten Flächen entlang der Trasse sind so auszubilden, daß das örtliche Speichervermögen des Bodens maximiert wird, um einen flächigen Hochwasserschutz zu erhalten.
- (5) Die südlich der Lindach und teilweise in den Ausgleichsmaßnahmen enthaltenen Wassergräben zwischen km 35,0 und 35,2 sind hydraulisch und ökologisch durchgängig an die Lindach anzubinden. (Stellungnahme Gewässerdirektion Neckar 01.07.98, 3.2 b mit Angabe der Fundstellen: A11 BI2, A17 BI2, A17 BI9, C14 BI9)
- (6) Auf die Pflastersicherung des gesamten Fließquerschnittes unter der Feldwegbrücke (Bauwerks-Nr. 5.6 bei km 37,300) über dem Seebach (mit Rechen im Beckenraum des Hochwasserrückhaltebeckens) ist zu verzichten und statt dessen ein Steinwurf an den Böschungsfüßen und im Uferbereich einzubauen.
- (7) Die Sohle des verlegten Seebachs im Bereich des Tunnelmundes des Alaufstiegstunnels ist dicht herzustellen (Lehmschlag).
- (8) Der Querschnitt des Seebachdurchlasses (Bauwerks-Nr. 7.23) ist auf 1,0/1,0 m zu vergrößern, der Durchlaß um 30 cm tieferzulegen und bis zur planmäßigen Sohlhöhe mit Grobschotter aufzufüllen. Die Durchlaßlänge ist so kurz wie möglich zu halten.
- (9) Auf den geplanten Geschiebe- und Sandfang im Seebach bei km 39,140 (Bauwerk Nr. 8.177), der unmittelbar westlich an das Bauwerk-Nr. 7.23 anschließt, ist zu verzichten oder es ist das Profil ohne Vertiefung der Bachsohle im Einvernehmen mit der Gewässerdirektion Neckar, Bereich Kirchheim unter Teck aufzuweiten.
- (10) Es muß sichergestellt werden, daß bei extremer Hochwasserführung der Seebach nicht in den Trassenbereich beim Tunnelportal des Alaufstiegstunnels ausuferet.

(11) Folgende Grenzwerte sind bei der Einleitung von Wasser in ein oberirdisches Gewässer einzuhalten:

pH-Wert	6,5 - 8,5
absetzbare Stoffe (nach 2 Std. im Imhofftrichter)	0,3 ml/l
ungelöste Stoffe	20 mg/l
Kohlenwasserstoffe nach DIN 38409/H 18	5 mg/l
Pflanzenschutzmittel, Summenwert	0,0001 mg/l
Quecksilber	0,0007 mg/l
Cadmium	0,003 mg/l
Chrom	0,04 mg/l
Kupfer	0,1 mg/l
Nickel	0,05 mg/l
Zink	1,5 mg/l
Blei	0,01 mg/l
AOX	0,05 mg/l

(12) Im Benehmen mit den unteren Wasserbehörden sind die wichtigen Einleitungsstellen aus dem Trassenbereich festzulegen, an denen Möglichkeiten zur Probenahme nach abgelaufenen Niederschlagsereignissen vorzusehen sind. In den ersten 3 Jahren sind jeweils mindestens 4 Untersuchungen nach Absprache mit den unteren Wasserbehörden durchzuführen und die Ergebnisse diesen zur weiteren Veranlassung zuzuleiten.

(13) Folgende Grenzwerte sind bei der Einleitung von abzupumpenden Wasser in die Kanalisation einzuhalten, sofern die jeweilige Abwassersatzung keine strengeren Werte vorschreibt:

pH-Wert	6,0 - 9,5
absetzbare Stoffe (nach 2 Std. im Imhofftrichter)	1 ml/l
ungelöste Stoffe	50 mg/l
Kohlenwasserstoffe nach DIN 38409/H 18	20 mg/l
chlorierte Kohlenwasserstoffe (CKW)	0,05 mg/l

Die Zustimmung des jeweiligen Betreibers bei Abweichung von diesen oder durch die strengeren Werte einer Abwassersatzung ist erforderlich.

**Seebach, Hochwasserschutz**

- (14) Spätestens 6 Monate vor Inbetriebnahme des Hochwasserrückhaltebeckens am Seebach ist im Benehmen mit der Gewässerdirektion Neckar eine Betriebsvorschrift gemäß DVWK-Merkblatt, Heft 202/1991 mit Benennung des Betriebsbeauftragten zu erstellen. Die Betriebsvorschrift ist mit der Fertigstellungsanzeige dem Eisenbahn-Bundesamt in 5-facher Fertigung vorzulegen. Je 1 Fertigung mit Zustimmungsvermerk der Planfeststellungsbehörde erhalten die Gemeinde Holzmaden, das Landratsamt Esslingen, die Gewässerdirektion Neckar, Bereich Kirchheim unter Teck und das Regierungspräsidium Stuttgart - Wasserbuchbehörde.
- (15) Auf Planung, Bau und Betrieb des Hochwasserrückhaltebeckens Seebach sind die technischen Regeln der DIN 19700, Teil 12 und das DVWK-Merkblatt, Heft 202/1991 anzuwenden. Insbesondere ist folgendes zu beachten: Nach Fertigstellung des Rückhaltebeckens ist unverzüglich ein Probestau nach DIN 19700, Teil 12 bzw. DVWK-Merkblatt, Heft 202/1991 zur Dichtigkeitsüberprüfung des Dammes im Benehmen mit der Gewässerdirektion Neckar, Bereich Kirchheim unter Teck durchzuführen. Die Niederschrift über den Probestau ist zusammen mit der Fertigstellungsanzeige dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.
- (16) Für den Betrieb des Hochwasserrückhaltebeckens Seebach ist innerhalb des Beckens im Bereich des Grundablaßeinlaufes ein Lattenpegel anzubringen, der die Höhen von ca. 362,80 m + NN bis 371,20 m + NN erfassen und auch bei eingestautem Becken ablesbar sein muß.
- (17) An der westlichen Wand des bestehenden Autobahndurchlasses nördlich der Autobahn ist im Benehmen mit der Gewässerdirektion Neckar, Bereich Kirchheim unter Teck eine Abflußmeßstelle am Seebach einzurichten.

#### **Grundwasservorkommen und genutztes Grundwasser**

- (18) Die Wasserhaltung ist auf das unumgänglich notwendige Maß zu begrenzen. Sollte mehr Wasser anfallen, als in den ergänzenden Unterlagen vorgegeben, sind das Eisenbahn-Bundesamt und die untere Wasserbehörde unverzüglich zu informieren.
- (19) Die Abführung des Grundwassers aus der Bauwasserhaltung muß unter Zwischenschaltung eines Absetzbeckens und evtl. einer Neutralisation erfolgen. Weitere Maßnahmen bleiben vorbehalten, wenn die vorgegebenen Grenzwerte nicht eingehalten werden.
- (20) Die abgepumpte Wassermenge und der Grundwasserstand sind mittels geeigneter Meßeinrichtungen (schwimmergesteuerte Pumpe mit Wasserzähler oder induktives

Meßgerät) regelmäßig zu messen und in einem Betriebsbuch zu dokumentieren. Das Betriebsbuch ist auf der Baustelle zur Einsichtnahme vorzuhalten und nach Abschluß der jeweiligen (Teil-)Maßnahmen der unteren Wasserbehörde unverzüglich vorzulegen.

(21) Zu Beginn und nach Beendigung der Grundwasserabsenkung ist eine Grundwasserprobe zu entnehmen und auf folgende Parameter untersuchen zu lassen:

- Temperatur,
- elektrische Leitfähigkeit,
- pH-Wert,
- Chlorierte Kohlenwasserstoffe (CKW),
- Benzol, Toluol, Xylol- Aromaten (BTX-Aromaten),
- polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK),
- Kohlenwasserstoffe nach DIN 38409/H 18,
- Phenol,
- Ammonium,
- Nitrat.

Die Untersuchungsergebnisse einschließlich einer Bewertung durch die Vorhabenträgerin sind dem Eisenbahn-Bundesamt und der unteren Wasserbehörde umgehend vorzulegen.

(22) Zur Gewährleistung der Grundwasserumläufigkeit ist bei flächenhaften oder linienförmigen Bauwerken in Grundwasserleitern mit einem Durchlässigkeitswert von über  $10^{-7}$  m/s unter der Bodenplatte eine mindestens 20 cm starke gut durchlässige Filterkies-schicht oder gleichwertiges einzubauen. Unter der Filterschicht muß ein Filtervlies und über der Filterschicht muß eine PE-Folie verlegt werden.

(23) Die seitlichen Arbeitsräume müssen im Bereich der leitenden Schichten mit körnigem durchlässigem Material verfüllt werden. Das Material ist sorgfältig lagenweise einzubauen und zu verdichten. Diese Arbeitsraumverfüllung muß mit der körnigen durchlässigen Schicht unter der Bodenplatte in direkter hydraulischer Verbindung stehen. Der Bereich zwischen durchlässiger Arbeitsraumverfüllung und der Oberkante des Geländes ist mit bindigem undurchlässigem Material lagenweise aufzufüllen und zu verdichten, so daß eine Verunreinigung an der Oberfläche vom Grundwasser ferngehalten wird.

(24) In Streifenfundamenten sind in Grundwasserfließrichtung Rohre (DN 100) im Abstand von 5 m einzubauen.

(25) Sicherheitsdränagen dürfen nicht unter dem Niveau des jeweiligen Bemessungswasserspiegels liegen. Vor Anschluß dieser Dränagen an den Kanal oder das Gewässer ist

jeweils ein wasserdichter Kontrollschacht mit Rückflußverhinderer anzuordnen. Der Rückflußverhinderer ist mindestens jährlich auf Funktionsfähigkeit zu prüfen (Eigenkontrolle).

- (26) Leitungsgräben unterhalb des Bemessungswasserspiegels müssen so mit Sperriegeln versehen werden, daß über die Gräben kein Grundwasser abgeleitet wird. Die Sperriegel müssen seitlich und nach unten in den ungestörten Baugrund, nach oben mindestens bis auf Höhe des Bemessungswasserspiegels reichen.
- (27) Grundwasserzutritte in den Entwässerungs- und Drainagegräben oberhalb der Trennschicht zwischen Tiefenentwässerung und Tiefendränage sind der Tiefendränage zuzuführen, ohne die Funktion der Trennschicht zu beeinträchtigen.
- (28) Die Tiefendränagen sind in permanent oder zeitweise wasserungesättigten Bereichen über dem Grundwasser so auszubilden, daß sie, nach Prüfung der örtlichen Verhältnisse, in der Regel auch als Versickerungsleitungen fungieren können.
- (29) 6 Monate vor Beginn der Maßnahme ist gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt und den unteren Wasserbehörden nachzuweisen, daß durch die Erdmassenumlagerungen keine geogenen Inhalts- bzw. Schadstoffe freigesetzt werden, die sich negativ auf die Wasserqualität auswirken können.
- (30) Es ist sicherzustellen, daß es durch die Baumaßnahmen der Vorhabenträgerin in Aichelberg nicht zu Grundwasseranstiegen mit schädlichen Auswirkungen kommt. Ggfs. sind in Abstimmung mit der Gemeinde Aichelberg, dem Eisenbahn-Bundesamt und der unteren Wasserbehörde Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, z.B. Dränagen nördlich der BAB A 8. Eine Erhöhung des Grundwasserspiegels durch die Auflast der Seitenablagerungen (Bauwerksverzeichnis Nr. 4.11 und 4.12) ist durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden.

### Entwässerung

- (31) Alle Einleitungsstellen aus der Trassentwässerung sind naturnah zu gestalten. Die Fließgeschwindigkeit des einzuleitenden Wassers ist an die Belastbarkeit des Gewässers anzupassen. Als Orientierungswert soll sie 1 m/s nicht überschreiten. Die Lage und die Gestaltung der Einleitungsstellen ist vor Baubeginn einvernehmlich mit den unteren Wasserbehörden festzulegen.
- (32) Die konstruktive Ausbildung der Schächte, insbesondere jene mit Schieber, entlang der Entwässerungsleitungen und Tiefendränagen ist im Zuge der Ausführungsplanung im Benehmen mit der unteren Wasserbehörde festzulegen.

(33) Der Umfang, die Art und die Weise der Unterhaltungspflicht der Regenrückhaltebecken sind vor Baubeginn im Benehmen mit der unteren Wasserbehörde festzulegen.

#### Betriebsstörungen/Unfälle

(34) Vorsorge- und Abhilfemaßnahmen zu Betriebsstörungen und Unfällen während der Bau- und der Betriebsphase sowie die notwendigen Schutzvorkehrungen im Hinblick auf die Gewässer sind 6 Monate vor Beginn der Baumaßnahmen mit dem Eisenbahn-Bundesamt und den unteren Wasserbehörden festzulegen.

#### Gewässerschutz während der Bauphase

(35) Besonders während der Baumaßnahme ist streng darauf zu achten, daß eine Verunreinigung des Wassers (z.B. durch Erdaushub, Baustoffe, Bodenverbesserung durch Kalkung, Mineralöl oder andere wassergefährdende Stoffe usw.) oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften oder des Wasserabflusses nicht zu besorgen ist (§ 26 Abs. 2 WHG).

(36) Für Injektionsmaßnahmen sind nur physiologisch unbedenkliche Injektionsmittel zulässig.

(37) Schäden an den Gewässern während des Baus der Trasse sind durch einen optimierten Baubetrieb, Wasserableitung mit Absetzbecken, Kontrolleinrichtungen und Neutralisationsmöglichkeiten zu verhindern. Regelmäßige Kontrolluntersuchungen sind erforderlich und gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt und den örtlich zuständigen Behörden zu dokumentieren.

(38) Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind die einschlägigen rechtlichen Regelungen (VAWS) und der Stand der Technik zu beachten.

Danach gelten insbesondere folgende Vorgaben:

- wassergefährdende Stoffe in Behältern dürfen nur über Auffangwannen gelagert werden,
- Fahrzeuge und Maschinen dürfen nur außerhalb der Baugrube auf befestigten und ordnungsgemäß entwässerten Flächen betankt oder repariert werden,
- Fahrzeuge und Maschinen sind nach Arbeitende auf befestigten und ordnungsgemäß entwässerten Flächen abzustellen,
- Schalttafeln dürfen nur auf befestigten und ordnungsgemäß entwässerten Flächen eingölt werden.

- (39) Bei der Herstellung der Bauwerke im Grundwasser sind elutionsarme und grundwasserträgliche Baustoffe zu verwenden. Sofern Anstriche an im Erdreich befindlichen Bauteilen notwendig sind, dürfen nur wassermischbare Dichtungsanstriche ohne Lösemittelzusätze verwendet werden.
- (40) Für den Abbruch und den Neubau von Bauwerken an, über und unter Gewässern sind im Vorfeld der Bauausführung Ausführungs- und Bauablaufpläne aufzustellen und den unteren Wasserbehörden sowie dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.
- (41) Im Hinblick auf Maßnahmen des Gewässerschutzes sind Pläne zu Baustelleneinrichtungen aufzustellen und dem Eisenbahn-Bundesamt, dem Landratsamt Esslingen sowie dem Regierungspräsidium Stuttgart, Abt. V vorzulegen.
- (42) Während der Bauzeit sind alle Hilfseinbauten in Gewässern, wie Fangdämme, Spundungen, Lehrgerüste und dergleichen so herzustellen, daß der Hochwasserabfluß oder der Eisgang nicht behindert werden.
- (43) Die Hilfseinbauten in und entlang der Gewässer sind sofort nach Gebrauch zu entfernen.

#### **Beweissicherung**

- (44) Für die Baudurchführung und temporäre bzw. dauerhafte Eingriffe in Gewässer ist ein Beweissicherungsprogramm zu erstellen und durchzuführen. Für die Oberflächengewässer ist hierbei die hydraulische Leistungsfähigkeit, die Gewässergüte und die Ökomorphologie zu berücksichtigen.
- (45) Im Rahmen der Beweissicherung sind mindestens folgende Maßnahmen vorzunehmen:
- Überwachung von bauzeitlichen Grundwasserabsenkungen nach Förderrate, Absenkung und Beschaffenheit des Grundwassers sowie anschließend des Wiederanstiegs,
  - regelmäßige Überwachung der Abflußraten aus den Tiefendränagen und der hydrochemischen Beschaffenheit der Abflüsse in jedem Entwässerungsabschnitt,
  - hydrochemische Überwachung der Abflüsse aus den Flächendränagen unter den Seitenablagerungen,
  - Überwachung der privaten Brunnen im Lindachtal bis etwa 400 m talab und talauf der Trasse auf Auswirkungen der Baumaßnahmen in diesem Abschnitt,
  - Installation von Meßeinrichtungen zur Überwachung der Grundwasserstände in Aichelberg.

(46) Das Beweissicherungsprogramm ist mit dem Eisenbahn-Bundesamt, den zuständigen wasserwirtschaftlichen Dienststellen sowie dem Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau so abzustimmen, daß mindestens ein Jahr vor Bauausführung mit den Beweissicherungsmaßnahmen begonnen werden kann.

#### 4. Fischereiwesen

(47) Vor Beginn der Gewässerbettverlegungen hat die Vorhabenträgerin den Fischbestand im überplanten Gewässerabschnitt zu bergen und in unbeeinträchtigte Gewässerbereiche umzusetzen.

#### 5. Landwirtschaftliche Belange

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Ausgleichsmaßnahme A 2 so anzulegen, daß die Erschließung betroffener und angrenzender Flurstücke erhalten und gewährleistet bleibt.

#### 6. Forstwirtschaftliche Belange

(1) Die für den Baustellenverkehr benutzten Walderschließungswege sind nach Abschluß der Bauarbeiten ordnungsgemäß wiederherzustellen oder - soweit erforderlich - im Benehmen mit dem zuständigen Staatlichen Forstamt zu rekultivieren.

(2) Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die mit diesem Planfeststellungsbeschluß genehmigte Umwandlung von Wald (Hasenholz) innerhalb von 10 Jahren ab Eintritt der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses durchzuführen.

#### 7. Kulturgüter

Die Eingriffstiefe der Entwässerungsrigolen der Tiefendränagen im Bereich des Posidonienschiefers im Grabungsschutzgebiet Holzmaden ist so weit wie möglich zu minimieren.

#### 8. Belange der Straßenbauverwaltung

(1) Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Autobahnüberführung der L 1214 wegen der schon bislang aufgetretenen starken Setzungsdifferenzen zwischen den im Damm gegründeten Widerlagern und der im Fels gegründeten Mittelstütze von jeder Zusatzbelastung freizuhalten. (Hinweis: Auf die inzwischen erschienenen Texte des "Eurocode 08" (EC08), ENV 1998, insbesondere Teil 5 "Gründungen, Stützbauwerke" (in Blaudruck) wird hingewiesen. Auf eine Berücksichtigung von Erdbebenlasten für das Bauvorhaben auch im Gebiet der derzeitigen Erdbebenzone 0 sollte nicht generell verzichtet werden.

(2)Die Vorhabenträgerin hat Meßeinrichtungen zur Überwachung der Verformungen beim hohen Autobahndamm östlich der L 1214 zu installieren.

## 9. Belange von Versorgungsunternehmen und Leitungsträgern

### Gasversorgung Süddeutschland GmbH (GVS)

- (1)Der 6 m breite Schutzstreifen der GVS-Anlagen (je 3,00 m beiderseits der Rohrachse) ist von jeglichen Gebäuden und baulichen Anlagen absolut freizuhalten. Maßgeblich für die exakte Lage der Gasfernleitung und der GVS-Kabel vor Ort ist deren Ausweisung oder Freilegung durch die Gasversorgung Süddeutschland GmbH, Betriebsstelle Deißlingen, Auf Mittelhardt 4 in 78652 Deißlingen (Tel. 07425/ 3398-0).
- (2)Jegliche Inanspruchnahme und Nutzungsänderung des Schutzstreifens bedarf der vorherigen schriftlichen Gestattung durch die GVS-Hauptverwaltung in Stuttgart.
- (3)Die freie Zugänglichkeit zu den GVS-Anlagen muß für Wartungs- und Kontrollzwecke jederzeit gewährleistet sein. Das Errichten von Zaunanlagen auf durchgehenden Streifenfundamenten ist innerhalb des Schutzstreifens nicht gestattet.
- (4)Im Schutzstreifenbereich der GVS-Anlagen dürfen keine Geländeabtragungen vorgenommen werden. Geländeauffüllungen bedürfen der vorherigen schriftlichen Gestattung.
- (5)Baumanpflanzungen sind außerhalb des Schutzstreifens vorzunehmen. Strauch- und Buschpflanzungen sind im Schutzstreifenbereich vor ihrer Durchführung mit dem verantwortlichen GVS-Personal abzustimmen. Hierbei ist zu beachten, daß in bebauten Gebieten ein ca. 1,00 m breiter Streifen über die Achse der Gasfernleitung zur Durchführung der jährlich vorgeschriebenen Leitungsabsaugung von Strauch- und Buschbepflanzungen freigehalten wird.
- (6)Die Technischen Bedingungen der GVS sind bei sämtlichen Tätigkeiten im Nahbereich der unter sehr hohem Innendruck stehenden Gasfernleitung zwingend zu beachten und einzuhalten. Gemäß diesen Bedingungen muß rechtzeitig vor Baubeginn die oben genannte GVS-Betriebsstelle verständigt werden.
- (7)Die Vorhabenträgerin hat rechnerisch gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt und der GVS nachzuweisen, daß die Standsicherheit der Seitenablagerungen entlang der Trasse jederzeit ohne Gefährdung oder Beschädigung von GVS-Anlagen gewährleistet ist.
- (8)Sofern der Fahrbahnaufbau von landwirtschaftlichen Wegen wider Erwarten den Dauerbelastungen mit Schwerverkehr, wie sie zur Schüttung der Erdwälle vorgesehen sind, möglicherweise nicht standhält und dadurch die GVS-Anlagen beschädigt werden können, sind die Wege rechtzeitig für die zu erwartenden Belastungen auszubauen oder zu

sichern. Die dazu notwendigen Unterlagen hat die Vorhabenträgerin beim Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.

#### Neckarwerke Stuttgart AG

Die Vorhabenträgerin hat während der Bauzeit im Kreuzungsbereich der Neubaustrecke mit der 110-kV-Doppelfreileitung Kirchheim Süd - Weilheim - Süßen bei Bau-km 37,65 mit größter Vorsicht zu arbeiten, wobei die Sicherheitsabstände nach DIN VDE 0105 einzuhalten sind.

#### Zweckverband Landeswasserversorgung

Die für die betroffenen Leitungsabschnitte des Zweckverbands Landeswasserversorgung notwendigen Sicherungsmaßnahmen sind mindestens 6 Monate vor Baubeginn mit dem Zweckverband festzulegen.

#### 10. Brand- und Katastrophenschutz

- (1) Zufahrtsmöglichkeiten für Feuerwehrfahrzeuge müssen entlang der gesamten Trasse vorhanden sein (Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg über Flächen für Rettungsgeräte der Feuerwehren auf Grundstücken - VwV Feuerwehrflächen).
- (2) Der Bausicherheitserlaß des Innenministeriums Baden-Württemberg vom 11.08.1975 (Nr. V 5810/65 LM und Nr. III 2-3371/75 SM) ist während der Bauzeit zu beachten.
- (3) Bei der Baustelleneinrichtung sind brandschutztechnische Vorkehrungen zu treffen. Gegebenenfalls sind hierzu dem Eisenbahn-Bundesamt und der Fachbehörde noch Detailpläne vorzulegen.
- (4) Nach Vorlage dieser Detailpläne sind weitere Einzelheiten mit dem Eisenbahn-Bundesamt, dem Brandschutzsachverständigen des Regierungspräsidiums und den unteren Verwaltungsbehörden festzulegen.

#### 11. Bauausführungsplanung

##### (1) Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes (EdB)

Rechtzeitig vor Baubeginn sind dem Eisenbahn-Bundesamt die Ausführungsunterlagen zur bauaufsichtlichen Prüfung und Freigabe vorzulegen.

Baubeginn und Fertigstellung der Maßnahmen sind dem Eisenbahn-Bundesamt schrift-

lich anzuzeigen. Nach Fertigstellung der Maßnahmen ist die Abnahme schriftlich zu beantragen.

## (2) Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

Die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes sind von der Vorhabenträgerin in einer Ausführungsplanung (LAP - Landschaftspflegerischer Ausführungsplan) konkret darzulegen. Diese Ausführungsplanung ist der Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege sowie dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig, d. h. spätestens 10 Wochen vor Baubeginn in diesem Planfeststellungsabschnitt zur Prüfung vorzulegen. Diese Ausführungsplanung enthält u. a. einen Bauzeitenplan für die landschaftspflegerischen Maßnahmen im zeitlichen Zusammenhang mit den Bauarbeiten am jeweiligen Streckenabschnitt. Dabei ist jede landschaftspflegerische Maßnahme in sinnvolle Teilmaßnahmen (nach räumlichem Zusammenhang sowie nach jeweils durchzuführenden Maßnahmen) zu untergliedern. Für jede dieser Teilmaßnahmen werden ferner

- die Umsetzungsfristen
- die erforderlichen Maßnahmen zur Herstellungs-, Entwicklungs- und Unterhaltungspflege einschließlich der jeweiligen Fristen und Pflegeintervalle sowie
- die betroffenen Flurstücke (mit Gemeinde, Gemarkung, Flur und Flurstücksnummer),

benannt.

Die gemäß dem Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehene „ökologische Beweissicherung“ für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung gemäß dem Stand der Technik im Benehmen mit der Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege zu konkretisieren. Im einzelnen sind zeitlicher Ablauf der Untersuchung für die betroffenen Flächen, die jeweiligen Indikatoren(gruppen) sowie die Untersuchungsmethodik hinsichtlich Vegetation, Flora und Fauna (für die jeweils relevanten Tiergruppen) zu benennen.

**Hinweis:**

Der landschaftspflegerische Begleitplan ist als Bestandteil der Ausschreibung und des Leistungsverzeichnisses zugrunde zu legen. Die Maßgaben für eine fach- und regelgerechte Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ergeben sich insbesondere aus den Deutschen Normen DIN 18915 bis 18920.

## (3) Anlagen Dritter

Die Vorhabenträgerin hat die Ausführungsunterlagen in Anwendung der jeweiligen Fachgesetze und Verwaltungsvorschriften den zuständigen Fachbehörden zur Prüfung und Freigabe zur Ausführung vorzulegen.

Eine von der zuständigen Fachbehörde geprüfte Fertigung der Ausführungsunterlagen

hat die Vorhabenträgerin vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bundesamt zu übergeben. Baubeginn und Fertigstellung der Maßnahmen sind der zuständigen Fachbehörde sowie dem Eisenbahn-Bundesamt anzuzeigen. Nach Fertigstellung ist die Abnahme schriftlich beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen.

Soweit Maßnahmen der Umgestaltung von Gewässern betroffen sind, sind Ausführungspläne, Bauwerkspläne und landschaftspflegerische Ausführungspläne sowie die erforderlichen Nachweise und Berechnungen 6 Monate vor Beginn der Bauausführung mit den unteren Wasserbehörden einvernehmlich abzustimmen. Der Baubeginn und die Fertigstellung der Gewässerverlegungen und -umgestaltungen und der sonstigen wasserbaulichen Maßnahmen sind dem Eisenbahn-Bundesamt und den unteren Wasserbehörden schriftlich anzuzeigen. Nach Fertigstellung ist ein Antrag auf Abnahme beim Eisenbahn-Bundesamt und den unteren Wasserbehörden gemäß § 84 Abs. 2 Wassergesetz zu stellen.

Im Zuge der Ausführungsplanung sind folgende Unterlagen zu erarbeiten und dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Gewässerdirektion Neckar, Bereich Kirchheim unter Teck vorzulegen:

- Standsicherheitsnachweis einschließlich Prüfzeugnis eines staatlich anerkannten Prüfenieurs für die Bauwerke des Hochwasserrückhaltebeckens,
- Gutachten zur Umläufigkeit (bzw. Dichtigkeit) der Stauanlage einschließlich Prüfzeugnis eines staatlich anerkannten Prüfenieurs.

Zu den Grundwasserabsenkungen sind, getrennt nach bauzeitlichen und dauerhaften Auswirkungen, dem Eisenbahn-Bundesamt und den unteren Wasserbehörden spätestens 6 Monate vor Baubeginn folgende Unterlagen vorzulegen:

- Erläuterungsbericht,
- Lageplan M 1:500,
- Schnitte mit Darstellung des Wasserspiegels (in Ruhe und abgesenkt),
- Absenkziel, Absenkdauer, Ableitung des Grundwassers,
- Angaben über die zu erwartende Wassermenge (l/s), die Durchlässigkeit des Untergrunds (Kf-Wert), Reichweite der Absenkung und die eventuellen Auswirkungen auf die Nachbarbebauung (BAB A 8),
- Angaben zu Verbaumaßnahmen,
- Angaben über die Gründung,
- Angaben zu Maßnahmen zur Gewährleistung der Grundwasserumlaufbarkeit nach Erstellung des Bauwerks,

- Angaben zur Überwachung der Absenkung/Ableitung (quantitativ und qualitativ),
- Angaben über Bemessungswasserspiegel und die Lage eventueller Sicherheitsdräna-  
gen,
- Darstellung der hydrogeologischen Situation.

## 12. Bauausführung

- (1) Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die bei den Bauarbeiten entstehende Staubentwicklung durch technische und organisatorische Maßnahmen so zu minimieren, daß erhebliche Belästigungen vermieden werden.
- (2) Die Grenzwerte der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 sind einzuhalten.
- (3) Die Vorhabenträgerin hat für geeignete Baustellensicherungsmaßnahmen zu sorgen, sowie Gefahren abzuwenden, die von der Baustelle ausgehen. Die Anliegergrundstücke, auf die eine Gefährdung bzw. direkte Belastung einwirkt, sind bis zum Abschluß der jeweiligen Bauarbeiten durch Bauzäune, die auch die Bauschmutzbelastung einschränken, zu sichern. Die Bauschmutzbelastung ist nach außen auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. Soweit technisch möglich, sind Schallschutzmaßnahmen zu Beginn der Baumaßnahme vorab und frühzeitig zu erstellen.

## IX. Kosten

Die Kosten dieser Entscheidung, deren Festsetzung einem gesonderten Bescheid vorbehalten bleibt, hat die Vorhabenträgerin zu tragen.

## B. Begründung

### I. Notwendigkeit der Planfeststellung

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Stuttgart hat in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Ergänzungen, Änderungen, Zusagen und Nebenbestimmungen festzustellen. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die Zielsetzungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gerechtfertigt und steht im Einklang mit den gesetzlichen Planungsleitsätzen. Nachdem das Eisenbahn-Bundesamt sämtliche öffentliche und private Belange sorgfältig untereinander und gegeneinander abgewogen hat, ist es zu der Auffassung gelangt, daß das von der Deutsche Bahn AG, seit 01.06.1999 DB Netz AG für die Bundesrepublik Deutschland geplante und beantragte Vorhaben verwirklicht werden soll.

## II. Sachverhalt

### 1. Erläuterung des Vorhabens

Das beantragte Vorhaben ist Teil der Aus- und Neubaustrecke der Deutsche Bahn AG zwischen Stuttgart und Augsburg, die im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 1992) und im Bedarfsplan des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSchWAG) enthalten ist. Sie ist im Teilbereich zwischen Wendlingen und Neu-Ulm als neue zweigleisige, elektrifizierte mit der Oberbauart „Feste Fahrbahn“ versehene Strecke weitgehend parallel zur BAB A 8 für eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h geplant, wodurch der langsame vom schnellen Schienenverkehr in dieser Relation getrennt werden kann. Auf der Neubaustrecke sollen die weitlaufenden Reiseverkehre (ICE/IC/EC) und die besonders schnellen Züge für den hochwertigen Güterverkehr verkehren.

Die Trassenführung des vorliegenden Planfeststellungsabschnitts beginnt auf dem Gebiet der Stadt Kirchheim, Gemarkung Jesingen bei Bahnkilometer 34,252 auf Höhe des Waldgebietes Hasenholz südlich der BAB A 8. Vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes im Westen kommend wird die Neubaustrecke auf Niveau der Autobahn geführt. Nach Überquerung der Lindach und der Landesstraße L 1200 Kirchheim - Weilheim wird sie in Einschnittslage parallel zur BAB geführt. Die Gemeindeverbindungsstraße "Holzmadener Straße" zwischen Weilheim und Holzmaden wird unterfahren und die Linienführung soweit abgesenkt, daß die NBS den Seebach unter Beibehaltung seiner heutigen Bachsohle überquert. Daran anschließend folgt ein 225 m langer Tunnel unter dem Autobahnrastplatz "Vor dem Aichelberg" hindurch, der in seinem westlichen Teil um ca. 2,80 m angehoben werden muß. Nach dem Tunnelaustritt wird von der Autobahnparallellage soweit abgeschwenkt, daß die Autobahnanschlußstelle Aichelberg in ihrer derzeitigen Lage beibehalten werden kann. Die Linienführung im Anschluß an die Unterquerung des Rastplatzes steigt mit 31 ‰ (Längsneigung im Ausnahmefall) auf, um nach Überquerung der Landestraße L 1214 Weilheim- Aichelberg in geringstmöglicher Höhenlage mit max. 25 ‰ (max. Längsneigung im Regelfall) dem Alaufstiegstunnel zuzulaufen. Der Planfeststellungsabschnitt endet unmittelbar danach am Tunnelmund des Alaufstiegs bei Bahnkilometer 39,270 im Waldgebiet Ziegelrain auf der Gemarkung Aichelberg.

Neben den eigentlichen Eisenbahnanlagen, wie die zweigleisige Fahrbahn mit Einschnitten und Dämmen, Brücken und Unterfahrungen sowie einem Rettungsplatz an den Tunnelportalen zum Alaufstiegstunnel, sind umfangreiche Seitenablagerungen entlang der BAB A 8 und der NBS sowie in der Einschlußfläche bei der Autobahnanschlußstelle Aichelberg

vorgesehen. Die Lindach muß vor der Unterquerung der NBS und der BAB nach Süden verlegt werden. Auch der Seebach wird im Bereich des Tunnelmundes am Aichelberg verlegt. Beim Durchlaß des Seebachs unter der NBS und der BAB A 8 hindurch ist eine ca. 210 m lange Hochwasserstauwand mit den wassertechnisch notwendigen Abflußeinrichtungen vorgesehen. Das Feldwegenetz wird ebenso wie betroffene Leitungsabschnitte verschiedener Leitungsträger angepaßt. Im Umfeld der Trasse auf den Gemarkungen der Städte Kirchheim und Weilheim sowie der Gemeinden Holzmaden und Aichelberg sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant. Die Planung enthält auch die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen.

## 2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG

Die Vorhabenträgerin hat mit den Planunterlagen eine Umweltverträglichkeitsstudie der Firma igi Niedermeyer Institute, Untersuchen, Beraten, Planen GmbH vorgelegt. Für diese Studie wurden schall- und erschütterungstechnische Untersuchungen, Untersuchungen zu Hydrogeologie und Wasserwirtschaft, zu Ingenieurgeologie, Erd- und Ingenieurbauwerke, zu Verwertung und Ablagerung von Erdmassen, zu Geländeklima und Luftreinhaltung und zu Boden in gesonderten Fachbeiträgen sowie zu Fauna, Flora und Biotope innerhalb des Landschaftspflegerischen Begleitplanes ausgewertet.

Die Aussagen aus den o.g. Gutachten zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens werden im folgenden ergänzt durch die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der Naturschutzverbände und die Äußerungen der Öffentlichkeit.

Die Umweltauswirkungen lassen sich zusammengefaßt wie folgt darstellen:

### (1) Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum liegt im Naturraum des Mittleren Albvorlands mit seinen Teilräumen Kirchheimer Becken und Lauter-Lindach-Randbucht. Er wird im Westen vom Waldgebiet Hasenholz auf Gemarkung Kirchheim - Jesingen begrenzt und reicht im Osten bis zum Albtrauf auf der Gemarkung Aichelberg. Nördlich wird das Gewerbegebiet Au, das zur Stadt Weilheim gehört, eingeschlossen. Der Untersuchungsraum verläuft hier entlang der Bebauung von Holzmaden und des Seebachs, um dann auf das Gemarkungsgebiet der Gemeinde Aichelberg überzugehen, an deren Bebauung entlang er bis zum Turmberg reicht. Südlich ist das Siedlungsgebiet von Weilheim die Abgrenzung. Der Landschaftsraum wird charakterisiert von den kuppigen Basalttuffschloten von Aichelberg (564 m), Turmberg (608 m) und Egelsberg (428 m) und wird von dem reich verzweigten Entwässerungsnetz der Lindach und des Seebachs geprägt. Ihre Talsohlen werden ackerbaulich bzw. mit Wieswirtschaft genutzt. An den flachen Hängen ersetzen vorwiegend artenreiche Obstwie-

sen die natürliche Vegetationsform des Eichen-Hainbuchen-Waldes. Die BAB A 8 quert den Untersuchungsraum als breites Band.

## (2) Schutzgut Mensch

### a) Baubedingte Auswirkungen

Für die Beeinträchtigung während der Bauzeit ist maßgeblich, mit welchen Baumaschinen und in welchem zeitlichen Umfang die Arbeiten ausgeführt werden. Die verbindlichen Immissionsrichtwerte für Geräuschimmissionen aus dem Baubetrieb sind in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - (AVV Baulärm 1970) festgelegt.<sup>1</sup> Sie werden eingehalten.

Erschütterungen während der Bauphase werden durch den Betrieb der Baumaschinen und durch die Art der Bauverfahren eintreten, indem Schwingungen in den Baugrund eingeleitet werden, die auch auf die nähere Umgebung übertragen werden.<sup>2</sup>

### b) Betriebsbedingte Auswirkungen

#### ba) Schallbetrachtung

Die Neubaustrecke verursacht aufgrund der engen Bündelung mit der BAB A 8 keine wahrnehmbare Neuverlärmung<sup>3</sup>. Eine Zusatzbelastung für den Raum entsteht aber im Bereich von Brücken und Dämmen, von denen die Fahrgeräusche der Eisenbahn beachtlich abstrahlen.<sup>4</sup>

Die Vorhabenträgerin hat aus diesem Grund umfassende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Schallschutzwände, Seitenablagerungen und aufgesetzte Schallschutzwände auf Dämmen sollen die aus der Neubaustrecke entstehenden Lärmemissionen soweit reduzieren, daß an allen Immissionspunkten im Untersuchungsraum die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.<sup>5</sup> Hierzu wird auf B.IV.4 Punkt (2) verwiesen.

Neben der Minimierung des Schienenlärms stellt die Vorhabenträgerin auch dar, daß sich durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen für die Eisenbahn an vielen Immissionspunkten in den Kommunen auch der Lärm aus dem Verkehr auf der BAB A 8 deut-

---

<sup>1</sup> Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie, Teil C - 7/1

<sup>2</sup> Erläuterungsbericht zur Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung, Teil C - 8/1

<sup>3</sup> DB AG, Erläuterungsbericht zur Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung, Vergleich zwischen Tab. 6/2 und Tab. 7/2

<sup>4</sup> DB AG, Erläuterungsbericht zur Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung, Tab. 6/2

<sup>5</sup> DB AG, Erläuterungsbericht zur Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung, Tab. 6/8

lich reduziert.<sup>6</sup>

#### bb) Erschütterungen

Erschütterungen treten auch beim Betrieb des Schienenverkehrs auf der Neubaustrecke auf. Die Ermittlung von Erschütterungen und ihrer Auswirkungen ist rechnerisch schwer zu erfassen und beinhaltet aufgrund der stark variierenden Einflußparameter bei der Ausbreitung im Boden und bei der Einleitung sowie der Ausbreitung in Gebäuden große Unsicherheiten. Besonderen Einfluß auf das Ausmaß an Erschütterungen haben die Art der Bahnstrecke (Geländegleichlage, Damm- und Einschnittslage, Tunnel, Brücken), die Fahrbahnart und die Untergrundverhältnisse. Bei der Führung der Bahnstrecke in offener Lage sind die Oberflächenwellen hauptsächlich maßgebend für den Ausbreitungsweg. Im Tunnel werden die Erschütterungen in Form von Druck- und Scherwellen weitergeleitet. Bei Brückenkonstruktionen sind die Widerlager und Pfeiler für die Übertragung von Druckwellen in den Untergrund maßgebend. Bei der Festen Fahrbahn sind die Schwinggeschwindigkeiten etwa halb so hoch wie beim Schotteroberbau. Dieser besitzt eine leichtere Erschütterungsanregbarkeit. Bei der Übertragung der Schwingungen im Untergrund ist die Lockerheit der Gesteinsformation und die Lage des Grundwasserspiegels entscheidend.

Die nächstgelegenen Bauflächen bzw. Gebäude liegen mehr als 100 m von der Trasse entfernt. Die Kläranlage Weilheim liegt ebenfalls außerhalb des Einwirkungsbereiches, der nach den Anhaltswerten der DIN 4150 Teil 2 bis etwa 20 m von der Streckenachse bei oberirdischen Gleisen liegt. Oberhalb des Tunnels unter dem Rastplatz "Vor dem Aichelberg" befinden sich keine zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienenden Gebäude. Die Stauwand der Hochwasserrückhaltung Seebach gilt als besonders erschütterungsempfindliches Bauwerk. Sie ist Gegenstand der Vorhabensplanung<sup>7</sup> und wird daher entsprechend standsicher ausgeführt.

An Brücken und Tunnelportalen entsteht ausgelöst durch Erschütterungsanregungen tieffrequenter Sekundärschall.<sup>8</sup>

#### bc) Elektrische und magnetische Felder

Durch den Betrieb der Bahnstrecke können elektrische und magnetische Felder entste-

---

<sup>6</sup> DB AG, Erläuterungsbericht zur Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung, Tab. 7/3

<sup>7</sup> Erläuterungsbericht zur Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung, Teil C - 9/2

<sup>8</sup> Erläuterungsbericht zur Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung, Teil C - 8/4

hen, die für den Menschen schädlich sein können. Physikalisch bedingt, baut sich um eine unter Spannung stehende Oberleitung (bei der DB AG 15 KV) gegenüber Schiene bzw. Erde ein elektrisches Feld auf. Unmittelbar unter der Oberleitung kann es bis zu 2 kV/m betragen; es nimmt jedoch quadratisch mit der Entfernung ab. Das elektrische Feld wird durch in ihm befindliche Hindernisse (z.B. Wände, Wälle, Bewuchs) mehr oder weniger stark verzerrt. Innerhalb von Bauwerken, gleichgültig aus welchen Materialien, tritt erfahrungsgemäß eine beträchtliche Abschirmwirkung um den Faktor ca. 20 auf. Unter diesen Gesichtspunkten kann das elektrische Feld folglich in jeder Hinsicht vernachlässigt werden. (Der Grenzwert für das elektrische Feld beträgt bei  $16^{2/3}$  Hz-Frequenz der Bahn 10 KV/m bei Dauerexposition.)

Sobald ein Oberleitungssystem (bestehend aus dem Oberleitungskettenwerk als Hinleiter und den Fahrschienen als Rückleiter) stromdurchflossen ist, entsteht konzentrisch um diese Leitungskonfiguration ein magnetisches Wechselfeld mit Netzfrequenz (bei der DB AG

$16^{2/3}$  Hz ). Es ist linear stromabhängig und folgt somit in gleichem Maße dem bahntypisch starken und kurzzeitigen Schwankungen.

Ein Vergleich mit den empfohlenen bzw. in der 26. BImSchV festgelegten Grenzwerten zeigt, daß selbst unmittelbar unter der Oberleitung - auch auf stark frequentierten Strecken - die Grenzwerte deutlich unterschritten bleiben. Durch die quadratische, entfernungsabhängige Abnahme sind in der Nachbarschaft einer elektrifizierten Strecke die magnetischen Felder (selbst die kurzzeitigen Spitzenwerten) schon soweit abgesunken, daß sie nicht einmal für schutzbedürftige Personengruppen (z.B. Herzschrittmacherträger) eine Beeinträchtigung darstellen.

Bis zu empfohlenen bzw. in der 26. BImSchV festgelegten Vorsorgegrenzwerten (die sogar für Dauerexposition gelten) ergeben sich nochmals hohe zusätzliche Sicherheitsfaktoren (Anmerkung: Der Grenzwert für das magnetische Feld beträgt beim  $16^{2/3}$  Hz-System der DB AG 240 A/m , das entspricht 300  $\mu$ T bei Dauerexposition; 480 A/m das entspricht 600  $\mu$ T bei Kurzzeitexposition in Summe bis zu 1,2 h/Tag).

Nach den heutigen internationalen, medizinisch/ wissenschaftlichen Erkenntnisstand ist daher eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch magnetische Felder dieser Größenanordnung nicht zu befürchten. Auch Mindestabstände zur Oberleitung stehen deshalb nicht zur Diskussion.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Neubau von 15 KV-Oberleitungsanlagen, Nachweis der Grenzwerteinhaltung 26.BImSchV, Schr. Eisenbahn-Bundesamt-Zentrale vom 13.01.1999

Auch für die sensiblen Bereiche, die bei der Unterfahrung des Rastplatzes "Vor dem Aichelberg" und bei den Kreuzungen der NBS mit den Hochspannungsfreileitungen bei km 37,65 (110 kV) und bei km 37,92 (380 kV) liegen, sind nach den heutigen medizinisch-wissenschaftlichen Erkenntnissen keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

### c) Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch ergeben sich durch die direkte Einwirkung auf das Arbeits- und Wohnumfeld der Bewohner des Aussiedlerhofs des Einwenders Nr. 146 südlich der BAB A 8 am Fuße des Albtraufs auf Gemarkung Aichelberg.

Zu den anlagebedingten Wirkungen der NBS auf den Menschen sind die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion der betroffenen Landschaftsräume zu rechnen. Die typische Kulturlandschaft mit ihren mosaikartig verteilten Nutzungsstrukturen aus Grünland, Acker- und Streuobstflächen übernimmt durch die gute Erschließung mit zahlreichen Wegen für die umliegenden Ortschaften wichtige Funktionen der wohnungsnahen Feierabend- und Kurzzeiterholung. Hierbei sind vor allem die Streuobst- und Waldflächen südlich von Aichelberg und östlich von Weilheim, der Egelsberg und seine Umgebung im Westen von Weilheim sowie die Streuobstflächen südöstlich von Holzmaden stark frequentiert. Zahlreiche ausgewiesene Rad- und Wanderwege unterstützen diese Funktionen, insbesondere quert der überregional bedeutsame Radwanderweg Baden-Württemberg den Untersuchungsraum zwischen Weilheim und Holzmaden. Eine starke Vorbelastung stellt die BAB A 8 dar, die zu einer flächenhaften Verlärmung und Zerschneidung führt. Die Bedeutung der östlich gelegenen Waldflächen und des Hasenholzes als Erholungswälder der Stufe 2 und als Immissionsschutzwälder ist deshalb hoch.

Die NBS greift durch die enge Bündelung mit der BAB A 8 in einen erheblich vorbelasteten Bereich ein, der im unmittelbaren Nahbereich keine uneingeschränkte Erholungseignung aufweist. Durch die Aufrechterhaltung von bestehenden Wegebeziehungen, sowohl während der Bauzeit als auch im Betrieb, bleiben die Verbindungen erhalten. Der Eingriff in das kleine Waldgebiet Hasenholz verringert dessen Funktion als Erholungswald beträchtlich. Im übrigen können die Auswirkungen auf die Erholungseignung der Landschaft durch eine ansprechende Einbindung der Trasse über die Gestaltung der Böschungsflächen der

---

<sup>10</sup> Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie, Teil C - 7/3

Lärmschutzwälle und Seitenablagerungen herabgesetzt werden, auch wenn dadurch bisher bestehende Sichtbeziehungen behindert werden.<sup>11</sup>

### (3) Schutzgut Tiere und Pflanzen

#### a) Baubedingte Auswirkungen

Da der Baubetrieb und die Baustelleneinrichtungen im wesentlichen auf den Flächen der neuen Trasse erfolgen werden, beschränken sich die bauzeitlich vorübergehenden Auswirkungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen einschließlich der Staubentwicklung auf den unmittelbaren Nahbereich der Trasse. Hierbei werden die Lebensräume der Tier- und Pflanzenwelt in ihrer Funktion gestört und eingeschränkt. Gefährdet sind insbesondere die Quellbereiche und die Fließgewässer von Seebach und Lindach. In wertvollen und sensiblen Biotopflächen wird auf den randlichen Baustreifen verzichtet werden.<sup>12</sup>

Ferner können baubedingte Grundwasserabsenkungen zu Veränderungen des Bodenwasserhaushaltes und damit zu einer Beeinträchtigung der Vegetation und der Bodenorganismen führen.

#### b) Anlagebedingte Auswirkungen

Das geplante Vorhaben bewirkt dauerhafte Beeinträchtigungen bzw. den dauerhaften Entzug der Lebensräume von Tieren und Pflanzen durch Überbauung, Anlage von Regenrückhalte- und Versickerungsbecken und Aufschüttung von Seitenablagerungen, die eine Reduktion der Arten- und Individuenzahl sowie die Veränderung des Artenspektrums auf den umliegend verbleibenden Flächen zur Folge haben. Dabei spielen die Eingriffe in die Waldflächen im Westen und Osten des Trassenabschnittes als Verlust von hochwertigen Waldbiotopen eine bedeutende Rolle. Weitere erhebliche Beeinträchtigungen stellen die aufgrund der Trassenlage bzw. der Schüttung von Seitenablagerungen notwendig werden Gewässerverlegungen des Seebachs und der Lindach insbesondere wegen der Beseitigung der bachbegleitenden Gehölzbestände dar. Ebenso werden wertvolle Streuobstwiesenbestände nördlich entlang der BAB östlich des Waldgebiets Hasenholz und südlich der BAB östlich der L 1200 und vor allem östlich der L 1214 beseitigt. Sie dienen insgesamt einigen vom Aussterben bedrohten Vogelarten als Lebensraum und sind Teil des "Important Bird Area Nr. 108". Es ergeben sich trotz der engen Bündelung mit der BAB A 8 zusätzliche Trennwirkungen insbesondere im Bereich der Streuobstwiesen südlich von Ai-

---

<sup>11</sup> Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie, Teil C - 7/24, 7/25

<sup>12</sup> Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, Teil C - 8/29

<sup>13</sup> Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, Teil C - 8/30

chelberg und im Hinblick auf die Bestände von Amphibien und Libellen am Regenrückhaltebecken der BAB A 8 im Bereich der Autobahnanschlußstelle Weilheim/Aichelberg.

#### c) Betriebsbedingte Auswirkungen

Als betriebsbedingte Auswirkungen sind bei dem Betrieb einer Schienenstrecke insbesondere die Schallimmissionen zu berücksichtigen. Aufgrund der engen Bündelung mit der BAB A 8 sind dabei qualitativ kaum spürbare Veränderungen und Beeinträchtigungen zu erwarten. Je nach Gradientenlage verbessert (bei Einschnittslagen und entlang von Seitenablagerungen) bzw. verschlechtert (bei Dammlagen) sich die Lärmsituation in der Umgebung beider Verkehrsanlagen zumeist im nicht hörbaren Bereich. Nur in wenigen Abschnitten mit hohen Seitenablagerungen ist mit Verbesserungen der Gesamtschallsituation über 3 dB(A) zu rechnen. Emissionen von Schadstoffen, düngenden Stoffen, Stäuben und optischen Reizen treten gegenüber den Vorbelastungen durch die BAB in den Hintergrund und sind als unerhebliche zusätzliche Beeinträchtigungen zu vernachlässigen.

Eine Verbreiterung der Barrierewirkung führt zu einer erhöhten Gefahr des Verlustes bzw. von Verletzungen durch Kollisionen vorwiegend bei mobilen Tierarten wie flugfähigen Insekten, Vögeln und Säugetieren sowie sekundären Aasfressern (Greifvögel). Durch die entsprechende Ausgestaltung der Seitenablagerungen und Lärmschutzwälle auf beiden Seiten der Trassen wird diese Gefahr minimiert.

#### (4) Schutzgut Boden

##### a) Baubedingte Auswirkungen

Das Vorhaben wirkt sich während der Bauzeit auf Böden durch Baustelleneinrichtungen, wie z.B. Baustraßen, Lager- und Abstellflächen, sowie den eigentlichen Bauarbeiten aus. Die Folgen sind in erster Linie Bodenversiegelungen und Verdichtungen des Unterbodens. Zu Beeinträchtigungen der Vegetation und der Bodenorganismen kann es durch baubedingte Grundwasserabsenkungen und dadurch bedingte Änderungen des Bodenwasserhaushalts kommen. Die durch den Baustellenverkehr verursachten Schadstoffemissionen führen zu einem zeitlich begrenzten, verstärkten Schadstoffeintrag in den Boden. Die Vorhabenträgerin geht zum gegenwärtigen Zeitpunkt davon aus, daß die Baustelleneinrichtungen im wesentlichen auf Flächen geplant werden, die künftig ohnehin vom Vorhaben in

---

<sup>14</sup> Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, Teil C - 8/31)

<sup>15</sup> Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, Teil C - 8/41

<sup>16</sup> Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie, Teil C - 7/6 -

Anspruch genommen werden. Trotzdem ergeben sich bauzeitlich bedingte Beeinträchtigungen für den Boden in seinen Funktionen als Standort für Kulturpflanzen, als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf und als Filter und Puffer für Schadstoffe.

#### b) Anlagebedingte Auswirkungen

Der Fahrweg wird als Feste Fahrbahn ausgestaltet und versiegelt daher Böden im Trassenbereich. Die betroffenen Böden verlieren damit vollständig ihre Funktion. Gleiches gilt für die Neuanlage von Bahnseitenwegen und Wirtschaftswegen. Durch Dämme, Seitenablagerungen und Einschnitte sowie Gewässerverlegungen werden im gesamten Planfeststellungsabschnitt Böden dauerhaft in ihren Funktionen beeinträchtigt. Es werden insbesondere bei km 34,20 kleinflächig staunasse Böden mit einem hohen Potential als Standort für natürliche Vegetation und Böden mit hochwertigen Funktionen als Filter und Puffer zwischen km 34,25 und km 34,35 (Waldgebiet Hasenholz) und zwischen km 35,00 bis 35,30, km 35,70 bis km 35,80 bzw. km 35,90 bis km 36,00 (Lindachtal) dauerhaft durch Abtrag oder Überschüttung beeinträchtigt. Teilflächen stehen als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf durch Versiegelung nicht mehr zur Verfügung. Nördlich der BAB A 8 werden durch geplante Seitenablagerungen zwischen km 34,20 bis km 34,50 und km 36,30 bis km 37,00 ebenfalls Böden in ihren sehr hochwertigen Funktionen als Filter und Puffer für Schadstoffe dauerhaft eingeschränkt.

#### c) Betriebsbedingte Auswirkungen

Die geplante Feste Fahrbahn erfordert keinen Einsatz von Herbiziden. Sonstige betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind ebenfalls nicht zu erwarten.

#### (5) Schutzgut Wasser

Die für einige Schutzgüter vorteilhafte optimierte Trassenführung greift teilweise erheblich in den Wasserhaushalt ein insbesondere mit der Verlegung der Lindach,

- der aus der Optimierung resultierenden Unterfahrung des Rastplatzes und der damit verbundenen Verlegung verschiedener Gewässer im Seebachtal,

---

<sup>17</sup> Erläuterungsbericht zur Linienführung, Teil A - 43 -

<sup>18</sup> Erläuterungsbericht zu Boden, Teil C - 5/4 - 5/6 -

<sup>19</sup> Erläuterungsbericht zum Landschaftpflegerischen Begleitplan, Teil C - 8/4 -

<sup>20</sup> Erläuterungsbericht zu Boden, Teil C - 5/4 -

<sup>21</sup> Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie, Teil C - 7/7, 7/8 -

<sup>22</sup> Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie, Teil C - 7/7 -

<sup>23</sup> DB AG, Erläuterungsbericht zu Hydrogeologie und Wasserwirtschaft, Kapitel 4

- den Hochwasserschutzmaßnahmen am Seebach sowie
- den Entwässerungsmaßnahmen der Trasse und ihres Untergrunds.

Der künftige Wasserlauf der Lindach westlich der Kläranlage der Stadt Weilheim soll auch nach der Verlegung naturnah ausgestaltet werden und dadurch seine ursprünglichen hydraulischen Verhältnisse beibehalten.

Das Hochwasserrückhaltebecken am Seebach wird vor allem mit einem Stauziel für ein hundertjähriges Hochwasser in bislang vorrangig landwirtschaftlich genutzte Flächen eingreifen. Allerdings sind diese Flächen bereits für Kompensationsmaßnahmen im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans mit entsprechender Nutzungsänderung vorgesehen. In diesen Flächen sind auch einige Gewässerungsverlegungen erforderlich, die durch diese Maßnahmen aufgewertet werden sollen.

Die Betrachtung der Einleitungsmengen in den Seebach aus den Entwässerungsanlagen entlang der Bahnstrecke zusammen mit den geplanten Hochwasserschutzanlagen am Seebach könnte zum Ergebnis haben, daß sich diese Konzeption auf die Hochwassersituation in Holzmaden auswirkt.

Aufgrund der vielfältigen baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser wird hierauf ausführlich unter B.IV.4.(6) eingegangen.

#### (6) Schutzgüter Klima und Luft

##### a) Baubedingte Auswirkungen

Da die Baustelleneinrichtungen auf den anlagebedingt beanspruchten Flächen vorgesehen sind, beschränken sich die baubedingten Auswirkungen auf Beeinträchtigungen der lufthygienischen Situation durch die Emissionen von Luftschadstoffen von Baumaschinen und -fahrzeugen. Durch die Vorbelastung durch die BAB-Verkehrs-Emissionen ist die zusätzliche Belastung als gering einzuschätzen. Die Durchlüftung des Gebietes ist gut, so daß von keiner nennenswerten Belastung ausgegangen werden kann.

---

<sup>24</sup> DB AG, Erläuterungsbericht zu Hydrogeologie und Wasserwirtschaft, Kapitel 4.3

<sup>25</sup> DB AG, Seebachdurchlaß und Hochwasserschutz am Seebach bei Holzmaden, Lageplan Anlage A15

Blatt 8

<sup>26</sup> DB AG, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenübersicht Anlage C 13 Blatt 2

<sup>27</sup> DB AG, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Kapitel 9.4 und 10

<sup>28</sup> DB AG, Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie, Kapitel 7.4.1, sowie Stellungnahmen der Abteilung V, Regierungspräsidium Stuttgart vom 30.06.98, der Unteren Verwaltungsbehörde beim Landratsamt Esslingen vom 29.06.98 sowie der Gewässerdirektion Neckar vom 01.07.98

#### b) Anlagebedingte Auswirkungen

Hier sind einerseits die Reliefveränderungen durch weitere Dammbauwerke, Seitenablagerungen und Einschnitte maßgebend und andererseits die Inanspruchnahme klimatisch relevanter Waldflächen. Die Ergebnisse der Modellrechnungen zeigen, daß nur im unmittelbaren Nahbereich eine Veränderung der Kaltluftabflußströme erfolgt, die sich jedoch nicht auf die Siedlungsbereiche von Holzmaden auswirkt. Die Rodung und Überbauung von Teilen der Waldgebiete Hasenholz und Ziegelrain führen zu einem teilweisen Verlust des Waldinnenklimas und der Funktion als Klimaschutzwald. Auch die Funktion als Immissions-schutzwald wird insbesondere im Bereich des Hasenholzes eingeschränkt und die Filterwirkung der Waldflächen aus lufthygienischer Sicht beeinträchtigt.

#### c) Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten, da weder die klimatischen Funktionen durch den Betrieb der Bahnstrecke beeinträchtigt werden noch relevante Luftschadstoffe beim elektrischen Betrieb entstehen werden.

### (7) Schutzgut Landschaft

#### a) Baubedingte Auswirkungen

Auch wenn als Bauflächen überwiegend nur die Flächen benötigt werden, die für das Vorhaben, die Seitenablagerungen und sonstige Folgemaßnahmen beansprucht werden, ist bereits eine bauzeitliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu erwarten. Die Böschungflächen und Seitenablagerungen sind noch nicht begrünt. Der Ausgangszustand kann allerdings innerhalb weniger Vegetationsperioden wieder hergestellt werden.

#### b) Anlagebedingte Auswirkungen

Grundsätzlich anders stellt sich die Situation bei den anlagebedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes dar. So werden vor allem Flächen in Anspruch genommen. Flächen, die teilweise versiegelt werden, gehen damit dauerhaft für die Landschaft verloren. Ein Teil der beanspruchten Flächen übernimmt jedoch wieder landschaftspflegerische Funktionen. Die Zerschneidungswirkung der BAB A 8 wird zusätzlich verstärkt. Besonders gravierend ist dies im Bereich der Autobahnanschlußstelle Aichelberg, wo ein insgesamt ca. 250 m breiter Verkehrskorridor entsteht. Die bedeutendsten Eingriffe liegen in der Beeinträchtigung landschaftsbildprägender Strukturen im Bereich des Hasenholzes, bei der Verlegung der Lindach, bei den Streuobstwiesenbeständen unmittelbar östlich der L 1200, bei der Seebach-

---

<sup>29</sup> Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, Teil C - 8/12, 8/13

un. führung und den Streuobstflächen östlich der L 1214 auf der Gemarkung Aichelberg mit der teilweisen Verlegung des Seebachs. Das Landschaftsbild wird insbesondere in Brücken- und Dammlagen durch den Gleiskörper mit der Oberleitung technisch überprägt. Die Tunnelportale weisen aufgrund ihrer Lage einerseits im Einschnitt, andererseits im Wald keine große visuelle Fernwirkung auf. Die Dämme, Aufschüttungen und Seitenablagerungen, die in den Einschlußflächen zwischen Autobahn und NBS zum Teil bis zu 25 m hoch sind und die Gradienten der BAB um 7 - 8 m überragen, wirken beeinträchtigend und schränken bestehende Sichtverbindungen ein. Einerseits wird durch die Gestaltung der Böschungsfelder die starke visuelle Wirkung der BAB vermindert, andererseits wirkt die lineare Beschaffenheit der Dämme nicht landschaftstypisch.

#### c) Betriebsbedingte Auswirkungen

Der Betrieb der Bahnstrecke wird aufgrund der erheblichen Vorbelastung durch die BAB als relativ geringe Zusatzbelastung angesehen. Die Führung in Einschnittslage und die Sichtverschattung durch die parallelen Dämme schließen Störungen weitgehend aus.

### (8) Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

#### a) Kulturgüter

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen, die über das Maß an Beeinträchtigung hinsichtlich des Landschaftsbildes wie unter (7) beschrieben hinausgehen, gehen auf die schützenswerten Kultur- und sonstige Denkmale nicht aus. Durch den Bau der NBS wird das Grabungsschutzgebiet "Versteinerungen Holzmaden" auf einer Länge von 4100 m gequert. Es sind über weite Abschnitte Einschnitte geplant und im Bereich des Rastplatzes "Vor dem Aichelberg" ein 225 m langer Tunnel. Dies ist mit Eingriffen in das Erdreich sowie in den anstehenden fossilienreichen Schiefer verbunden.

#### b) Sachgüter

Physikalisch bedingt, können magnetische Felder aus der 15 KV-Oberleitung den Kathodenstrahl einer Bildröhre (insbesondere eines Monitors) sowie medizinische Diagnosegeräte (z.B. EEG/EKG) beeinflussen.

Da am Bahnstromversorgungssystem bzw. an der Leitungsgeometrie keine Vorkehrungen getroffen werden können, sind technische Abhilfemaßnahmen nur beim Beeinflußten möglich.<sup>30</sup>

(9) Land- und Forstwirtschaft

a) Baubedingte Auswirkungen

Die baubedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Land- und Forstwirtschaft sind eng mit denen auf das Schutzgut Boden verknüpft. Es wird daher auf die dortigen Ausführungen verwiesen. Außerdem werden die land- und forstwirtschaftlichen Kulturen zeitlich befristet durch Abgas- und Staubemissionen entlang der Trasse und der Baustraßen beeinträchtigt.

b) Anlagebedingte Auswirkungen

Ergänzend zu den Aussagen zum Schutzgut Boden wirken sich die Anlagen des Vorhabens auf landwirtschaftlich genutzte Flächen aus. Hochwertige landwirtschaftliche Standorte gehen (voraussichtlich) zwischen dem Lindachtal und dem Rastplatz "Vor dem Aichelberg" (km 35,50 bis km 35,80 und km 36,60 bis km 36,90) verloren. Östlich der L 1214 wird ein landwirtschaftliches Anwesen durch die Trasse überplant.

Zudem werden durch die Verlegung der Lindach und durch Flächeneinschlüsse ungünstige Parzellenformen geschaffen, die eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung der Flächen erschweren. Auf anderen Flächen ändert sich im Rahmen der geplanten Kompensationsmaßnahmen für landschaftspflegerische Maßnahmen die Nutzung oder sie wird eingeschränkt.

Für den Bau der Neubaustrecke und die Schüttung von Seitenablagerungen werden zudem Waldflächen entlang des Waldgebiets Hasenholz (km 34,30 bis km 34,40) und im Bereich des Alaufstiegs im Gewann Ziegelrain gerodet bzw. beeinträchtigt. Dies hat zur Folge, daß insbesondere in südexponierten Lagen der Waldbestand durch Windbruch gefährdet wird. Gleichzeitig ist damit zu rechnen, daß das Waldbinnenklima gestört sein wird und ein Ertragsrückgang wegen ausgehagerten Randbereichen für die Forstwirtschaft folgt.

---

<sup>30</sup> Neubau von 15 KV-Oberleitungsanlagen, Nachweis der Grenzwerteinhaltung 26.BImSchV, Schr. Eisenbahn-Bundesamt-Zentrale vom 13.01.1999

<sup>31</sup> Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie, Teil C, - 7/26 -

<sup>32</sup> Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie, Teil C, - 7/27 -

### c) Betriebsbedingte Auswirkungen

Ein Einsatz von Herbiziden ist nicht vorgesehen. Sonstige betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Land- und Forstwirtschaft sind nicht zu erwarten.

## III. Verfahrensablauf

### 1. Antrag

Am 27.04.1998 beantragte die Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz die Planfeststellung für die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, Abschnitt 2.1c Kirchheim - Weilheim - Aichelberg. Das Eisenbahn-Bundesamt leitete den Antrag am 08.05.1998 an das Regierungspräsidium Stuttgart zur Durchführung des Anhörungsverfahrens weiter.

### 2. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Stuttgart, als Planfeststellungsbehörde für diesen Beschluß ergibt sich aus § 3 (2) Nr. 1 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVerkVwG, v. 27.12.1993, BGBl. I S.2394 und aus dem Organisationserlaß des BMV vom 31.12.1993 VkB1. 2/94 S.90).

### 3. Anhörungsverfahren

Das Regierungspräsidium Stuttgart leitete als zuständige Anhörungsbehörde das Anhörungsverfahren mit Erlaß vom 13.05.1998 an die Städte Kirchheim und Weilheim sowie die Gemeinden Holzmaden und Aichelberg ein.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat den Trägern öffentlicher Belange mit Schreiben vom 13.05.1998 Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 26.06.1998 gegeben. Die Planunterlagen haben in den Städten Kirchheim und Weilheim und den Gemeinden Holzmaden und Aichelberg in der Zeit vom 08.06.1998 bis 07.07.1998 (einschließlich) öffentlich ausgelegt. Ort und Zeit wurden in den örtlichen Bekanntmachungsorganen in der 22. KW 1998 ortsüblich bekannt gemacht. Die Einwendungsfrist ist am 21.07.1998 abgelaufen. Die Bürgermeisterämter der Auslegungsgemeinden haben die nicht ortsansässigen Betroffenen von der Planauslegung benachrichtigt.

Bei der Auslegung lagen auch alle Unterlagen aus, die für die Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nach dem UVPG und den umweltrechtlichen Fachgesetzen von der Vorhabenträgerin vorgelegt werden mußten. Die Öffentlichkeit hatte damit die Mög-

---

<sup>33</sup> Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie, Teil, C, - 7/28 -

lichkeit, sich umfassend über die Umweltauswirkungen zu informieren und sich dazu zu äußern (§ 9 Abs. 1 UVPG).

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurden von der Vorhabenträgerin auch im Hinblick auf von Trägern öffentlicher Belange vorgebrachten Bedenken und Anregungen Änderungen bei der Planung vorgenommen. Diese Planänderungen betrafen insbesondere die Reduzierung der Lindachverlegung, die Seebachverlegung am Alaufstiegstunnel, die Troglösung von ca. km 37,5 bis ca. km 37,7 (östlich Rastplatz), Änderungen bei der Entwässerung, die Hochwasserentlastungsanlage am Seebach, den Bereich Hasenholz nördlich der BAB A 8 sowie Änderungen bei den Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes.

Zum Erörterungstermin am 04. und 05.11.1998 in der Limburghalle in Weilheim wurde durch öffentliche Bekanntmachungen im Staatsanzeiger vom 19.10.1998 und in den örtlich verbreiteten Tageszeitungen am 22.10.1998 ordnungsgemäß eingeladen. Außerdem wurde der Termin in den betroffenen Städten und Gemeinden ortsüblich bekanntgemacht. Dies war möglich, da mehr als 50 Benachrichtigungen zu ersetzen waren. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 12.10.1998 von dem Erörterungstermin benachrichtigt.

#### (1) Beteiligung der Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange

Im Anhörungsverfahren wurden folgende Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange, Verbände und Leitungsträger beteiligt:

TÖB	Zusatz	Straße	Ort
Stadt Kirchheim u. T.	Bürgermeisteramt	Marktstr. 14	73230 Kirchheim u. T.
Stadt Weilheim a.d.T.	Bürgermeisteramt		73231 Weilheim a.d.T.
Gemeinde Aichelberg	Bürgermeisteramt		73101 Aichelberg
Gemeinde Holzmaden	Bürgermeisteramt		73271 Holzmaden
Landratsamt Esslingen		Pulverwiesen 11	73726 Esslingen
Landratsamt Göppingen		Lorcher Str. 6	73033 Göppingen
Gemeindeverw.-verband	Raum Bad Boll	Erlengarten 1	73087 Bad Boll
Verwaltungsgemeinschaft	Kirchheim	Marktstr. 14	73230 Kirchheim u. T.
Verwaltungsgemeinschaft	Weilheim	Bürgermeisteramt	73231 Weilheim a.d.T.
Verband Region Stuttgart		Kronenstr. 25	70174 Stuttgart
Regierungspräsidium	Referat 14.1	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Regierungspräsidium	Referat 17	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Regierungspräsidium	Abteilung II	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Regierungspräsidium	Referat 21	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart

Regierungspräsidium	Referat 22	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Regierungspräsidium	Referat 24	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Landesdenkmalamt	Baden-Württemberg	Mörikestr. 12	70178 Stuttgart
Regierungspräsidium	Referat 27	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Regierungspräsidium	Abteilung III	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Regierungspräsidium	Referat 33	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Amt für Landwirtschaft,	Landschafts- und Bodenkultur	Marktstr. 16	72622 Nürtingen
Amt für Landwirtschaft,	Landschafts- und Bodenkultur	Pappelallee 10	73037 Göppingen
Amt für Flurneuordnung	und Landentwicklung	Jesinger Str. 52	73230 Kirchheim
Landesamt für Flurneuordnung und	Landentwicklung Baden- Württemberg	Stuttgarter Str. 161	70806 Kornwestheim
Forstdirektion Stuttgart		Marienstr. 48	70178 Stuttgart
Regierungspräsidium	Abteilung IV	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Regierungspräsidium	Referat 42	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Straßenbauamt Kirchheim		Osianderstr. 6	73230 Kirchheim u. T.
Landesamt für	Straßenwesen	Krailenshaldenstr. 44	70469 Stuttgart
Regierungspräsidium	Abteilung V	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Regierungspräsidium	Referat 51	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Regierungspräsidium	Referat 52	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Regierungspräsidium	Referat 53	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Regierungspräsidium	Abteilung VI	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Regierungspräsidium	Abteilung VII	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Regierungspräsidium	Referat 72	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Staatliches Gewerbeaufsichtsamt	Amt für Arbeits- und Umweltschutz	Jägerstr. 22	70174 Stuttgart
Staatliches Gewerbeaufsichtsamt	Amt für Arbeits- und Umweltschutz	Willi-Bleicher-Str. 3	73033 Göppingen
Regierungspräsidium	Referat 73	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Bezirksstelle für	Naturschutz und Landschaftspflege	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Regierungspräsidium	Referat 74	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Regierungspräsidium	Referat 75	Ruppmannstraße 21	70565 Stuttgart
Gewässerdirektion	Neckar	Schloßgasse 6	74354 Besigheim
Gewässerdirektion	Bereich Kirchheim	Max-Eyth-Str. 57	73230 Kirchheim

Landesanstalt für Umweltschutz	Baden-Württemberg, Ref. Lärmschutz	Griesbachstr. 3	76185 Karlsruhe
Geologisches Landesamt	Baden-Württemberg	Albertstr. 5	79104 Freiburg
Geologisches Landesamt	Zweigstelle Stuttgart	Urbanstr. 53	70182 Stuttgart
Landesbergamt	Baden-Württemberg	Urachstr. 23	79102 Freiburg
Oberfinanzdirektion Stuttgart	Bundesvermögensabtei- lung	Talstr. 40	70188 Stuttgart
Staatliches	Liegenschaftsamt	Seidenstr. 23	70174 Stuttgart
Polizeidirektion	Esslingen	Agnespromenade	73728 Esslingen
Polizeidirektion	Göppingen	Schillerstr. 17	73033 Göppingen
Wehrbereichsverwaltung	V	Heilbronner Str. 186	70191 Stuttgart
Deutsche Post AG	Direktion Stuttgart	Friedrichstr. 8	70174 Stuttgart
Deutsche Telekom AG	Niederlassung 1	Postfach 50 20 30	70369 Stuttgart
Deutsche Telekom AG	Niederlassung Schw. Hall	In den Herrenäckern 11	74523 Schwäbisch Hall
Energie-Versorgung	Schwaben AG (EVS)	Kriegsbergstr. 32	70174 Stuttgart
Gasversorgung	Süddeutschland GmbH	Am Wallgraben 135	70565 Stuttgart
Neckarwerke Stuttgart AG		Küferstr. 2	73728 Esslingen
Deutsche transalpine	Ölleitungs-GmbH	Hohenlindener Str. 8	81677 München
Landeswasserversorgung	Zweckverband	Schützenstr. 4	70182 Stuttgart
Bodensee-	Wasserversorgung	Hauptstr. 163	70563 Stuttgart
Deutscher Wetterdienst	Wetteramt Stuttgart	Am Schnarrenberg 1	70178 Stuttgart
Industrie- und	Handelskammer Stuttgart	Jägerstr. 30	70174 Stuttgart
Geschäftsbereich Netz	Betriebsstandort Stgt. NNB	Heilbronner Str. 7	70174 Stuttgart
Geschäftsbereich Fernverkehr	Regionalbereich Südwest	Heilbronner Str. 7	70174 Stuttgart
Geschäftsbereich Personennahverkehr	Regionalbereich Württemberg	Heilbronner Str. 7	70174 Stuttgart
DB Cargo	Niederlassung Stuttgart	Heilbronner Str. 7	70174 Stuttgart
Mannesmann Arcor	Niederlassung Stuttgart	Heilbronner Str. 190	70191 Stuttgart
DB Energie	Niederlassung Süd	Lohwiesenweg 1	76135 Karlsruhe
Landesnatschutzverband	Baden-Württemberg	Olgastr. 19	70182 Stuttgart
Bund für Umwelt- und	Naturschutz e.V.	Rotebühlstr. 86 I	70178 Stuttgart
Naturschutzbund	Deutschland	Tübinger Str. 15	70178 Stuttgart
Schutzgemeinschaft	Deutscher Wald	Königstraße 74	70597 Stuttgart
Landesjagdverband	Baden-Württemberg	Kernerstr. 9	70182 Stuttgart
Landesfischereiverband	Baden-Württemberg	Reitzensteinstr. 8	70190 Stuttgart

Schwarzwaldverein	e.V.	Wilhelmstr. 1 c	79098 Freiburg
Schwäbischer Albverein	e.V.	Hospitalstr. 21 B	70174 Stuttgart
Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde	in Baden-Württemberg e.V.	Neue Str. 150	70186 Stuttgart

Hinweis: Es wurden die zum Zeitpunkt der Anhörung der Träger öffentlicher Belange geltenden Bezeichnungen und Ämter aufgeführt. In einigen Bereichen hat sich die durchgeführte Behördenreform ausgewirkt und zu Zusammenlegungen und neuen Bezeichnungen geführt.

## (2) Private Einwender

Ca. 1500 private Einwender haben sich zum überwiegenden Teil durch Unterschriftenlisten zum Vorhaben geäußert. Sämtliche individuell oder in Unterschriftenlisten vorgetragenen Einwendungen wurden in das Verfahren einbezogen und sind inhaltlich im nachfolgenden Teil IV. behandelt. Soweit die in den Einwendungen angesprochenen Punkte mit den allgemeinen Aussagen erfaßt sind, werden die Einwendungen zur Vermeidung von Wiederholungen insoweit nicht mehr gesondert angesprochen. Soweit in Einwendungen darüber hinausgehend Inhalte vorgetragen werden, werden diese den einzelnen Sachthemen zugeordnet und dort unter Angabe einer Schlüsselnummer explizit abgehandelt.

Einige wenige private Einwendungen sind nach Ablauf der Einwendungsfrist bei der Anhörungsbehörde bzw. der Auslegungsgemeinde eingegangen und daher präkludiert (§ 20 Abs. 2 AEG).

## Hinweis:

Aus datenschutzrechtlichen Gründen dürfen personenbezogene Daten Dritten nur mit Einwilligung des Betroffenen oder aufgrund besonderer gesetzlicher Grundlage bekanntgegeben werden. Da diese Voraussetzungen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren i.d.R. nicht gegeben sind, ist dafür Sorge zu tragen, daß personenbezogene Daten Dritten nur verschlüsselt zugänglich zu machen sind.

Zur Gewährleistung des Rechts auf informelle Selbstbestimmung der betroffenen Bürger sind die Namen aller natürlichen Personen, vor allem der Eigentümer und Einwender, durch Schlüsselnummern ersetzt worden. Dies gilt ebenfalls für das Grunderwerbsverzeichnis und die Grunderwerbspläne (vgl. Teil A der Technischen Planung, Grunderwerbsverzeichnis und Anlagen A 19a-A und A 19 b-A).

Sofern sich Einwendungen nicht durch Zusagen, Schutzvorkehrungen, Nebenbestimmungen und den allgemeinen Ausführungen zu den einzelnen Sachthemen erledigt haben und zurückgenommen wurden, wird den betroffenen Einwendern, deren Einwendungen zurückgewiesen werden durch das Eisenbahn-Bundesamt eine Schlüsselnummer zugeteilt. Über ihre jeweilige Schlüsselnummer werden der/die Einwender/in durch die Eisenbahn-Bundesamt informiert.

#### 4. Änderungen und Ergänzungen des Planes

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurden von der Vorhabenträgerin im Hinblick auf vorgebrachte Bedenken und Anregungen Änderungen bei der Planung vorgenommen. Diese Planänderungen betreffen insbesondere die Reduzierung der Lindachverlegung, die Seebachverlegung am Albaufstiegstunnel, die Troglösung von ca. km 37,5 bis ca. km 37,7 (östlich Rastplatz Aichelberg), Änderungen bei der Entwässerung, den Bereich Hasenholz nördlich der BAB A 8 sowie Änderungen bei den Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes.

Änderungen und Ergänzungen, die sich im 1. und 2. Deckblattverfahren im Planfeststellungsverfahren bzw. als Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ergeben haben, sind im abschließenden Deckblatt berücksichtigt, das insoweit die ursprüngliche Planung ersetzt.

Darüber hinaus werden die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens von der Vorhabenträgerin nachgereichten Planunterlagen, die die Änderungen der Planung dokumentieren (also nur der Information dienen und nicht festgestellt werden), ebenfalls als Grundlage für diese Planfeststellung einbezogen. Dabei handelt es sich zum einen um die in dem Band "Wassertechnische Fragenstellung - Ergänzende Überprüfung" (Stand November 1998) enthaltenen Anlagen 2 bis 14 mit Plänen zu Änderungen im Bereich der Wasserwirtschaft. Zu diesen Änderungen im Bereich der Wasserwirtschaft wurde von der Vorhabenträgerin ein neuer Textband (Wasserwirtschaftliche Tatbestände) aufgestellt und in den Teil A, Band 1 der technischen Planung nachträglich aufgenommen. Die wasserrechtlichen Tatbestände werden somit Gegenstand dieser Entscheidung.

Zum anderen geht es um Änderungen im Bereich Hasenholz und beim Landschaftspflegerischen Begleitplan. Diese sind überwiegend textlich dokumentiert in einem als "Blaudruck" (Stand November 1998) bezeichneten und am 01.12.1998 bei der Anhörungsbehörde eingegangenen Band. Die restlichen Textteile finden sich in einem am 15.11.1998 dort eingegangenen Band. Im letzteren Band befinden sich zudem die überarbeiteten Biotopbögen

zur "Biotopbeschreibung und -bewertung einschließlich Konfliktanalyse" (A/1 - A/176) sowie als Anlage 13 "Deckblätter zu Anlage C 13 Blätter 1 bis 3" (identisch mit Anlage A 16-A, jedoch ohne Berücksichtigung der 2. Planänderung bei der Lindachverlegung) und als Anlage 14 "Deckblätter zu Anlage C 14 Blätter 1 bis 20" (identisch mit Anlage A 17-A, jedoch ohne Berücksichtigung der 2. Planänderung bei der Lindachverlegung). Die 2. Planänderung im Bereich der Lindachverlegung sowie eine Neubewertung der Ausgleichsmaßnahme A 3.3 ist in den Anlagen A 16-A bzw. A17-A sowie in Deckblättern zum Landespflegerischen Begleitplan (Stand Dezember 1999) dokumentiert.

Desweiteren hat die Vorhabenträgerin eine ergänzende Überprüfung der Abwägung einer Filstaltrasse gegenüber einer autobahnnahen Trasse durchgeführt und dies in 2 Bänden (Stand 02.11.1998) dokumentiert.

#### IV. Rechtliche Würdigung

##### 1. Planrechtfertigung

Das beantragte Vorhaben ist insgesamt planerisch gerechtfertigt. Das Gebot der Planrechtfertigung erfordert es, daß das Vorhaben den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes entspricht und - im Hinblick darauf, daß privates Eigentum in Anspruch genommen werden soll - zum Wohle der Allgemeinheit (Art. 14 Abs. 3 GG) objektiv erforderlich, d.h. vernünftigerweise geboten ist.

Die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg ist in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege vom 15.11.1993 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs (Überhang) aufgenommen. Dieser Bedarfsplan ist eine Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15.11.1993 (BSchWAG). Nach § 1 Abs. 2 BSchWAG ist die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan für die Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verbindlich. Damit konkretisiert der Gesetzgeber den Bedarf im Sinne der Planrechtfertigung für die in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben. Gegen die Bedarfsplanung durch den Gesetzgeber bestehen keine verfassungsrechtlichen Bedenken. Der Bedarfsplan enthält aber, entgegen den Ausführungen des Gutachters der Einwender 125 bis 132, keine Festlegung auf eine bestimmte Streckenführung, nimmt also keine Entscheidung der genauen Trassierung vor. Eine Entscheidung des Gesetzgebers für eine Filstaltrasse kann nicht aus dem Bedarfsplan und seiner zugrundeliegenden Übersichtskarte entnommen werden.

Darüber hinaus entspricht die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg 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 2.5.13). Da das Angebot im Schienenverkehr sich im Verhältnis zum Straßennetz bis in die 90er Jahre nahezu nicht veränderte, bzw. sich die Verbesserungen der Schieneninfrastruktur auf Qualitätssteigerungen auf den bestehenden Hauptstrecken, insbesondere durch Elektrifizierung, beschränkte und damit nicht mehr in allen Fällen als verkehrsgerecht angesehen werden konnte, bestand Handlungsbedarf. Folge dieses hinter der Verkehrsentwicklung zurückgebliebenen Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur ist eine zunehmende Überlastung aller Verkehrsträger (Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995, S. 19).

Die Zielsetzungen der Landesplanung richten sich an diesen Bedürfnissen aus. Die Oberzentren Stuttgart und Ulm als Orte mit hervorgehobener Bedeutung innerhalb des raumplanerischen Systems zentraler Orte sollen an die Schnellbahnstrecke angebunden sein (Landesentwicklungsplan 1983, Plansatz 1.5.6). Der Rang der Landeshauptstadt Stuttgart innerhalb der europäischen Wirtschaftsräume soll gestärkt werden (Landesentwicklungsplan 1983, Plansatz 3.1.2). Auch in der Fortschreibung des Landesentwicklungsplanes, zu der derzeit die Anhörung der Träger öffentlicher Belange erfolgt, ist die Aufnahme der Trasse als Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Ulm - Augsburg geplant.

Die landesplanerischen Vorgaben werden weiter konkretisiert im Regionalplan für die Region Stuttgart vom 22. Juli 1998 (rechtskräftig seit 01.03.1999). Die Trasse der NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg findet ihren Niederschlag sowohl im Textteil (Plansatz 4.1.2.1) als auch im Kartenteil, in dem sie nachrichtlich aufgenommen ist.

Die Erforderlichkeit der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg ergibt sich ferner aus der Berücksichtigung der Ausbaupläne für den europäischen Eisenbahnverkehr (§ 3 Abs. 2 BSchWAG) und damit aus dem Planungsansatz für das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Europäischen Union (Entscheidung Nr. 1692/96EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes) und dem Bundesverkehrswegeplan 1992. Die

Strecke ist im Leitschema des transeuropäischen Verkehrsnetzes mit dem Planungshorizont 2010 zwischen Stuttgart und Ulm als Neubaustrecke und zwischen Ulm und Augsburg als Ausbaustrecke enthalten und erfüllt die in Art. 10 Abs. 2 der o.g. Entscheidung Nr. 1692/96EG angegebenen Kriterien einer Strecke, die in das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz aufgenommen werden soll.

Die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg ist als Teilstück der Magistralen Amsterdam - Rhein/Main - München - Salzburg - Südosteuropa sowie Paris - Wien Bestandteil des Europäischen Infrastrukturleitplanes 1992, aufgestellt vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC), in dem ein Netz europäischer Magistralen definiert ist, die auf der Grundlage gemeinsam vereinbarter Zielvorgaben nach einheitlichen Kriterien ausgestaltet werden sollen. Die Anpassung der Streckenleistungsfähigkeit und der Reisegeschwindigkeit im Hinblick auf ein wettbewerbsfähiges Angebot stellt dabei ein wesentliches Element dar. Auch der Bundesverkehrswegeplan stellt im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes die Ziele auf, ein Hochgeschwindigkeitsnetz der Eisenbahnen in Deutschland zur Attraktivitätssteigerung aufzubauen und Kapazitätsengpässe abzubauen. Die Streckenleistungsfähigkeit ist daher dem prognostizierten erhöhten Verkehrsaufkommen für das Jahr 2010 und darüber hinaus anzupassen und die Reisegeschwindigkeit auf ein höheres Niveau (250 km/h auf Neubaustrecken) auszulegen. Um die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen, ist es erforderlich, bestehende Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Dies wird durch die Trennung des schnellen vom langsamen Schienenverkehr erreicht, da so ein homogenes und damit leistungsfähiges Schienennetz aufzubauen ist, auf dem Züge mit vergleichbarer Geschwindigkeit und Konfiguration eingesetzt werden können.

Die Vorhabenträgerin hat dargestellt, daß bereits heute die Streckenleistungsfähigkeit der bestehenden 93,3 km langen Eisenbahnstrecke Stuttgart - Ulm über Plochingen und das Filstal erreicht bzw. überschritten ist (Erläuterungsbericht zur Vorhabensbegründung und zu den wesentlichen geprüften Alternativen, S. 18 ff).

Dabei legt die Vorhabenträgerin für ihre Untersuchungen den zweigleisigen Streckenabschnitt Plochingen - Göppingen zugrunde und gibt eine Belastung des Streckenabschnittes mit 269 Zügen (Fahrplan 93/94) an. Nach dem Fahrplan 96/97 verkehrten auf diesem Abschnitt 300 Züge pro Tag in beiden Richtungen (98 Züge im SPFV, 96 Züge im SPNV und 120 - 140 Züge im Güterverkehr).

Die vorhandene Streckenleistungsfähigkeit wird mit 246 Zügen pro Tag in beiden Richtungen angegeben, die sich durch CIR (Fahren auf elektronische Sicht) auf eine Leistungsfähigkeit von 312 Zügen pro Tag steigern läßt. Die Prognose auf der Grundlage des Verkehrsgutachtens Rothengatter/Kessel für den Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahr 1990 beträgt 444 Züge für das Jahr 2010 auf diesem Streckenabschnitt. Daraus resultiert eine erforderliche Streckenleistungsfähigkeit von 528 Zügen. Das entstehende Leistungsdefizit der vorhandenen Strecke von 216 Zügen/pro Tag kann nur durch den Bau von 2 zusätzlichen Gleisen behoben werden.

Der Streckenabschnitt von Stuttgart nach Plochingen ist zwar 4-gleisig ausgebaut, muß aber zusätzlich den S-Bahn-Verkehr und die Streckenverbindung in Richtung Reutlingen/Tübingen über die Neckartalbahn aufnehmen, welche mit 130 Zügen pro Tag im Personenverkehr zuzüglich des Güterverkehrs in Richtung Neckar-Alb-Region belegt ist. Für die Streckenleistungsfähigkeit wird von einer Grenze von ca. 240 Zügen/Tag bei befriedigender Betriebsqualität für eine 2-gleisige Mischbetriebsstrecke ausgegangen, da die Verspätungsanfälligkeit spürbar steigt, wenn diese überschritten wird. Der Kapazitätsengpaß kann um ca. 20 - 30 % gemindert werden, wenn, wie bereits o.a. durch die Einführung verkehrlenkender Maßnahmen und des Fahrens auf elektronische Sicht (CIR) die Leistungsfähigkeit der Strecke gesteigert wird. Die prognostizierte Steigerung des Verkehrsaufkommens sowohl im Schienenpersonennah- und -fernverkehr als auch im Schienengüterverkehr (laut Generalverkehrsplan Baden-Württemberg, S. 79 und 135, werden bis zum Jahr 2010 gegenüber 1990 der Schienenpersonen- und -güterverkehr im Land um jeweils 135 % zunehmen) kann mit der vorhandenen Infrastruktur nicht mehr aufgefangen werden. Auch die Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan 1992 gingen im Zusammenhang mit der Einheit Deutschlands, der Vollendung des EG-Binnenmarktes sowie der Öffnung der Grenzen nach Osteuropa von einem stürmischen Wachstum der Verkehrsleistungen aus. Durchgängig zwei neue Gleise im Korridor Stuttgart - Ulm - Augsburg werden in der Lage sein, jedes heute absehbare Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Die DB AG geht in ihren Prognosen davon aus, daß die Neubaustrecke im Schienenpersonenfernverkehr und im Güterverkehr mit insgesamt 200 Zügen bedient wird und auf der bestehenden Trasse 180 Züge des Fern- und Güterverkehrs verbleiben (vgl. Erläuterungsbericht zur Vorhabensbegründung und zu den wesentlichen geprüften Alternativen, S. 27). Auf der bestehenden Trasse ist noch der künftige Schienenpersonennahverkehr hinzuzurechnen, der durch das Freiwerden von Kapazitäten im Filstal noch gestärkt werden kann. Der Prognosehorizont 2010 ist dabei grundsätzlich nicht zu beanstanden, da auch die zugrundeliegenden übergeordneten Planungen diesen Zeitraum berücksichtigen (Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz, Bundesverkehrswegeplan, Generalverkehrsplan Baden-Württemberg).

Die bestehende Filstalstrecke entspricht darüber hinaus in ihrer bisherigen Ausstattung auch nicht den Anforderungen an eine Hochgeschwindigkeitsstrecke. Im Bereich des Alaufstiegs ist derzeit auf einer Länge von 8 km nur eine Höchstgeschwindigkeit von 70 - 100 km/h zulässig, auf der Albhochfläche beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 110 - 140 km/h, im Abschnitt Stuttgart - Plochingen 90 - 150 km/h und im dichtbesiedelten Filstal bis Süßen 90 - 110 km/h. Sie liegt damit weit unterhalb der geforderten Geschwindigkeiten von 200 km/h bei Ausbaustrecken und 250 km/h bei Neubaustrecken. Insofern ist der Neubau von zwei durchgängigen Gleisen in der Relation Stuttgart - Ulm vernünftigerweise geboten.

Damit sind auch die generellen Einwendungen zur Notwendigkeit einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zurückzuweisen, die insbesondere vom Landesnaturschutzverband, dem Naturschutzbund Deutschland und der Bürgerinitiative für eine menschengerechte Schnellbahntrasse (B.I.S.) vorgetragen wurden. Danach würde der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken keine Verlagerung des Individualverkehrs auf die Schiene bringen, sondern mehr Verkehr induzieren. Zumindest müßte auf den 8-spurigen Ausbau der BAB A 8 verzichtet werden, wenn nicht sogar ein Rückbau der BAB auf 4 Spuren erforderlich sei. Ansonsten sei ein Verkehrsinfarkt, insbesondere im Filderraum, nicht zu vermeiden. Solange kein Regionalverkehr mit entsprechenden Haltepunkten eingerichtet würde, sei kein Nutzen für die Betroffenen erkennbar. Ein Verzicht auf die Hochgeschwindigkeitsstrecke zugunsten einer Bahninfrastruktur zur Erschließung des Filderraumes und des Albvorlandes unter anderem für den Berufsverkehr wird angeregt.

Diese allgemeinen verkehrspolitischen Forderungen gehen über die Zielsetzungen der Vorhabenträgerin, die durch die Zielvorgaben des Landes und des Bundes sowie von europäischer Seite mitgetragen werden, hinaus. Das geplante Vorhaben dient gerade der Verbesserung des Schienenpersonenfernverkehrs. Dies ist auch Grundlage des Bundesverkehrswegeplans, in dessen Bedarfsliste nur Vorhaben aufgenommen werden, die auf ihre Zielerfüllung hin überprüft wurden. Damit ist ein abgewogenes Gesamtsystem aller Verkehrsträger erreicht. Im übrigen wird durch die vorgesehene Gesamtplanung versucht, das Optimum für den Bereich des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs und des Güterverkehrs zu erreichen und eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern herzustellen, so daß die Ziele eines dem Individualverkehr konkurrenzfähigen Angebots und einer Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene erreichbar erscheinen. Eine Schnellbahnstrecke ist allgemein schon deshalb vernünftigerweise geboten, weil sie besser als

andere Verkehrsmittel dazu geeignet ist, den gegenwärtig schon sehr hohen Verkehrsbedarf auf eine Weise zu befriedigen, die ökologischen Belangen und dem Interesse an einer gesicherten Energieversorgung eindeutig besser als etwa der Straßenverkehr Rechnung trägt. Hierzu ist erforderlich, die Attraktivität des Schienenverkehrs dadurch zu erhöhen, daß insbesondere Transportzeiten verkürzt werden und sich Beförderungskomfort verbessert. Weitere Vorhaben und Ausbaupläne anderer Verkehrsträger können nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein.

## 2. Abschnittsbildung

Die Vorhabenträgerin hat die Gesamtstrecke Stuttgart - Ulm - Augsburg, die im vordringlichen Bedarf zum Schienenwegeausbau nach der Anlage 1 zum Schienenwegeausbaugesetz enthalten ist, in drei Planfeststellungsbereiche eingeteilt, die sich aus dem gegenwärtigen Planungsstand ergeben haben. Der erste Bereich beinhaltet das Stadtgebiet von Stuttgart mit der Umgestaltung des Bahnknotens und reicht bis zum Anschluß an die Parallellage zur BAB A 8 in Wendlingen. Der zweite Bereich führt von Wendlingen bis nach Neu-Ulm. Im dortigen Bahnhof wird der viergleisige Ausbau zwischen Neu-Ulm und Augsburg als dritter Bereich in jedem Fall anschließen. Diese Aufteilung gewährleistet, daß die einzelnen, noch offenen Planungsbereiche insbesondere im Raum Stuttgart (Projekt Stuttgart 21) und im Ausbauabschnitt Neu-Ulm - Augsburg nicht eingeengt werden.

Das Teilstück Kirchheim - Weilheim - Aichelberg ist Bestandteil des Bereichs Wendlingen - Neu-Ulm, der als eigenständiger, für sich nutzbarer Teilbereich der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg verwirklicht werden kann. In dem Planungsbereich von Wendlingen nach Neu-Ulm wurden entsprechend der nachfolgenden Tabelle fünf Abschnitte gebildet, die sich an den topographischen Strukturen und an den Zwangspunkten, an denen sich die möglichen kleinräumigen Varianten treffen, orientieren. Innerhalb der einzelnen Abschnitte lassen sich somit sachgerechte und abschließende Abwägungsentscheidungen treffen, ohne Abwägungen in anderen Teilbereichen vorwegzunehmen. Der erste Abschnitt beinhaltet die Trasse im Albvorland bis zum Tunnelportal des Albaufstiegstunnels. Ihm folgen die Abschnitte des Albaufstiegs bis zu einem Bereich südöstlich von Hohenstadt an der Stelle, an der NBS und BAB A 8 sowohl in Lage als auch in Höhe parallel zueinander liegen, auf der Albhochfläche bis zum Ende der Parallelführung von BAB A 8 und NBS, der Albabstieg bei Dornstadt und der Umbau der Gleisanlagen in den Bahnhöfen Ulm und Neu-Ulm einschließlich der Erweiterung der Donaubrücke.

Unter Berücksichtigung der noch offenen Fragen im Bereich Wendlingen (Neckartalbahn) und im Bereich der Querung der Lauter und der B 465 zwischen Kirchheim und Dettingen wurde der erste Abschnitt im Albvorland in drei Unterabschnitte aufgeteilt. Als Bereich, der für sich abschließend beurteilt werden kann, wurde die Strecke vom Waldgebiet Hasenholz auf Gemarkung der Stadt Kirchheim bis zum Tunnelportal des Albaufstiegstunnels auf Gemarkung Aichelberg gewählt, bei der die technischen und fachlich-sachlichen Problempunkte durch die Parallellage zur BAB A 8 in etwa gleichgelagert sind.

Zur Verdeutlichung ist die Abschnittsbildung in folgender Tabelle dargestellt:

Bereich	Planfeststellungsabschnitt	Unterabschnitt (soweit derzeit bekannt)
Stuttgart - Wendlingen (Stuttgart 21) (1)	Talquerung (1.1)	
	Filderaufstiegstunnel (1.2)	
	Filderbereich Flughafen, Flughafenbahnhof, Rohrer Kurve (1.3)	
	Filderbereich bis Wendlingen, Wendlinger Kurve (1.4)	
	Zuführung Feuerbach/Bad Cannstatt, S-Bahn (1.5)	
	Zuführung Ober-/ Untertürk- heim, Wartungsbahnhof (1.6)	
Wendlingen - Neu-Ulm (2)	Albvorland (2.1)	Wendlingen, Kirchheim (2.1a)
		Kirchheim, Dettingen (2.1b)
		Kirchheim, Weilheim, Aichelberg (2.1c)
	Albaufstieg Aichelberg - Ho- henstadt (2.2)	
	Albhochfläche, Parallelfüh- rung BAB A 8 und NBS (2.3)	
	Albabstieg, Dornstadt - Tun- nelmund Bahnhof Ulm (2.4)	
	Bahnhöfe Ulm - Neu-Ulm (2.5)	
Neu-Ulm - Augsburg (3)		

Die Abschnittsbildung läßt sich inhaltlich rechtfertigen und ist das Ergebnis planerischer Abwägung.

Die Bildung von Unterabschnitten ist für die eisenbahnrechtliche Planfeststellung bei Neubaustrecken nicht nur sachgerecht, sondern unerläßlich, damit der Planungsvorgang mit einer Berücksichtigung einer Vielzahl von Belangen praktikabel und effektiv gestaltet werden kann. Die Bewältigung sämtlicher mit der Gesamtplanung einhergehender Belange wäre völlig unübersichtlich und nicht nachvollziehbar und müßte daher scheitern . Im Eisenbahnrecht muß daher im Gegensatz zum Straßenrecht nicht jedem Planfeststellungsabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion zukommen. Es wird dadurch dem im Vergleich zum Straßennetz viel weitmaschiger geflochtenen Schienennetz Rechnung getragen

Dem Grundsatz der umfassenden Problembewältigung wird Rechnung getragen. Es werden die Möglichkeiten der Weiterführung der Strecke über den Abschnitt Kirchheim - Weilheim - Aichelberg hinaus und die sich daraus ergebenden Zwangspunkte einbezogen. Die kleinräumigen Varianten lassen sich innerhalb dieses Abschnittes vollständig und sachgerecht gegeneinander abwägen, auch wenn einige Varianten über das Abschnittsende hinauswirken. Sie bedeuten keine Vorwegnahme der grundsätzlichen Variantenentscheidung der in beiden Richtungen anschließenden Abschnitte. Es wird dargestellt, daß die in Frage kommenden Varianten zur Bewältigung des Alaufstiegs einerseits sich erst nach dem Tunnelportal in der Trassenführung unterscheiden und andererseits die westlichen kleinräumigen Varianten im Dettinger Bereich vor der Planfeststellungsgrenze wieder in die Parallellage zur Autobahn einmünden.

Die vor- und nachfolgenden Abschnitte werden in der Art eines "vorläufigen positiven Gesamturteils" auch im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit zu einem Gesamtprojekt hinreichend verknüpft. Das für den Streckenbereich Wendlingen - Neu-Ulm durchgeführte Raumordnungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung liefert hierzu erste Anhaltspunkte. Zusammen mit dem ebenfalls bereits abgeschlossenen Raumordnungsverfahren Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenbindung und Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart ergibt sich eine gesamtplanerische Beurteilung, auf der die einzelnen Planungsabschnitte aufbauen können. Dies ist Sinn und Zweck der gestuften Prüfungsreihenfolge. Die in den Raumordnungsverfahren nicht berücksichtigten privaten Belange müssen nunmehr in den Planfeststellungsverfahren eingebracht und mit den öffentlichen Belangen abgewogen

werden. Die Abschnittsbildung darf deshalb nicht dazu führen, daß die nach Art. 19 Abs. 4 Satz 1 Grundgesetz gewährleisteten Rechtsschutzmöglichkeiten faktisch unmöglich gemacht werden. Eine planerische Gesamtabwägung muß noch sinnvoll möglich sein. Ebenso dürfen Teilabschnitte nicht ohne sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung gebildet werden. Sachfragen, die sachgerecht nur einheitlich gelöst werden können, dürfen verfahrensrechtlich nur einheitlich geplant und entschieden werden. Dies wird durch die gewählte Abschnittsbildung gewährleistet. Es liegt deshalb keine sogenannte "Salami-Taktik", wie vom Landesnaturschutzverband eingewandt wurde, vor. Die Abschnittsbildung läßt variierende Planungen in vorhergehenden und nachfolgenden Abschnitten zu, ohne die gewählte Trassenführung im vorliegenden Abschnitt wesentlich zu tangieren. Dies ist aufgrund der festgelegten Planfeststellungsgrenzen in beide Richtungen gewährleistet.

Die gewählte Abschnittsbildung baut auf der autobahnnahen Trasse auf. Dies bedeutet keine Vorwegnahme der Variantenauswahl im großräumigen Bereich. Die Überprüfung der Auswahl der richtigen Alternative erfolgt im nächsten Kapitel. Hierauf wird verwiesen.

### 3. Alternativenprüfung

Es gibt weder für die Trasse insgesamt noch für die Trassenführung im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt Alternativlösungen, durch die sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Eingriffen in entgegenstehende öffentliche und private Belange verwirklichen lassen.

Bei der Erarbeitung von Planungsvarianten bietet sich ein gestuftes Vorgehen in der Sachverhaltsermittlung an. Dies entlastet den Planungsprozeß und kommt der Klarheit des Abwägungsprozesses zugute. Das jeweilige Abwägungsmaterial muß in diesem Stadium der planerischen Entscheidung nach Lage der Dinge nur so genau und vollständig sein, daß es jene erste vorauswählende Entscheidung auf der Grundlage erster Bewertungskriterien zuläßt. In aller Regel werden deshalb auch konkrete private Belange erst bedeutsam, wenn sich ein Planungsansatz aus anderen Gründen konkretisiert hat. Zumeist läßt sich erst dann sinnvoll fragen, welche individuellen Betroffenheiten diese Planungsvariante auslösen wird. Insoweit ist es veranlaßt, daß in einer späteren Planungsphase die individuellen Belange ebenso wie auch die öffentlichen Belange dann eine genauere Ermittlung erfordern. .

Es ist weiterhin der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten, der es erfordern kann, Planungsalternativen bei gleicher planerischer Zielerfüllung auf ihre jeweilige Eingriffsintensität zu prüfen. Erforderlich ist insoweit die Prüfung, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise verwirklichen läßt. Dadurch soll diejenige Lösung für die Verwirklichung des Vorhabens gefunden werden, die öffentliche und private Belange am wenigsten beeinträchtigt. Es sind sowohl bei der Lösung, die beantragt ist, als auch bei den Alternativen, die sich danach noch aufdrängen, die jeweils in Betracht kommenden öffentlichen und privaten Interessen in die Abwägung einzustellen und zu gewichten und die einzelnen Ergebnisse miteinander zu vergleichen. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind nur dann überschritten, wenn eine andere Trasse besser geeignet gewesen wäre. Dies ist nicht schon dann der Fall, wenn man über die am besten geeignete Trasse - je nach Betrachtungsweise und unterschiedlicher Gewichtung verschiedener Abwägungskriterien - so oder anders denken könnte, also für die eine Trasse und auch dagegen einleuchtende Gründe angeführt werden könnten.

Aufgrund diesen von der Rechtsprechung bestätigten Prämissen wird folgende Vorgehensweise skizziert, die die Nachvollziehbarkeit der Alternativenprüfung und der Auswahl der geeigneten Trassenalternative verdeutlichen soll:

Zunächst werden die Planungsleitvorstellungen (Planungsziele) der Vorhabenträgerin, der DB Netz AG, dargestellt, die die gefundene Alternative erfüllen soll (1.). Es werden die Anforderungen an eine Schnellbahnstrecke, die sich aufgrund des großen Planungszeitraums ständig an die aktuelle Entwicklung anzupassen hatten und daher auch Veränderungen unterworfen waren, aufgezeigt.

Danach werden die in Frage kommenden großräumigen Alternativen betrachtet, die auf ihre Möglichkeit, die angegebenen Leitvorstellungen erfüllen zu können, untersucht und in ihren Auswirkungen auf öffentliche und private Belange gegenübergestellt werden (2.). Vielschichtige Alternativen wurden von der Vorhabenträgerin in den verschiedenen Phasen der Planfindung erarbeitet und gegenübergestellt. Dies wird erläutert. Ein Schwerpunkt der Einwendungen von Privaten bezieht sich hierauf. Die überwiegende Zahl der privaten Einwender wendet sich teils pauschal, teils mit detaillierten Gegenvorschlägen gegen die großräumig ausgewählte autobahnahe Trasse.

Anschließend wird im kleinräumigen Bereich untersucht, ob die dargestellten Anforderungen nicht von anderen Alternativen, die die Vorhabenträgerin und auch Dritte in das Verfahren eingebracht haben, erfüllt werden. Dabei sind die kleinräumigen Varianten sowohl auf den Bereich Wendlingen - Neu-Ulm (3.) als auch auf den konkreten Planfeststellungsabschnitt Kirchheim - Weilheim - Aichelberg (4.) bezogen.

#### (1) Planungsleitvorstellungen der DB Netz AG

Die Konzepte der Bahn, des Bundes und der Europäischen Union zielen darauf ab, ein hochleistungsfähiges Schienenkernnetz, das den qualitativen und quantitativen Anforderungen der Zukunft gerecht wird, aufzubauen. Dieses Ziel, das im Grundsatz auch von den Einwendern befürwortet wird, findet seinen Niederschlag in den bahninternen Konzepten, in den Bundesverkehrswegeplänen 1985 und 1992 (BVWP) einschließlich des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und im Europäischen Infrastruktur-Leitplan sowie den gemeinsamen Leitlinien für den Ausbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz) aus dem Jahre 1996. Die Zielsetzungen der einzelnen Planungen sind im Erläuterungsbericht Teil B der Planfeststellungsunterlagen zusammengefaßt, auf dessen Einzelheiten hier, um Wiederholungen zu vermeiden, verwiesen wird.

Aufbauend auf diesen Leitvorstellungen wird von der Bahn angestrebt, ein verkehrsgerechtes Angebot im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr zu schaffen. Dies soll dadurch erreicht werden, daß lange Reise- und Beförderungszeiten vermieden sowie nachfragegerechte Zuglagen geschaffen werden, eine erhöhte Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit in den Hauptverkehrszeiten angestrebt und das Angebot insbesondere im Schienenpersonennahverkehr gesteigert wird. Die Leistungsfähigkeit der Hauptstrecken muß erhöht werden, um Überlastungen zu beseitigen. Im gesamteuropäischen System steht dabei im Vordergrund, die einzelnen Eisenbahnunternehmen auf der Grundlage gemeinsamer Zielsetzungen im Hinblick auf ein wettbewerbsfähiges Angebot zu modernisieren, bei dem die Streckenkapazität und die Reisegeschwindigkeit gegenseitig anzupassen sind. Für das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz besteht das Ziel, die Strecken einheitlich auszustatten, um Hochgeschwindigkeitszüge auch grenzüberschreitend optimal nutzen zu können und dadurch zu erreichen, daß die Fahrzeit zwischen den Metropolen Europas um ca. die Hälfte verkürzt wird (Erläuterungsbericht zur Vorhabensbegründung und zu den wesentlichen geprüften Alternativen, S. 1 ff).

Unter diesen Prämissen hat die Bahn Konzepte entwickelt, um die in den vorgenannten Planungen enthaltene Strecke Stuttgart - Augsburg als Teil der Magistralen Amsterdam/Rotterdam - Rhein/Ruhr - Rhein/Main - München - Salzburg - Südosteuropa sowie

Paris - Wien durch Neu- und Ausbau entsprechend anzupassen. Diese Konzepte haben sich im Zuge der Fortentwicklung neuer Technologien und erweiterter Ansprüche an die Schieneninfrastruktur im Laufe der Zeit weiterentwickelt.

Ausgangspunkt war zunächst der Ausbau der Strecke Plochingen - Günzburg, der Ende der 80er Jahre als der Engpass auf der Strecke zwischen Stuttgart und Augsburg angesehen wurde. Im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Investitionsmitteln wurde eine uneingeschränkt güterzugtaugliche Mischverkehrslösung mit einer max. Neigung von 12,5 ‰ und max. Streckengeschwindigkeiten für Ausbaustreckenteile von 200 km/h und für Neubaustreckenbereiche von 250 km/h zugrundegelegt.

Aufgrund veränderter Verkehrserwartungen, der deutschen Vereinigung und den politischen Veränderungen in Osteuropa hat sich der Kapazitätsbedarf gegenüber den ursprünglichen Ansätzen aus dem BVWP 1985 so wesentlich erhöht, daß die Bahn nunmehr im gesamten Korridor Stuttgart - Augsburg durchgehend zwei zusätzliche Gleise für erforderlich hielt. Trotz geplanter Ausstattung der Strecke mit dem modernen Zugsleitsystem CIR, das die Streckenleistungsfähigkeit um ca. 20 - 30 % anhebt, verbliebe nach den prognostizierten Zahlen für das Jahr 2010 noch ein erhebliches Kapazitätsdefizit. Diesem Umstand wurde im BVWP 1992 Rechnung getragen, in dem die Strecke von Stuttgart nach Augsburg als Aus-/ Neubaustrecke im vordringlichen Bedarf verankert wurde.

Neben diesen Veränderungen bei der Bedarfsbegründung spielen für die Alternativenauswahl auch betriebliche Zielvorgaben der Vorhabenträgerin eine weitere entscheidende Rolle. Zur Senkung des hohen Kostenniveaus des Fahrwegs hat sich die Vorhabenträgerin für ausgewählte Strecken dafür entschieden, den langsamen vom schnellen Verkehr zu trennen (Beschuß des Vorstands der DB AG zu "Netz 21"). Durch diese Entmischung besteht die Möglichkeit, bessere Angebote auf diesen Strecken zu bieten. Betriebliche Zwänge werden abgebaut, die Leistungsfähigkeit wird gestärkt und der Unterhaltungsaufwand vermindert. Dies soll vor allem durch das harmonisierte Geschwindigkeitsniveau sowohl auf der Schnellbahnstrecke für den schnellen Reise- und Güterverkehr als auch auf dem bestehenden Streckennetz für den langsameren Verkehr erreicht werden. Dadurch können fahrplanbedingte Konfliktfälle zwischen vorrangigen Schienenfernverkehr und vertaktetem Schienennah- und -regionalverkehr vermieden werden. Die Vorteile der Entmischung der Verkehre zeige sich aus den Erfahrungen mit anderen Neubaustrecken, z. B. der NBS Mannheim - Stuttgart. Das Eisenbahn-Bundesamt sieht keinen Grund, dieses Betriebssystem für den Bereich der ABS/NBS Stuttgart - Augsburg zu beanstanden und kann die Argumentation der Vorhabenträgerin nachvollziehen. Wenn auf anderen Neubaustrecken, die

gerade in Planung oder im Bau sind (z.B. Nürnberg - Erfurt), darauf verzichtet wird, den Verkehr zu entmischen, hat dies keinen Einfluß auf die vorliegende Entscheidung zu dieser Strecke, bei der sich die Trennung geradezu anbietet, da bereits eine Strecke für den Nah- und Regionalverkehr besteht, die durch die Entlastung vom Fernverkehr in ihrer Leistungsfähigkeit maßgeblich gestärkt werden kann.

Diese Leitvorstellungen der Planung sind bei der Alternativenprüfung zu berücksichtigen. Im Rahmen des planerischen Ermessensspielraums der Vorhabenträgerin können Alternativen, die diese nicht erfüllen, zurückgestellt werden. Für das Eisenbahn-Bundesamt stellen sie gewichtige Abwägungsargumente dar, sind aber nicht als Planungsleitsätze zu verstehen, die der Abwägung nicht mehr zugänglich wären. Sie müssen sich deshalb immer an den verursachten Eingriffen messen lassen und sind hierzu in Relation zu setzen.

## (2) Großräumige Alternativen

### a) Die Korridorauswahl

Im Laufe der langen Planungsgeschichte für die Strecke kam es auf Grund sich verändernder Zielvorstellungen zu differenzierten Auswahlentscheidungen, die im Folgenden zusammengefaßt angesprochen werden.

Zunächst wurde eine Korridorbetrachtung entwickelt, die auf dem im Bundesverkehrswegeplan 1985 zugrundegelegten Bereich zwischen Plochingen und Günzburg aufbaut und von einer Geeignetheit der Strecke für einen Mischbetrieb ausgeht. In vier Korridoren wurden insgesamt 80 Trassenvarianten gebildet, die unter den Auswahlkriterien der technischen Durchführbarkeit, der Auswirkungen auf die Umwelt einschließlich der spezifischen geologischen, hydrogeologischen und tunnelbautechnischen Aspekte im Bereich der Schwäbischen Alb, betriebswirtschaftlicher Auswirkungen und unter eisenbahnbetrieblichen Belangen näher untersucht wurden. Im Rahmen dieser Korridorbetrachtung wurden die damaligen Filstalvarianten im Abschnitt Plochingen - Beimerstetten günstiger beurteilt als die Varianten im Korridor C, welcher ab Plochingen vom Filstal zur Autobahn abschwenkt. Die Varianten im damaligen Korridor A führten jedoch an Ulm vorbei direkt nach Günzburg. Die Varianten aus dem Korridor B führten zwar bis Beimerstetten auch über das Filstal, banden danach jedoch den Bereich Ulm/Neu-Ulm ein. Zur Vollständigkeit wird auch der Korridor D erwähnt, der bis Süßen im Filstal verlief und dann zur Einbindung von Ulm auf den C-Korridor einschwenkte. Die C-Trassen wiesen in diesem Stadium der Voruntersuchung gegenüber den Filstal-Trassen Nachteile im ökologischen Bereich, unter hydrogeologischer und ingenieurgeologischer Beurteilung und im eisenbahnbetrieblichen Bereich

-85-

auf. Auch die Investitionskosten wurden deutlich höher angesetzt. Sie sind allerdings mit der heutigen autobahnnahen Trasse nicht vergleichbar, da sie wegen der Mischbetriebsform eine Gradienten von 12,5 ‰ aufweisen, aufgrund dieser flacheren Neigung erheblich länger die Schichten des Karstwasserspiegels der Schwäbischen Alb durchqueren und damit zu erheblichen Schwierigkeiten im tunnelbautechnischen Bereich führen.

Aufgrund der geänderten Zielvorstellungen der Bahn, in dem die Betriebskonzeption von Mischbetriebsstrecken auf Strecken mit getrenntem Betrieb umgestellt und die gesamte Strecke von Stuttgart nach Augsburg in diese Konzeption einbezogen wurde, wurden folgende Lösungsansätze betrachtet:

- der Ausbau der "Filstaltrasse" über Plochingen und Ulm,
- der Ausbau der "Remstaltrasse" über Schorndorf, Aalen und Donauwörth nach Augsburg sowie
- der Streckenneubau entlang der BAB A 8 ("Autobahnahe Trasse").

Die Remstaltrasse wurde deshalb in nicht zu beanstandender Weise von der Vorhabenträgerin ausgeschieden, weil das Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm bei dieser Konzeption nicht eingebunden werden kann. Dies entspricht einer Forderung der Landesregierung Baden-Württemberg, die in den Stellungnahmen vom 26.04.1989 und vom 15.09.1992 nach damals geltendem § 49 BBahnG zum Ausdruck kommt. Diese Stellungnahmen hatten nach dem alten Eisenbahnrecht den Zweck, die bundesrechtlichen Bahnplanungen mit den Belangen des jeweils betroffenen Landes im Vorfeld der Planfeststellung abzustimmen. Die landesplanerischen Gesichtspunkte sollten rechtzeitig zur Geltung gebracht und nach Möglichkeit bei der Erstellung der endgültigen Baupläne berücksichtigt werden. Diese Forderung ergibt sich aber auch aus den landesplanerischen und raumordnerischen Zielsetzungen der optimalen Verbindung von Oberzentren, insbesondere zur Landeshauptstadt Stuttgart. Im übrigen lassen sich keine überwiegenden Vorteile erkennen, da diese Trasse durch das Remstal bis weit nach Osten auch durch hochverdichtete Siedlungsräume führt. Es verbleiben die Rahmenkonzeptionen K ("Filstaltrasse") und H ("Autobahnahe Trasse").

b) Planungen im Raum Stuttgart (Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart) und in den Stadtbereichen von Ulm/Neu-Ulm

Die Rahmenkonzeptionen H und K gingen zunächst von einem Durchgangsbahnhof für den Fernverkehr unterhalb des bisherigen Kopfbahnhofes aus. Die K-Trasse führte bei Plochingen auf die bestehende Filstaltrasse, die H-Trasse direkt zur BAB A 8 bei Scharnhausen/Denkendorf mit dem Kreuzungspunkt der Neckartalbahn bei Wendlingen am Neckar. Durch die Überlegungen zur Gestaltung des Stuttgarter Bahnknotens, insbesondere zunächst zur Machbarkeit des tiefliegenden Durchgangsbahnhofs hinsichtlich der Gefährdung der Stuttgarter Heil- und Mineralwasservorkommen, wurde dieser Teilbereich der Strecke ausgeklammert. Es wurden für beide Varianten Untervarianten entwickelt, die die Beibehaltung des Kopfbahnhofes beinhalten, auf der bestehenden Hauptabfuhrstrecke über Bad Cannstatt in Richtung Plochingen verbleiben und dann jeweils an die Rahmenkonzeptionen K und H anschließen (Varianten K' und H'). Hierbei ist die Streckenführung bis Esslingen gleich. Dort trennt sich die H'-Trasse von der bestehenden Bahnstrecke und führt auf direktem Wege zur BAB A 8 bei Denkendorf. Die K'-Trasse verbleibt im Neckar- bzw. Filstal.

Auf die Auswahl der Gesamtkonzeption von autobahnnaher Trasse bzw. Filstaltrasse hat die Ausgestaltung des Bahnknotens Stuttgart keinen unmittelbaren Einfluß, da in einen solchen Vergleich nur die einander entsprechenden Ausgestaltungsformen des Stuttgarter Hauptbahnhofs entweder als Durchgangsbahnhof oder als beizubehaltender Kopfbahnhof oder sogar mit weiteren Lösungen (Verlegung des Fernbahnhofs aus der Innenstadt heraus an den Rosensteinpark, nach Bad Cannstatt oder Untertürkheim, und viele Varianten mehr) eingestellt werden dürfen. Alle denkbaren Umgestaltungs- und Beibehaltungslösungen für den Stuttgarter Bahnknoten lassen sich sowohl an die Filstaltrasse bei Plochingen als auch an die autobahnnahere Trasse bei Wendlingen anschließen. Die Vor- und Nachteile bei beiden Rahmenkonzeptionen sind im Bereich des Stuttgarter Hauptbahnhofs gleichgelagert. Damit kann die künftige Ausgestaltung des Bahnknotens Stuttgart dahingestellt bleiben. Eine Entscheidung für die Rahmenkonzeption der autobahnnaheren Trasse im Bereich Wendlingen - Ulm setzt dafür keine Zwangspunkte, insbesondere nicht in dem hier vorliegenden Teilabschnitt Kirchheim - Weilheim - Aichelberg. Sollte ein Durchgangsbahnhof in Stuttgart zur Ausführung gelangen, führen alle denkbaren Varianten für die autobahnnahere Trasse nach Wendlingen, für die Filstaltrasse nach Plochingen. Das Gleiche gilt bei den Lösungen zur Beibehaltung des Kopfbahnhofs bzw. zur Verlegung des Fernbahnhofs aus

dem Stadtzentrum heraus. Die Entscheidung zur Ausgestaltung des Bahnknotens Stuttgart kann somit den Verfahren zu Stuttgart 21 überlassen werden.

Dasselbe gilt für die Varianten im Raum Ulm, die durch die nicht zu beanstandende Grundentscheidung der Vorhabenträgerin, Ulm und Neu-Ulm an die ABS/NBS Stuttgart - Augsburg anzuschließen, wie dies auch von der Landesregierung Baden-Württemberg gefordert wurde (Stellungnahme der Landesregierung vom 15.09.1992, S. 11), nur noch als abschnittsbezogene und damit kleinräumige Varianten anzusehen sind.

#### c) Die Rahmenkonzeptionen H und K

Innerhalb der beiden Rahmenkonzeptionen wurden mehrere Varianten untersucht. Bei der Filstaltrasse wurde zunächst eine Rahmenkonzeption mit einer maximalen Neigung von 12,5 ‰ betrachtet, die auf der durchgehend viergleisigen Strecke einen Mischbetrieb von schnellen und langsamen Reise- und Güterzügen zuläßt. Sie beinhaltet ab Plochingen die Erweiterung der vorhandenen Filstalstrecke bis Süßen um zwei Gleise, einen Neubauabschnitt zwischen Süßen und Ulm über die Schwäbische Alb und eine Verknüpfung mit der vorhandenen Strecke in Beimerstetten. Dabei ist die betriebliche Entmischung von schnellem und langsamem Verkehr ermöglicht, aber durch die Verknüpfungen mit der vorhandenen Strecke auch eine hohe betriebliche Flexibilität gegeben.

Dieser Konzeption wurde die Rahmenkonzeption H mit einer grundsätzlichen Trennung der schnellen und langsamen Verkehre auf zwei Strecken (der schnelle Reise- und Güterverkehr auf der autobahnnahen zweigleisigen Neubaustrecke, der langsame Verkehr auf der bisherigen Filstalstrecke) gegenübergestellt, die auf der Neubaustrecke dadurch eine maximale Neigung von 25 ‰ aufweisen kann. Bei der H-Trasse wird die Trasse im maßgeblichen Bereich ab Wendlingen weitgehend parallel zur BAB A 8 bis zum Albabstieg bei Dornstadt nach Ulm geführt.

Um eine vergleichbare Basis zwischen H- und K-Trasse zu erreichen, wurde die ursprüngliche K-Trasse, die für den Mischbetrieb zumindest in Ausnahmefällen vorgesehen war, zu einer Trasse mit strikter Trennung des schnellen vom langsamen Verkehr modifiziert. Dadurch konnte die K-Variante ebenfalls für eine maximale Neigung von 25 ‰ ausgelegt werden, da hierauf nur schnelle und leichte Züge verkehren werden. Die Daten wurden aktualisiert, die Kurvenradien angepaßt. Sie unterscheidet sich von der K-Trasse mit 12,5 ‰ in der Trassenführung entscheidend nur im Bereich des Albauf- und -abstiegs zwischen Sü-

ßen und Ulm, da aufgrund der größeren Neigung weniger Tunnelstrecken erforderlich werden. Die Investitionskosten werden deutlich geringer als bei der bisherigen K-Trasse (nach den Angaben der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht Teil B, S. 58, für den Streckenabschnitt Stuttgart - Ulm mit Umgestaltung des Hauptbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof für den Fernverkehr nach dem Preisstand vom 1.1.93 von 5,0 Mrd. DM auf 4,2 Mrd. DM). Weitere Vorteile liegen in einem weiteren Fahrzeitgewinn von einer Minute im Bereich Stuttgart - Ulm, in einer geringeren Durchfahrungslänge der hydrogeologisch sensiblen Karstwasserschichten beim Alaufstieg und in einer deutlich geringeren Tunnelausbruchsmenge mit der Folge eines geringeren Ablagerungsbedarfs. Ein gravierender Nachteil ist die erheblich größere Fläche an Neuzerschneidung bisher unberührter Landschaft, die aufgrund der steileren Neigung und damit früheren oberflächennahen Trassierung nach dem Alaufstieg hervorgerufen wird. Unter Abwägung aller Gesichtspunkte ist es nachvollziehbar, daß die Vorhabenträgerin bei einem Vergleich der K-Varianten die Variante K<sub>25</sub> gegenüber der Mischbetriebsvariante K<sub>12,5</sub> vorzieht und diese mit der H-Variante vergleicht, nachdem diese Trennung seiner Zielvorgabe für diese Fernverkehrsstrecke entspricht.

Die Vorhabenträgerin hat auf dieser Stufe einen Vergleich zwischen der autobahnnahen Trasse, wie sie bereits der Alternativenauswahl aus dem Raumordnungsverfahren im Jahre 1995 zugrunde lag, und der auf die 25 ‰-Neigung angepaßten Filstaltrasse vorgenommen. Aus diesem Vergleich läßt sich nachvollziehbar entnehmen, daß die H-Variante gegenüber der K<sub>25</sub>-Variante folgende Vorteile besitzt (Die Zahlenangaben beruhen auf den Angaben der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht zur Vorhabensbegründung und zu den wesentlichen geprüften Alternativen, S. 59 ff. Sie dienen als Anhaltspunkte für die Bewertung):

- Die Geschwindigkeit läßt sich bei der H-Trasse bis auf wenige Kilometer am Alaufstieg auf die für Hochgeschwindigkeitsstrecken vorgesehene Höhe von mindestens 250 km/h verwirklichen. Damit wird eine optimale Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm (Entfernung: 92 km) von 25 Minuten erreicht. Die Fahrzeit ist für den Fernverkehr optimal, da es hierbei auf die schnellstmögliche Verbindung ankommt, für den Taktverkehr ist sie deshalb optimal, da die Bahnknoten Stuttgart und Ulm damit ca. eine halbe Stunde entfernt liegen und sich somit ein integraler Taktfahrplan leichter umsetzen läßt. Bei der K-Variante ist nicht nur am Alaufstieg, sondern auch auf der Strecke zwischen Plochingen und Süßen (Ortsdurchfahrten) diese Geschwindigkeit nicht zu erreichen (nach Angaben der Vorhabenträgerin sind dies auf der Gesamtlänge von 96 km ca. 40 km). Die Fahrzeit der H-Trasse ist damit im maßgeblichen Bereich zwischen Stuttgart und Ulm um ca. 4 Mi-

nuten kürzer als die K-Trasse.

- Die Investitionskosten beider Trassen lassen sich nur schwer miteinander vergleichen. Bei einer überschlägigen Abschätzung des reinen Trassenbaus mit festen Kosten für Tunnel- und freie Strecken ergibt sich kein Unterschied. Die Investitionskosten liegen nach DB AG-Angaben bei ca. 3,2 Mrd. DM ohne Berücksichtigung des Umbaus des Bahnknotens Stuttgart. Bei der Filstaltrasse müssen aber im Filstal auf einer Länge von ca. 25 km die bestehenden Bahngleise angepaßt werden. Der Bau unter Betrieb erfordert ebenfalls höhere Kosten, zusätzlich ist mit größeren Entschädigungsleistungen im Filstal zu rechnen.
- Zwar ist die Flächeninanspruchnahme der H-Trasse sehr groß. Es werden aber innerhalb der Ortsbebauung nur relativ wenig Flächen benötigt. Dies läßt sich aus den angegebenen oberirdischen Durchfahrungslängen ablesen (die DB AG gibt bei der H-Trasse 5 km, bei der K-Trasse 27 km an). Entsprechend wenig Gebäude werden von der H-Trasse berührt (die DB AG legte 4 Wohngrundstücke und 7 Gewergrundstücke bei der H-Trasse und 70 Wohngebäude und 33 gewerbliche Gebäude bei der K-Trasse zugrunde).
- An diesen Berührungspunkten mit der Ortsbebauung lassen sich auch die Wirkungen von Lärmbelastungen abschätzen. Die H-Trasse durchfährt, wenn die Varianten im Stuttgarter Bereich nicht betrachtet werden, nur die Bebauung von Ulm/Neu-Ulm, welche in demselben Ausmaß auch von der K-Trasse beeinträchtigt wird. Dagegen werden die Ortsbebauungen der Städte und Gemeinden im Filstal zwischen Plochingen und Süßen (Reichenbach, Ebersbach, Uhingen, Faurndau, Göppingen, Eislingen, Salach und Süßen) beim Ausbau der bestehenden Filstaltrasse durchfahren und auf der Albhochfläche die Gemeinde Beimerstetten berührt. Die Lärmbelastungen aus der Neubaustrecke treffen daher entlang der H-Trasse auf deutlich weniger bebaute und unter Lärmgesichtspunkten schützenswertere Flächen als entlang der K-Trasse.
- Es fällt bei der K-Trasse geringfügig weniger Ausbruchmaterial an, das Material kann jedoch entlang der autobahnnahen Trasse ausbruchsnah und aus Lärmschutzgesichtspunkten sinnvoll untergebracht werden. Dies ist im Filstal auf Grund der beengten Lage und dichtgedrängten Bebauung nur sehr eingeschränkt möglich.

- Die H-Trasse zerschneidet aufgrund der engen Bündelung mit der BAB A 8 in den Bereichen, in denen sie oberirdisch geführt wird, weit weniger unbelastete Naturräume, auch wenn dabei Landschaftsschutzgebiete im Albvorland und beim Albaufstieg tangiert werden. Die K-Trasse führt demgegenüber insbesondere auf der Albhochfläche nach dem Albaufstiegstunnel bei Schalkstetten bis zur Bündelung mit der bestehenden Strecke bei Beimerstetten ca. 14 km über bisher unbelastete Freiflächen, wobei ebenfalls Natur- und Landschaftsschutzgebiete durchfahren werden (aus den Anlagen B3a, Blatt 3 und B3c, Blatt 3 entnommen).
- Auch kann über die BAB A 8 als baustellennahe, hochwertige Infrastruktur nahezu der gesamte Baustellenverkehr abgewickelt und damit die Ortsdurchfahrten geschont werden. Für bestimmte Materialien steht auch die zu reaktivierende Bahnstrecke Kirchheim - Holzmaden zur Verfügung. Beim Bau der K-Trasse im Bereich des Filstales aber vor allem auf der Albhochfläche würde die Ortsbebauung unvermeidbar belastet, auch wenn die vorhandene Schieneninfrastruktur nutzbar wäre. Der notwendige Bau unter Betrieb, der mit längeren Behinderungen verbunden wäre, würde insbesondere im Filstal größere Schallbelastungen verursachen.

Als nachteilig für die H-Trasse wird vor allem der hohe Flächenbedarf gegenüber der K-Trasse aufgeführt. Insbesondere die landwirtschaftliche Fläche im Albvorland wird beeinträchtigt. Allerdings sind bei der H-Trasse die Unterbringung der Ausbruchsmenge und Reserveflächen für den 8-spurigen Ausbau der BAB A 8 enthalten. Maßgeblich für den Vergleich des Flächenbedarfs für die Neubaustrecke ist die Länge der offenen Linienführung, welche bei der H-Trasse bei ca. 57 km und bei der K-Trasse bei ca. 52 km liegt (vgl. Anlagen B 2a und B 3a). Wird weiter davon ausgegangen, daß bei einer Trassenführung innerhalb der Ortsbebauung weniger Fläche für begleitende Maßnahmen (z.B. Lärmschutzwälle und landschaftsgestalterische Maßnahmen) zur Verfügung steht, wird die K-Trasse bei der reinen Betrachtung der tatsächlichen Flächeninanspruchnahme günstiger abschneiden, durch die Möglichkeit der Unterbringung von Überschußmassen aus den Tunnelbauwerken erübrigt sich aber bei der H-Trasse ein bei der K-Trasse zusätzlich notwendig werdender Flächenbedarf für die Unterbringung der Ausbruchsmassen.

Bei den weiteren von der Vorhabenträgerin angegebenen Kenngrößen zur Abwägung der beiden Trassenvorschläge sind keine entscheidenden Unterschiede festzustellen. Ausschlußkriterien sind ihnen nicht zu entnehmen.

- Dies bezieht sich auf die Durchfahrungslänge in Wasserschutzgebieten insbesondere im Bereich des Karstwassers der Schwäbischen Alb. Die H-Trasse tangiert im Gegensatz zur K-Trasse das Einzugsgebiet der Landeswasserversorgung Langenau nicht wesentlich. Möglichen bauzeitlichen oder dauerhaften Beeinträchtigungen von Trinkwassergewinnungsanlagen entlang beider Trassen ist durch geeignete Maßnahmen im konkreten Einzelfall zu begegnen.
- Für die Bahnstromversorgung werden zwei neue Leitungen benötigt, die nach Aussage der DB AG im Erörterungstermin an bereits vorhandene Freilandleitungen angehängt werden können. Bei der K-Trasse kann eine Erneuerung der an der bisherigen Filstaltrasse vorhandenen Bahnstromeinrichtungen vorgenommen werden. Unterwerke sind bei beiden Streckenvarianten erforderlich.

Unter diesen Gesichtspunkten konnte die Vorhabenträgerin sich für die H-Trasse entscheiden und damit die K-Trasse ausscheiden. Dabei sind die Varianten in vergleichbarer Weise gegenübergestellt und auch die privaten Belange, soweit in diesem Stadium der Vorauswahl notwendig, berücksichtigt worden, indem Betroffenheiten hinsichtlich Gebäuden und Lärmbeeinträchtigungen ermittelt wurden. Die Inanspruchnahme von Freiflächen greift auch in private Belange, nämlich der landwirtschaftlichen Betriebe, ein, eine genaue Bewertung und Gegenüberstellung läßt sich allerdings nicht allein aufgrund der Flächenangaben durchführen. Eine Neuzerschneidung, wie bei der K-Trasse, kann unter Umständen weit gravierendere Folgen für die Landwirtschaft haben, als eine Parallelführung zur Autobahn. Der Wert ist im letztlich gewählten Bereich zu bestimmen und auszugleichen. Existenzgefährdungen können bei beiden Trassenvarianten eintreten und stellen somit kein hier maßgebliches geeignetes Unterscheidungskriterium dar.

Es wurden die insbesondere von den betroffenen Städten und Gemeinden entlang der H-Trasse und der Bürgerinitiative für eine menschengerechte Schnellbahntrasse Kirchheim/Weilheim vorgetragenen und im Verfahren aufrecht erhaltenen Argumente in die Abwägung eingestellt: Neben den oben bereits gegenübergestellten Kriterien (Lärmbelastung, Flächenverbrauch, Beeinträchtigung der wasserführenden Schichten des Karstgebirges und der Trinkwasserfassungen), die von der Vorhabenträgerin bereits bei der Abwägung zur Auswahl ihrer Antragstrasse berücksichtigt wurden, wurde insbesondere folgendes vorgetragen:

Es wird bedauert, daß die H-Trasse politisch ausgewählt wurde. Insbesondere wird auf die Vorteile der K-Trasse verwiesen, die den landespolitischen Grundsätzen besser entsprechen würde als die H-Trasse, die "Ausbau vor Neubau" und den Bau der Schnellbahntrasse als bedeutende Infrastruktureinrichtung auf der ausgewiesenen Entwicklungsachse "Filstal" beinhalten würden. Es würden zusätzliche Verdichtungsfolgen, die durch eine neue Entwicklungsachse hervorgerufen würden, vermieden. Der Nahverkehr im ländlichen Raum könne verbessert werden, indem die Planung und der Bau der S-Bahn in Richtung Kirchheim durch Planungsabstimmungen mit der Neubaustrecke nicht verzögert würden. Darüber hinaus würde eine dritte Großbaustelle in dem Raum nach Ausbau der BAB und des Flughafens entstehen, die zu einer unzumutbaren Belastung führe. Gegen die autobahnahe Trasse wurde auch eingewandt, daß die Streckenführung durch Räume führt, deren Bewohner davon keine Vorteile haben.

Auch mit diesen Argumenten, die gegen eine Verwirklichung der autobahnnahen Trasse sprechen sollen und zu einer Auswahl der Filstaltrasse führen müßten, hat sich die Vorhabenträgerin auseinandergesetzt. Die gegen die autobahnahe Trasse vorgebrachten Gründe sind nicht geeignet, die Trassenauswahl zu beanstanden.

Aus der Zielsetzung des geplanten Vorhabens, eine Fernverkehrsverbindung zwischen Stuttgart und Ulm zu errichten, ergibt sich generell, daß die Strecke gerade nicht einer kleinräumigen Erschließung mit der Qualität einer Nahverkehrsbedienung dient. Vielmehr sollen damit großräumig die Oberzentren über schnelle und direkte Verbindungen verkehrlich verknüpft werden. Durch den Bau der Neubaustrecke wird es jedoch erst ermöglicht den Regional- und S-Bahn-Verkehr auf der vorhandenen Strecke zu optimieren. Vorteile für den durchfahrenen Raum ergeben sich dann, wenn die bestehenden Optionen für Anschlüsse an den Fernverkehr, insbesondere aus dem Albvorland, durch einen eventuell nachzubauenden Neckartalbahnnhof im Wendlinger Bereich und durch die dann gegebenen Verknüpfungsmöglichkeiten über die geplante S-Bahn-Verlängerung Plochingen - Kirchheim (vgl. Raumordnerische Beurteilungen des RP Stuttgart vom September 1995, Planungsempfehlungen 1.5.4 und 1.5.5 sowie vom September 1997, Optimierung 2.2) verwirklicht werden.

Die autobahnahe Trasse verstößt auch nicht gegen landes- und regionalplanerische Ziele und Grundsätze, insbesondere zu den Entwicklungsachsen. Dies wurde bereits in der raumordnerischen Beurteilung vom September 1995 nach dem damals geltenden Regional-

plan Mittlerer Neckar 1989 bestätigt (vgl. Raumordnerische Beurteilung des RP Stuttgart vom September 1995, S. 83) und gilt auch unter Berücksichtigung des neuen Regionalplanes für die Region Stuttgart vom 22. Juli 1998 (rechtskräftig seit 01.03.1999). Dafür spricht auch die Stellungnahme des Verbands Region Stuttgart als Träger der Regionalplanung, der der Trasse zugestimmt und bestätigt hat, daß die H-Trasse den Zielen und Grundsätzen der Regionalplanung entspricht. Die Entwicklungsachse im Filstal wird nicht geschwächt, da der bisherige Regional- und Nahverkehr im dortigen Bereich nicht eingeschränkt wird. Es besteht darüber hinaus die Möglichkeit, bei Bedarf einen erweiterten ÖPNV einzurichten, da eine Entlastung der Filstalstrecke von den durchfahrenden Zügen des Fernverkehrs eintreten wird. Da keine Zughalte zwischen Wendlingen und Ulm vorgesehen sind, besteht auch nicht die Gefahr einer neuen Entwicklungsachse parallel zum Filstal.

Der S-Bahn-Bau nach Kirchheim ist nicht vom Bau der Neubaustrecke abhängig, da die Neubaustrecke zunächst dem Fernverkehr dienen soll. Es ist aber sinnvoll, die möglichen Verknüpfungen im Zusammenhang mit der Option auf einen Neckartalbahnhof an der Schnittstelle zwischen Neckartalbahn und Neubaustrecke auch für den S-Bahn-Verkehr zu nutzen und dafür auch ein gewisses Maß an zeitlicher Verzögerung in Kauf zu nehmen. Auch die Belastungen einer erneuten Großbaustelle in diesem Raum lassen sich nicht verhindern. Dieselben Beeinträchtigungen würden jedoch auch im Filstal eintreten, wobei hier die Infrastruktur wesentlich schlechter ist und ein erschwerter und damit zeitlich längerer Bau unter Betrieb erfolgen müßte. Vorteilhaft für die H-Trasse ist unter diesem Gesichtspunkt auch die mögliche und geplante Wiedernutzung der noch nicht entwidmeten Strecke Kirchheim - Weilheim als Baugleis für den Bau des Alaufstiegstunnels.

Im Nachgang zur Erörterungsverhandlung wurde von der B.I.S./B.A.U. GmbH ergänzend zu dem bereits eingereichten Schriftsatz vorgetragen, daß die durch einen zweigleisigen Ausbau zwischen Plochingen und Süßen und einen eingleisigen, 12,5 ‰ geneigten Tunnel zwischen Süßen und Beimerstetten erweiterte Filstaltrasse ausreichend Leistungskapazität aufweise, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen aufzunehmen, wenn die richtige Streckenauslastungszahl von 150 Zügen pro Tag, Richtung und Gleis zugrunde gelegt würde und die leistungssteigernden verkehrslenkenden Maßnahmen ergriffen würden. Dabei wird auf die Angaben und Prognosezahlen einer Untersuchung von Prof. Heimerl aus dem Jahr 1987 verwiesen, die den Schienenverkehr im Filstal zum Inhalt hatte. Die nunmehr für das Jahr 2010 ausgelegten Prognosezahlen für die Strecke Stuttgart - Augsburg würden nur um 10 - 12 % über den damaligen Prognosezahlen für 1995 liegen. Im übrigen

seien die Prognosezahlen weit überhöht, da das heutige Verkehrsaufkommen bis zu 55 % unterhalb der Prognose liegen würde. Würden diese Annahmen berücksichtigt, würde ein Minimalausbau der Filstaltrasse und ihre Ausstattung mit moderner Leittechnik (CIR) genügen, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. Die Umweltbeeinträchtigungen würden sich entsprechend verringern.

Diese Prognosen sind nicht mehr heranzuziehen, da sich aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen gerade nach 1987 neue Prognosezahlen ergeben haben, auf die sich auch Prof. Heimerl in späteren Veröffentlichungen stützt. Die Vorhabenträgerin legt die von Rothengatter/Kessel im Jahre 1990 aktualisierten Zahlen zum Bundesverkehrswegeplan ihrer Prognose für das Jahr 2010 zugrunde. Hiernach wird für die Strecke zwischen Stuttgart und Ulm eine Streckenleistungsfähigkeit von 528 Zügen pro Tag erforderlich. Die aktuelle Leistungsfähigkeit der zweigleisigen, im Mischbetrieb geführten Strecke im Filstal wird mit 246 Zügen pro Tag angegeben. Selbst bei einer Steigerung durch CIR können nur 312 Züge pro Tag mit befriedigender Betriebsqualität und ohne größere Verspätungsanfälligkeit diese Strecke belegen. Das verbleibende Defizit muß durch den Bau zusätzlicher Gleise abgedeckt werden. Neue Gesichtspunkte sind deshalb nicht aufgeworfen worden. Dasselbe gilt für die Andeutung zu einer angeblich nicht nachvollziehbaren Fahrschaulinie bei der Filstaltrasse mit 12,5 ‰ Neigung gegenüber derjenigen der autobahnnahen Trasse. Die Geschwindigkeitsreduktion bei Steigungen hängt nicht nur von der Neigung selbst ab, sondern auch von der Geschwindigkeit, mit der eine Steigung angefahren werden kann. Die angegebenen Fahrschaulinien sind damit für das Eisenbahn-Bundesamt nachvollziehbar.

Als eines der Hauptargumente in einer Vielzahl von Einwendungen gegen die Auswahl der autobahnnahen Antragstrasse (H-Trasse) wurde die mangelnde Abwägung unter dem Gesichtspunkt von § 50 BImSchG angeführt. Eine sachgerechte Abwägung hätte zu dem Ergebnis führen müssen, daß eine Variante im Filstal ausgewählt hätte werden müssen. § 50 BImSchG fordert, daß bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, daß schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Dieses sog. Trennungsgebot ist ein Optimierungsgebot und im Rahmen der Planung bei der Abwägung zu beachten. Bei der Trassenauswahl zur Bestimmung der Linienführung ist dabei eine solche Linienführung anzustreben, die zu erwartende schädliche Umwelteinwirkungen auf zu schützende Gebiete vermeidet. Dabei vermeidet § 50 BImSchG eine Bezugnahme auf bestimmte Grenz- oder Richtwerte, da es sich hierbei um eine relative Betrachtungsweise handelt, die bei allen in Frage kommenden Alternativen gleichgelagert

vorgenommen werden muß. Als Orientierungshilfe können damit sowohl die Grenzwerte der 16. BImSchV als auch strengere Orientierungswerte, z. B. die Werte der DIN 18005 zum Lärmschutz im Städtebau, herangezogen werden. Ein anderes Ergebnis würde sich nicht ergeben.

Diese Gesichtspunkte wurden bei der Entscheidung der Vorhabenträgerin für die autobahnnähe Trasse und gegen den Aus- und Neubau der Filstaltrasse in dem in diesem Planungsstadium erforderlichen Ausmaß berücksichtigt. Dabei wurde nicht nur die Durchführung von bebauten Gebieten nach ihrer Gesamtlänge einbezogen, sondern auch die in beiden Fällen vorliegende Vorbelastung berücksichtigt. Die autobahnnähe Trasse hat eine erhebliche Lärmvorbelastung durch die BAB, die durch den geschickten Einsatz von Überschußmassen als Lärmschutzwälle und Seitenablagerungen nicht erhöht wird. In vielen Fällen führt dies sogar zu einer zum Teil deutlichen Verminderung der Lärmbelastung. Dies entspricht dem Bündelungsgedanken, der zu der autobahnnahen Trassenführung führte. Dem liegt der Vorteil zugrunde, der sich aus den allgemeinen Erfahrungssätzen der Lärmberechnung, -ausbreitung und -überlagerung ergibt, daß eine Verdoppelung des Verkehrs nicht zu einer Verdoppelung des Lärms führt, sondern nur zu einer Erhöhung um 3 dB(A). Im Verhältnis zur Vorbelastung der BAB A 8 ist eine Lärmzunahme durch die Neubaustrecke, die für sich genommen die Grenzwerte der 16. BImSchV einhält, in den meisten Fällen nicht zu erwarten, da die BAB A 8 um bis zu 10 dB(A) höhere Lärmwerte emittiert.

Selbst wenn eine Mehrbelastung eintreten könnte, ist diese bei der H-Trasse in bewohnten Gebieten auf wenige Bereiche begrenzt, da weder die BAB A 8 noch die damit gebündelte H-Trasse direkt durch die Wohngebiete führt im Gegensatz zu dem Teil der K-Trasse, der zwischen Plochingen und Geislingen auf der bestehenden Filstalstrecke verbleibt. Um bei der K-Trasse die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV einhalten zu können, würde die Grenze des städtebaulich erträglichen Schallschutzes schnell erreicht sein. Aus § 50 BImSchG ergibt sich daher eher ein Ausschlußkriterium für die K-Trasse, da es offensichtlich ist, daß eine Trasse, die mitten durch die bestehenden Ortsbebauungen der Filstalgemeinden führt, eine schlechtere Zuordnung zu den schutzbedürftigen Bereichen (z.B. Wohngebiete) aufweist, als eine Trasse, die diese Gebiete nur vereinzelt und randlich berührt. Die Filstaltrasse ist daher nicht zwingend vorzuziehen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, daß die Trassenauswahl zwischen der Filstalvariante (K-Trasse) und der Antragstrasse (H-Trasse) im Ergebnis nicht zu beanstanden ist. Unter

Umweltgesichtspunkten haben beide Trassenvarianten, wie oben dargelegt, Vor- und Nachteile. Die Wirkungen, die bei der Antragstrasse entstehen werden, sind mit denen im Filstal durchaus vergleichbar. Insgesamt lassen sich leichte Vorteile der autobahnnahen Trasse gegenüber der Filstaltrasse feststellen. Dies gilt auch unter der Voraussetzung, daß sich die Zahlenangaben der Vorhabenträgerin bei der weiteren Detailplanung in geringem Maße konkretisieren, aktualisieren und verändern können (z.B. Tunnellängen, Gleisradien). Sie sind insoweit nur als Trendaussagen in die Abwägung mit eingeflossen. Die Vorhabenträgerin konnte sich damit aus verkehrlichen, betriebswirtschaftlichen und ökologischen Gründen für die autobahnnahen Trasse entscheiden.

#### d) Beurteilung der von Privaten eingebrachten großräumigen Varianten

Die nachfolgend aufgeführten Varianten stellen Varianten der K-Trasse dar. Sie drängen sich dem Eisenbahn-Bundesamt nicht als besser geeignet auf.

#### da) Szenario 2000

Die Bürgerinitiative B.I.S. und einige Privateinwender haben über das Büro für Angewandten Umweltschutz GmbH (B.A.U. GmbH) eine Alternative zur Antragstrasse im Filstal (Szenario 2000) entwickelt und deren Vorteile der Antragstrasse (genannt Szenario 21) gegenübergestellt. Die Eckpunkte der Alternative stellen sich wie folgt dar:

- Der Stuttgarter Hauptbahnhof würde als Fern- und Regionalbahnhof zum derzeitigen Abstellbahnhof/Rosensteinpark verlegt mit einer Anbindung der Innenstadt von Stuttgart über die S-Bahn. Der Flughafen könnte mit einem Paralleltunnel zum S-Bahn-Tunnel ebenfalls gesondert angebunden werden.
- Die bestehende Eisenbahnstrecke von Stuttgart nach Ulm würde 4-spurig ausgebaut, falls zwischen Giengen/Süßen und Ulm 3 Gleise ausreichen, könnte auf ein Gleis verzichtet werden.
- Vom Rosensteinbahnhof bis nach Giengen könnte ein Ausbau der Filstaltrasse erfolgen, wobei nur 6 - 8 km zusätzliche Tunnelstrecken erforderlich würden. Der Ausbau wäre mit Tieferlegung, Doppelstocklösungen und Galerielösungen platzsparend und kostengünstig weitgehend auf bahnbegleitenden Flächen durchführbar.
- Von Giengen bis Westerstetten müßte ein Neubau erfolgen, der mit einer Gradienten von 15 - 18 ‰ ausgestattet und 17 km lang wäre. Nach einer Damm- und Einschnittslage nördlich von Kuchen würde eine 2,6 - 3 km lange Tunnelstrecke durch die Südostflanke des Tegelberges, eine 1500 m lange Brücke über das Längen- und Roggental

und ein weiterer ca. 11 km langer Tunnel unter Ziegelwald, Ettenschieß, Lonsee und Halzhausen folgen, der südlich von Halzhausen in die bestehende Strecke einmünden würde.

- Von Westerstetten bis Ulm würde ein Ausbau der bestehenden Strecke erfolgen.

23

Zur Vermeidung der 1500 m langen Talbrücke wird eine Alternative mit einem nordöstlichen Verlauf mit einer Aufteilung in Tegelbergtunnel (ca. 3 km), Längentalbrücke (ca. 0,5 km), Bergtunnel (ca. 0,6 km) und Roggentalbrücke (ca. 0,9 km) vorgeschlagen.

Die Vorteile dieser Trassenalternative werden im Bereich des Stuttgarter Hauptbahnhofs wie folgt gesehen:

- die Lage würde sich im zentralen Schnittpunkt mehrerer regional bedeutsamer Bundesfernstraßen, mehrerer S-Bahn-Linien und des öffentlichen Nahverkehrs befinden,
- die Erschließung des zentralen Veranstaltungsbereichs von Stuttgart mit Wasen und Gottlieb-Daimler-Stadion usw. würde auf kurzem Weg erreicht,
- durch den Verzicht auf die Talquerung und den Filderaufstiegstunnel entfälle die potentiell gegebene Gefährdung der Heilquellen,
- der heutige Hauptbahnhof könnte umgebaut (evtl. überbaubare Tieflage) und eine weitere Tunnelachse parallel zur S-Bahn als Flughafen-Sprinter angeboten werden.

Weitere Vorteile würden sich im folgenden Bereich der Trassenführung ergeben:

- Bei Fahrzeiten und Pünktlichkeit erfüllten beide Trassen die Zielvorgaben im großräumigen Bereich.
- Unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit stünden hohe Investitionskosten in beiden Fällen an. Bei der Antragstrasse müßte die Bahn jedoch zwei getrennte Bahntrassen unterhalten. Bei der Filstaltrasse könnten Ergänzungs- und Erneuerungsmaßnahmen an der Bestandsstrecke in einer Maßnahme erfolgen und damit eine Qualitätsverbesserung der gesamten Strecke erreicht werden. Der Betrieb wäre flexibel und könnte bei Störung

einer Gleisgruppe auf der anderen fortgesetzt werden. Der Güterverkehr müßte bei der Antragstrasse wegen der höheren Steigung mit erhöhtem Zeitaufwand rechnen. Die Investitionskosten lägen beim Ausbau der Filstaltrasse, von Stuttgart nach Ulm gerechnet, nach grober Schätzung 1,5 Mrd. DM niedriger. Um- und Ausbaumaßnahmen der Bestandsstrecke seien in den Kosten der Filstaltrasse bereits enthalten.

- Die Antragstrasse hätte einen hohen Energiebedarf durch die langen Steigungsstrecken und den hochliegenden Scheitelpunkt. Demgegenüber hätte die Filstaltrasse einen relativ geringen, zusätzlichen Energiebedarf.

- Die Antragstrasse würde zu zusätzlichen Geräuschbelastungen von Siedlungs- und Landschaftsflächen führen, während die Filstaltrasse eine Entlastung derzeit stark beeinträchtigter Siedlungsbereiche bewirken würde. Dies wäre städtebaulich fördernd und gesundheitlich, z.T. auch ökologisch entlastend. Durch die geringere Neigung könnte bei Nacht auch der schwere Güterverkehr über den Albaumstiegstunnel geleitet werden. Dies würde zu einer deutlichen Lärmentlastung der in diesem Bereich bisher betroffenen Gebiete führen.

- Der Flächenbedarf ist bei der Filstaltrasse relativ gering. Die Antragstrasse greift erheblich in die Filder- und Alblandschaft ein.

- Die Verkehrssicherheit würde durch die Antragstrasse nicht erhöht, da die Bestandsstrasse im Gegensatz zur Filstaltrasse nicht durch Um- und Neubau verbessert wird.

- Durch die Inanspruchnahme von bahneigenen Flächen und die vorgeschlagene Ausbauweise der Filstaltrasse ist der behauptete Eingriff in Gewerbeflächen nicht so groß.

- Der schienengebundene Personennahverkehr könnte besser ausgebaut werden.

Die vorgeschlagene Alternative bietet zunächst eine Variante zu den Bahnhofsplannungen im Bereich des Stuttgarter Bahnknotens mit einer Verlegung des Bahnhofs für den durchfahrenden Fern- und Regionalverkehr, der den internationalen Ansprüchen genügen soll. Für die Trassenauswahl ist die Lage und Ausgestaltung des Stuttgarter Bahnknotens, wie oben unter B.IV.3.(2).b ausgeführt, nicht entscheidungserheblich.

Die behauptete Kosteneinsparung von ca. 1,5 Mrd. DM wird von der Vorhabenträgerin

bestritten. Nach ihren Berechnungen liegt der vorgesehene Ausbau der Filstalstrecke erheblich über den Investitionskosten der autobahnnahen Trasse. Maßgeblich hierfür seien die notwendigen Entschädigungen (geschätzt ca. 300 - 400 Mio. DM aus der Beantwortung der Einwendungen, Grundlegende Fragenkomplexe, Nr. 2, November 1998), Umbaumaßnahmen in der Bestandsstrecke sowie erhöhte Aufwendungen durch das "Bauen unter Betrieb", die im dicht besiedelten und bis an die bestehende Bahnlinie bebauten Filstal berücksichtigt werden müßten. Diese baubedingten Erschwernisse führten zu langjährigen Betriebsbehinderungen, erheblichen Erschütterungsauswirkungen und gravierenden Schallbelastungen des Wohnumfeldes. Der Bau von Doppelstocklösungen oder bereichsweiser Abschwenkungen führe zu weiteren Beeinträchtigungen und zusätzlichen Kosten und sei technisch nur schwer möglich. Die Verkehrssicherheit der Bestandsstrecke sei bereits heute gewährleistet. Ein teilweiser Neubau, der durch eine Anpassung der Kurvenradien für eine Mindestgeschwindigkeit von 160 - 200 km/h erforderlich wird, führe deshalb nicht zu mehr Verkehrssicherheit. Diese Argumentation ist für das Eisenbahn-Bundesamt nachvollziehbar. Auch wenn bei einer Detailplanung einer Ausbaustrecke im Filstal im Einzelfall durch eine Korrektur der Trassenführung einige Grundstücke nicht so stark berührt werden sollten, wie in der von der DB AG vorgelegten ergänzenden Untersuchung zum Ausbau der Filstalstrecke dargestellt, ist von erheblichen und zahlreichen Eingriffen in bebaute Grundstücke auszugehen. Eine genauere Auflistung ist im Verfahrensstadium der Alternativenauswahl nicht erforderlich.

Nachteile für den Güter- und Nahverkehr durch die Entmischung des schnellen und langsamen Verkehrs werden nicht gesehen. Die Entlastung der Filstalstrecke von durchgehendem schnellem Personenverkehr und schnellem und leichtem Güterverkehr führt zu einer Reduzierung der Belastungen im Filstal und gegebenenfalls zu der Möglichkeit, den Frachtverkehr und auch den Nahverkehr bedarfsgerecht auszudehnen. Die Trennung der unterschiedlichen Verkehrsarten führt zu einer erhöhten Flexibilität und Schienenleistungsfähigkeit und damit zu einer großen Wirtschaftlichkeit. Die Leistungsfähigkeit einer Strecke wird unter anderem stark beeinflusst durch das Mischungsverhältnis und die zeitliche Folge schneller und langsamer Züge, wobei die Leistungsfähigkeit um so mehr absinkt, je größer die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den Zugkategorien ist. Durch die zunehmende Vertaktung des Reiseverkehrs wird darüber hinaus der Spielraum im Fahrplan, langsame Güterzüge zwischen Reisezügen einzuplanen, immer enger. Folge ist notwendigerweise ein Ansteigen der Zahl der Güterzugüberholungen. Damit werden die Beförderungszeiten im Güterverkehr verschlechtert statt verbessert. Die richtige Konsequenz ist für die künftigen Hochgeschwindigkeitsstrecken eine weitestmögliche Entmischung von herkömmlichem Güter- und schnellem Reiseverkehr.

Die Vorhabenträgerin sagt zur Energiebilanz beider Strecken aus, daß die längere Streckenführung der Filstaltrasse energetisch der größeren Höhenüberwindung der autobahnnahen Trasse in etwa gleichwertig ist. Bei einer Bewertung des Stromverbrauchs eines ICE-Zuges schneidet die autobahnnahen Trasse für eine Hin- und Rückfahrt zwischen Stuttgart und Ulm um ca. 250 KWh besser ab als die Filstaltrasse (Beantwortung der Einwendungen, Grundlegende Fragenkomplexe Nr. 2, S. 5, Nov. 1998, ergänzende Überprüfung der Abwägung einer Filstaltrasse gegenüber der autobahnnahen Trasse vom Nov. 1998).

Die Eingriffe in das städtebauliche Umfeld beim Ausbau der Filstaltrasse in der vorgeschlagenen Weise sind dann sehr hoch, wenn die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden sollen. Hohe Schallschutzwände führen zu Situationen, die nur sehr schwer städtebaulich verträglich sind und akzeptiert werden können. Die Grenze liegt nach den Erfahrungswerten der Vorhabenträgerin bei vergleichbaren Strecken bei einer Höhe von 2 m über Schienenoberkante. Höhere Schallschutzwände führen nur im Nahbereich zu Verbesserungen. Ob selbst damit allerdings die Grenzwerte einhaltbar sind, wird an vielen Stellen bezweifelt. Aufgrund der topografischen Verhältnisse werden Verschlechterungen der Ist-Situation im Fernbereich der Trasse bei bereichsweiser Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV erwartet (vgl. Ergänzende Überprüfung der Abwägung einer Filstaltrasse gegenüber einer autobahnparallelen Trasse, Anlage 9, Schalltechnische Aussagen zu Schienenverkehrsgeräuschen im Filstal, DB AG, November 1998). Die vorgeschlagene nächtliche Entlastung durch den Güterverkehr, der den Alaufstiegstunnel befahren könnte, wird anerkannt, vorausgesetzt eine Neigung von 12,5 ‰ würde gewählt. Das vordere Filstal würde aber keine Entlastung vom Güterverkehr erhalten. Eine städtebaulich, gesundheitlich und bereichsweise ökologisch entlastende Wirkung der Filstaltrasse läßt sich nicht erkennen.

Der Eingriff in die Fläche wird durch die Bündelung mit der Autobahn relativiert. Es wird keine unvorbelastete Freifläche in Anspruch genommen. Das "breite Band" der Bündelung wurde auf das Minimum reduziert und läßt Platz für die Unterbringung von Überschußmassen aus den Tunnelstrecken. Diese Vorteile entstehen bei der Filstaltrasse nicht, da die Bebauung entlang des Filstales kaum Freiräume für wirksame Seitenablagungen mit Schallschutzfunktion läßt. Auch die vorgeschlagene Variante zerschneidet Freiräume in bisher nicht vorbelasteten Gebieten im Bereich des Alaufstiegs. Die Bündelungstrasse stellt eine Vergrößerung der Trennwirkung dar, verhindert aber nicht deren Überwindung in zumutbarer Weise. Die vorhandenen Übergänge werden im Albvor-

land nicht beseitigt. Warum kein sinnvoller Ausbau des schienengebundenen ÖPNV im Filderraum möglich sein soll, ist nicht dargelegt und nicht ersichtlich, gehört aber auch nicht zu diesem Bereich der Trassenauswahl.

Insgesamt sind die erkennbaren Vorteile der vorgeschlagenen Alternative "Szenario 2000" nicht geeignet, daß sich die Filstaltrasse gegenüber der Antragstrasse aufdrängt. Auch gegenüber der Filstaltrasse der Vorhabenträgerin mit 25 ‰ Neigung ist dieser Trassenvorschlag deutlich schlechter einzustufen. Diese Trasse verursacht mit einem kürzeren Tunnel geringere Kosten und beeinträchtigt die Ortsbebauung von Geislingen und das Landschaftsbild durch die geplante Brücke über das Längen- und Roggental nicht. Die Streckenführung von Westerstetten nach Ulm kann nicht durch Ausbau der bestehenden Bahnstrecke auf Hochgeschwindigkeitsstreckenniveau erfolgen.

db) Alternative der Einwenderin Nr. 120 Eine weitere Untervariante der Filstaltrasse zur Vermeidung ihrer wesentlichen Nachteile gegenüber der autobahnnahen Trasse wurde von der Einwenderin Nr. 120 ins Verfahren eingebracht. Ihre wesentlichen Bestandteile sind ein um ca. 15 km kürzerer Tunnel im Bereich zwischen Stuttgart und Plochingen, indem ca. 7,5 km nach dem Hauptbahnhof Stuttgart zwischen Mettingen und Esslingen auf die bestehende Bahnlinie eingeschwenkt würde. Der Alaufstieg würde ebenfalls verändert. Nach Giengen soll der Tegelberg unterfahren (ca. 3,5 km) und das Längen- und Eybtal in einer Gradienten von 25 ‰ überbrückt (ca. 1 km), bis Amstetten ein 4,5 km langer Tunnel (12 ‰ Neigung) gebaut, Amstetten auf der bestehenden Bahnlinie durchfahren und danach im Tunnel mit 8 ‰ Neigung bis südlich von Halzhausen gefahren werden. Von dort soll über die bestehende Bahnlinie bis Ulm gefahren werden.

Die Alternative soll insgesamt 0,3 Mrd. DM günstiger sein als die Antragstrasse und allein im Filstalbereich 75 Mio. DM einsparen. Sie vermeide die gewaltigen Neuzerschneidungen der Filstaltrasse auf der Albhochfläche und habe damit einen geringeren Flächenverbrauch. Aufgrund der geringen Tiefe der Tunnelstrecken durch die etwas steilere Gradienten im Albvorland und einer darauffolgenden geringeren Gradienten beim Alaufstieg werde ein relativ hoher Anschnitt des Karstgrundwasserspiegels auf der Hochfläche der Stubersheimer Alb erreicht. Die geringere Steigung erlaube die Höchstgeschwindigkeit. Die von der bestehenden Bahnlinie abweichenden Streckenabschnitte wären die Überholstrecken für die schnellen Personen- und leichten Güterzüge.

Die Trassierung hat einen großen Nachteil im Bereich der Umfahrung von Geislingen.

Eine Brücke am Rande der Ortsbebauung von Geislingen über das Längen- und Eybtal stellt sich aus ökologischen Gründen (Orts- und Landschaftsbild, Lärmschutz) als unzumutbar dar. Sämtliche oben bei der Alternative "Szenario 2000" bereits angesprochenen Probleme des Filstals werden auch bei dieser Variante nicht gelöst. Auch die Linienführung auf der Albhochfläche entspricht nicht den Anforderungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs.

Diese Trassenvariante beachtet darüber hinaus nicht die Vorgaben der Vorhabenträgerin, den schnellen vom langsamen Verkehr zu trennen. Damit kann eine an den Anforderungen des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes zu messende Strecke nicht erreicht werden. Die hierfür erforderliche Leistungsfähigkeit einer Strecke wird nur durch die Entmischung der Verkehre ermöglicht, die gleichförmige Geschwindigkeiten zuläßt. Hierfür genügen Überholstrecken in dieser kurzen Ausführung nicht. Da sie in wesentlichen Teilen der Alternative "Szenario 2000" entspricht, kann im übrigen auf diese verwiesen werden.

#### e) Ergänzende Überprüfung der Abwägungsentscheidung

Aufgrund der zahlreichen Einwendungen zur Trassenabwägung gegen die autobahnahe Trasse und für die Filstaltrasse hat die Vorhabenträgerin eine ergänzende Untersuchung angestellt, die die nunmehr geplante autobahnahe Trasse nach dem gegenwärtigen Planungsstand und die Filstaltrasse in entsprechender Ausführung gegenüberstellt. Die Vorhabenträgerin kommt auch nach dieser vertieften und aktualisierten Gegenüberstellung zu dem Ergebnis, daß die autobahnahe Trasse insgesamt die geringsten Eingriffe in öffentliche und private Belange aufweist und deshalb gegenüber der Filstaltrasse vorzugswürdig ist. Das Eisenbahn-Bundesamt kann auch aufgrund der Ergebnisse des Erörterungstermins diese Abwägung aus den folgenden Gründen nachvollziehen, wobei die nachgereichten Unterlagen als vertiefende Darstellung zur Stabilisierung des bisherigen Abwägungsvorgangs der Vorhabenträgerin beitragen. Das bisherige Ergebnis der Trassenauswahlentscheidung wird bestätigt. Die nachfolgend wiedergegebenen Zahlen der Vorhabenträgerin belegen die bereits herausgehobenen Vorteile der autobahnnahen Trasse und haben daher nur nachrichtlichen Charakter. Um in sich vergleichbare Trassenführungen zu erhalten, wurde die Filstaltrasse auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h zwischen Reichenbach und Süßen ausgelegt und mußte dafür an einigen Stellen in den Kurvenradien angepaßt werden.

Als Ergebnis ist festzuhalten, daß die autobahnahe Trasse nur in ganz wenigen Fällen (2 Grundstücke) in bebaute Wohn- und Gewerbegrundstücke eingreift, also weitgehend au-

ßerhalb geschlossener Ortschaften und an den kritischen Stellen im Tunnel geführt wird, während die Filstaltrasse im Bereich des vorgesehenen viergleisigen Ausbaus der bestehenden Infrastruktur zwischen Reichenbach und Süßen erhebliche Eingriffe verursacht (die Vorhabenträgerin geht in der ergänzenden Überprüfung der Abwägung von 176 betroffenen Grundstücken aus, S. 4, Nov. 1998). Die Baudurchführung ist bei der Filstaltrasse, wie oben bereits erwähnt, deutlich erschwert, da unter Betrieb gebaut werden muß und kaum Bauflächen zur Verfügung stehen. Damit sind erhebliche bauzeitliche Belastungen gerade der angrenzenden Wohnbereiche verbunden. Auch entstehen bei der Filstaltrasse Eingriffe in vorhandene Strukturen wie Straßen und Gewässer. So müßte z.B. zwischen Reichenbach und Ebersbach die Fils verlegt werden. Weitere Straßen- und Gewässerverlegungen wären unumgänglich. Dies führt nach Angaben der Vorhabenträgerin zu deutlich höheren Investitionskosten im Bereich von 300 Mio. DM.

Ein weiteres entscheidendes Argument ist die Schallsituation. Die Gegner der autobahnnahen Trasse weisen auf die große Chance hin, im Filstal eine Schallsanierung durchführen zu können, da beim Ausbau der bestehenden Trasse der Gesamtlärmpegel maßgeblich und die heutigen Grenzwerte zu beachten wären. Um diesem Argument fachlich entgegenzutreten zu können, hat die Vorhabenträgerin Berechnungen angestellt, die belegen, daß sich die Lärmsituation für einen Großteil der Betroffenen im Filstal nicht verbessern würde. Unter der Voraussetzung von durchgehenden 2 m hohen Schallschutzwänden entlang der gesamten Strecke wurde eine Prognosesituation erstellt, die insgesamt der Prognose der NBS an der autobahnnahen Trasse entspricht. Es wurden verschiedene Berechnungspunkte in den betroffenen Gemeinden des Filstals herausgegriffen, an denen sich ein überschlängiges Bild zur Geräuschentwicklung im Filstal ablesen läßt. Im Ergebnis kann festgehalten werden, daß die im Nahbereich bisher vorliegenden deutlichen Überschreitungen der Grenzwerte aus dem Schienenlärm bei einer Gesamtbetrachtung zwar reduziert, aber nicht vermieden werden können. In den meisten Fällen können diese auch mit 5 m hohen Schallschutzwänden nicht erreicht werden. Damit ist zwar eine Verbesserung der bisherigen Situation im Nahbereich möglich, passive Schallschutzmaßnahmen mit ihren negativen Folgen (kein Schutz für den Außenwohnbereich, Belüftung in Schlafräumen) sind zusätzlich erforderlich. Die Abschirmwirkung der Schallschutzwände ist in mittlerer Entfernung zur Trasse (200 - 700 m) geringer. Die Pegelerhöhung durch die gestiegenen Streckenbelastungen wird durch die Abschirmwirkung kompensiert, so daß sich die Bestandssituation nicht verändert. Eine Verbesserung würde in den meisten Fällen nur mit 5 m hohen Schallschutzwänden möglich sein, wodurch auch die Grenzwerte einhaltbar wären. Für den Fernbereich (z.B. in Bünzwangen und Weiler) errechnet die Vorhabenträgerin selbst bei Schallschutzwänden, die so ausgelegt sind, daß sie die Grenzwerte einhalten, eine Ver-

schlechterung der Geräuschsituation gegenüber der Bestandssituation. Aufgrund dieser überschlägigen Berechnungen, die für das Eisenbahn-Bundesamt nachvollziehbar sind, kann, für den Gesamtbelastungsraum Filstal, der ebenfalls von Straßenverkehrslärm nicht unerheblich beeinträchtigt ist, nicht von einer deutlichen Verbesserung gesprochen werden, wenn die Filstaltrasse ausgebaut würde. In den Genuß einer Lärmsanierung käme nur ein Bruchteil der Betroffenen, so daß auch offen gelassen werden kann, ob 2, 3 oder 5 m hohe Schallschutzwände städtebaulich noch zumutbar sind oder nicht, welches auf den jeweiligen Einzelfall der örtlichen Verhältnisse ankäme. (vgl. zum gesamten Vortrag: Ergänzende Überprüfung der Abwägung einer Filstaltrasse gegenüber einer autobahnparallelen Trasse, Anlage 9, Schalltechnische Aussagen zu Schienenverkehrsgeräuschen im Filstal, DB AG, November 1998)

Um die kritischen Bereiche sowohl unter Lärmgesichtspunkten als auch unter dem Aspekt der Grundstücksbetroffenheit zu optimieren, hat die Vorhabenträgerin auch noch eine sogenannte Sensitivitätsbetrachtung angestellt. Zur Minimierung der Eingriffe wurden Tunnelabschnitte in den Ortsbereichen von Ebersbach (ca. 830 m), Faurndau-Göppingen (ca. 5890 m) und Salach (ca. 1000 m) vorgesehen. Diese Bereiche verursachen dann noch nicht genauer spezifizierte, aber erfahrungsgemäß eintretende Eingriffe in den Grundwasserstrom. Sie verhindern nicht die vollständige Entlastung im Lärmbereich und greifen insbesondere in den verbleibenden offenen Streckenteilen ebenfalls noch in eine erhebliche Anzahl von bebauten Grundstücken ein (die Bahn gibt 38 Grundstücke an, S. 6 der ergänzenden Überprüfung, November 1998). Durch die Tunnelstrecken erhöht sich der Investitionsaufwand für die Filstaltrasse in einer beträchtlichen Größenordnung (die Vorhabenträgerin spricht von ca. 240 Mio. DM).

Die negativen Wirkungen der Filstaltrasse auf der Albhochfläche durch die erhebliche Neuzerschneidung von bisher unvorbelasteten Flächen bleibt bestehen. Insgesamt drängt sich somit auch nach aktualisierter Betrachtungsweise keine der in Frage kommenden Filstalvarianten gegenüber der beantragten autobahnnahen Trasse auf.

### (3) Varianten zur autobahnnahen Trasse im Bereich Wendlingen - Neu-Ulm

Im Bereich des Streckenabschnitts von Wendlingen nach Ulm/Neu-Ulm sind weitere Alternativen denkbar, die eine Art Mischlösung aus H- und K-Trasse darstellen. Sie wurden bereits im Raumordnungsverfahren beurteilt und für das Planfeststellungsverfahren vergleichbar aufbereitet sowie zeichnerisch durch Lage-, Höhen- und Konfliktpläne dargestellt und bewertet. Es handelt sich um folgende Varianten, die sich nach Gradienten und Lage

von der Antragstrasse, die sich aus der optimierten Antragstrasse der raumordnerischen Beurteilung entwickelte, unterscheiden:

- eine flachere Antragstrasse mit durchgehend 12,5 ‰ Neigung und damit verbundenen erheblich längeren Tunnelstrecken,
- eine Höherlegung der Trasse durch eine Rampe im Albvorland, die bei Weilheim ca. 25 m Höhe über Geländeniveau erreicht, um ebenfalls durchgehend eine 12,5 ‰-Neigung zu erreichen,
- eine nördliche Umfahrung des Albtraufs, abzweigend von Weilheim, südlich vorbei an Geislingen bis Amstetten und über Beimerstetten nach Ulm mit großen Neuzerschneidungen im Albvorland und auf der Albhochfläche,
- eine gewundene, erheblich längere Linienführung am Albtrauf, abzweigend von Aichelberg über Bad Boll und Bad Überkingen bis Amstetten und danach über Dornstadt nach Ulm,
- eine Linienführung mit durchgehendem Tunnel von Wendlingen bis Hohenstadt zur Vermeidung der Schallbelastungen im Albvorland mit erheblich höheren Investitionen durch den langen Tunnel und größerem Ablagerungsbedarf an Ausbruchsmassen und
- eine West-Trasse, die westlich von Dettingen abzweigt und unterhalb von Erkenbrechtsweiler im Tunnel bis auf Höhe von Westerheim den Albaufstieg bewältigt und bei Hohenstadt in die Antragstrasse parallel zur BAB A 8 mündet und damit die Autobahn-Parallellage auf eine weite Strecke verläßt.

Die Varianten wurden bereits in der raumordnerischen Beurteilung des Regierungspräsidiums Stuttgart vom September 1995 (S. 32 ff) bewertet und beurteilt. Für den Ausschluß der flacheren Antragstrasse und der durchgehenden Tunnelvariante sowie der West-Trasse, die jeweils wegen ihrer Gradientenlage tief in den Karstwasserkörper eingreifen, waren insbesondere hydrogeologische Gründe, aber aufgrund der langen Tunnelstrecken auch die hohen Investitionskosten maßgeblich. Aus Naturschutzgründen scheidet diejenige Alternativen, die vorwiegend durch unvorbelastetes Gebiet führen und dieses damit erheblich neu zerschneiden, also die Linienführung am Albtrauf und die nördliche Umfahrung des Albtraufs, aus. Auch die höhergelegte Trasse mit der Folge einer Rampe, die das Autobahnniveau um bis zu 20 m auf Höhe der Seebachquerung überragt, ist aus naturschutzrechtlicher Sicht, unter Lärmgesichtspunkten und unter den Aspekten des Landschaftsbildes im Albvorland unzumutbar. Eine höhere Trasse wäre mit erheblichen Lärm-

schutzwänden beidseits der Trasse zu versehen, welche das Landschaftsbild gravierend beeinträchtigen würden. Eine landschaftsgerechte Einbindung einer Trasse dieses Ausmaßes wäre mit Seitenwällen nicht leistbar. Die Umfahrungsvarianten sind um ca. 8 km länger und führen deshalb zu Fahrzeitverlängerungen. Aus betrieblichen, wirtschaftlichen und ökologischen Gründen ist die Antragstrasse diesen Varianten überlegen.

Das gilt auch unter Berücksichtigung privater Belange. Die Antragstrasse bringt zwar Belastungen im Albvorland durch Flächenverbrauch und zusätzliche Lärmbelastung mit sich. Es besteht jedoch eine erhebliche Vorbelastung durch die BAB A 8, so daß durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtsituation erreicht werden kann. Die Flächeninanspruchnahme ist bei den vorgeschlagenen Varianten dann nicht geringer, wenn die Unterbringung des Tunnelausbruchs hinzugerechnet wird, mit Ausnahme der Variante, die weitgehend durch die freie Landschaft führt. Dabei ist jedoch die Neuzerschneidung bisher von größeren Verkehrsanlagen unberührter Freiräume und die Neuverlärmung der unmittelbar benachbarten Gemeinden unverantwortlich. Die auf der Grundlage der optimierten Antragstrasse des Raumordnungsverfahrens basierende nunmehr beantragte Trassenführung ist, großräumig beurteilt, nach wie vor die günstigste Variante. Von Einwanderseite werden diese Varianten ebenfalls weder vorgeschlagen noch weiterverfolgt.

Weitere Varianten, die sich dem Eisenbahn-Bundesamt aufdrängen müßten, sind nicht ersichtlich. Die von dem Einwender Nr. 171 vorgetragene Variante, die die Trasse in eine Betonröhre von Kirchheim bis zum Tunnelmund Aichelberg verlegen soll, entspricht der Lösung mit durchgehendem Tunnel von Wendlingen bis Hohenstadt. Zwar könnte der Eingriff in den Karstwasserspiegel durch die gleiche Gradientenlage wie die Antragstrasse vermindert, optimaler Lärmschutz erreicht und die anfallenden Überschußmassen dadurch verwertet werden, daß sie die Röhre überdecken. Ob es allerdings zu dem angegebenen geringstmöglichen Eingriff in das Landschaftsbild im Albvorland und am Albaufstieg kommen würde, muß bezweifelt werden. Die Tunnelröhre zu überdecken, würde neben der BAB A 8 zu einem deutlich überhöhten Band führen, das sich optisch nur mit erheblichem Aufwand, wenn überhaupt möglich, in die hügelige Albvorlandschaft einpassen ließe. Der Eingriff wäre nicht zu vergleichen mit den bei der Antragstrasse vorgesehenen Lärmschutzwällen und Seitenablagerungen, die ebenfalls ein Band entlang beider Trassen bilden, aufgrund ihrer Höhenlage sich aber besser einbinden lassen werden. Eine Tieferlegung dieser Betonröhre würde zu einem größeren Eingriff in den Grundwasserspiegel der Schwäbischen Alb führen und ist deshalb aus hydrogeologischen Gründen auszuschließen.

Auch die Alternative des Einwenders Nr. 196, der eine Direktverbindung von Stuttgart nach Ulm über das Körschtal, Neckartal, Tiefenbachtal in Richtung Schlattstall bis zum Truppenübungsplatz und zur Autobahn beschreibt, kann nicht "ernsthaft" im Sinne der Rechtsprechung in Betracht gezogen werden. Die Trassierung besteht aus kurzen Tunnel- und Einschnittsstrecken. Sie ist an die oben aufgeführte Westtrasse angelehnt. Die Gesamtkosten seien um ca. 50 % reduziert. Es würden keine Belastungen auftreten, bzw. würden diese auf ein Minimum reduziert. Die Trasse erhielte landschaftsbildprägende, interessante Brückenbauwerke, sei eine kürzere Strecke, verlaufe weitgehend auf Staats- und Gemeindeeigentum und abseits von bebautem Gebiet. Aufgrund von hydrogeologischen Schwierigkeiten bei den Tunnelstrecken und der erheblichen Neuzerschneidung bei der offenen Linienführung mit den unvermeidbaren Eingriffen in bisher unvorbelastetes Gebiet drängt sich diese Variante gegenüber der autobahnnahen Antragstrasse nicht auf. Dem Bündelungsgedanken wird hier nicht ansatzweise Rechnung getragen. Eine genauer darzulegende Trassenführung würde die entsprechenden Nachteile in unbelastetem Gebiet zu Tage treten lassen.

#### (4) Kleinräumige Varianten

Die Vorhabenträgerin hat innerhalb des Planfeststellungsabschnittes 2.1c mit den berührten Gemarkungen Kirchheim, Weilheim, Holzmaden und Aichelberg verschiedene Trassenführungsvarianten untersucht, um die ökologisch, ökonomisch und technisch zweckmäßigste Linienführung auszuwählen. Von 8 untersuchten Varianten wurde die Antragstrasse in nachvollziehbarer und nicht zu beanstandender Weise ausgewählt. Die Varianten befinden sich innerhalb des Planfeststellungsabschnittes und führen am östlichen Ende im zweiröhrig geplanten Alaufstiegstunnel zusammen. Bei zwei Varianten verschiebt sich das Tunnelportal am Aichelberg unwesentlich in Richtung BAB A 8. Die Tunnelvariante am Hasenholz ragt ebenfalls unwesentlich in den vorhergehenden Abschnitt hinein. Diese geringfügigen Überschneidungen sind aber nicht maßgebend für die kleinräumige Trassenauswahl und berühren den weiteren Verlauf der NBS in Richtung Osten beim Alaufstieg nur unerheblich, in Richtung Westen nach Kirchheim/Wendlingen überhaupt nicht. Die gewählte Trassenführung setzt darüber hinaus keine weiteren Zwangspunkte für die Variantenauswahl in den benachbarten Abschnitten. Der Alaufstieg beginnt am Tunnelportal des Aichelbergs, das in diesem Abschnitt bereits mitumfaßt ist. Die Tieferlegungsvarianten befinden sich ca. 20 m unterhalb der Gradienten der Antragstrasse und führen deshalb zu längeren Tunnelstrecken auch am Alaufstieg und damit zu höheren Kosten. Sie sind mit erheblichen hydrogeologischen Auswirkungen verbunden. Aufgrund der tieferen Lage durchschneiden sie den Karstgrundwasserspiegel auf einer nicht mehr hinnehmbaren Län-

Die Überschneidung der Abschnitte in diesem Fall kann als entscheidungsunerheblich angenommen werden, da diese Varianten deshalb als offensichtlich nicht geeignet ausscheiden. Durch die Vorgabe der möglichst engen Bündelung mit der BAB A 8 ergeben sich auch im Albvorland keine ernsthaft in Betracht zu ziehenden Varianten, die nicht an die gewählte Antragstrasse im Bereich des Hasenholzes anknüpfen könnten. Alle von der Vorhabenträgerin untersuchten und von Dritten eingebrachten Varianten führen auf Höhe der Überquerung des Gießnaubaches zu einer oberirdischen Parallellage südlich der BAB A 8. Diese Stelle liegt ca. 1,2 km westlich vor Beginn des Planfeststellungsabschnittes 2.1c, der Gegenstand dieses Verfahrens ist.

Die Antragstrasse stellt gegenüber der im Raumordnungsverfahren entwickelten Trasse (optimierte Antragstrasse) eine weitergehende Verbesserung der Bündelung mit der BAB A 8 dar, indem der Rastplatz "Vor dem Aichelberg" unterfahren wird. Damit wird die Einschlußlinie zwischen der NBS und der BAB A 8 auf Höhe der Anschlußstelle Aichelberg verkleinert. Die Höhenlage der NBS wird auf das Mindestmaß zur Überquerung der Landesstraße L 1214 zwischen Weilheim und Aichelberg abgesenkt und kommt damit deutlich unterhalb derjenigen der BAB A 8 zu liegen. Die Mehrkosten dieser Trassierung gegenüber der Raumordnungstrasse halten sich noch im Rahmen des finanziell Tragbaren. Die höheren Kosten sind gerechtfertigt durch die Verbesserungen bei der Bündelung und in der Höhenlage, die die Trasse auch besser in die Landschaft einbinden und unter Schallschutzgesichtspunkten ebenfalls besser abschneiden lassen. Der Flächenbedarf, der sich vorrangig auf landwirtschaftliche Flächen konzentriert, wird um ca. 4 ha reduziert. Durch die Unterfahrung des Rastplatzes und der damit verbundenen engeren Bündelung mit der BAB A 8 verbleibt im Bereich des Seebachs die Möglichkeit der Hochwasserrückhaltung, die durch die optimierte Antragstrasse aus der Raumordnung nur eingeschränkt realisierbar wäre. Diese Trassenführung entspricht auch den Forderungen der Gemeinde Aichelberg, den Flächenbedarf auf Gemarkung Aichelberg so gering wie möglich zu halten und gleichzeitig weitreichenden Schallschutz für die bebauten Gebiete zu erreichen. Sie ist auch mit § 50 BImSchG vereinbar, da soweit wie möglich auf die dem Wohnen dienenden Nutzungen Rücksicht genommen wurde. Die optimierte Antragstrasse des Raumordnungsverfahrens stellt daher keine wirkliche Variante dar. Vielmehr ist die nunmehr gefundene Antragstrasse eine weitergehende Optimierung dieser Trasse.

Echte Varianten stellen daher nur die Möglichkeiten, den Rastplatz "Vor dem Aichelberg" zu verlegen, den Tunnel im östlichen Teil vor dem Albaufstieg zu verlängern, die Parallellage zur BAB A 8 noch zu verbessern und das Waldgebiet "Hasenholz" im westlichen Teilbe-

reich des Abschnitts zu untertunneln, dar. Alle Varianten versuchen, den Flächenbedarf der Antragstrasse weiter zu verringern.

a) Variante im westlichen Bereich des Planfeststellungsabschnitts

Im vorderen Bereich wurde eine Variante mit einer Unterfahrung des Waldgebiets Hasenholz, der Lindach, der L 1200 Kirchheim - Weilheim und der Verbindungsstraße Weilheim - Holzmaden untersucht. Die Trasse überquert anschließend den Seebach und entspricht nachfolgend der beantragten Trassenführung bis zum Tunnelportal Aichelberg. Sie verringert die Schallbelastungen, die aus der NBS resultieren, im Bereich von Wohngebieten in Weilheim (Egelsberg) und Holzmaden und die Eingriffe in das Waldgebiet. Die Schallberechnungen ergeben auch bei der Antragstrasse, daß mit den entsprechenden Schallschutzmaßnahmen die maßgeblichen Grenzwerte aus der Neubaustrecke eingehalten werden können. Der vorherrschende Lärm der BAB A 8 wird durch die NBS mit den beabsichtigten Seitenablagerungen in diesem Bereich zumindest nicht erhöht, in einigen Bereichen sogar verringert. Das Waldgebiet wird durch den Tunnelmund gleichwohl beeinträchtigt. Durch den 1.980 m langen Tunnel entstehen Mehrkosten in Höhe von ca. 50 Mio. DM, die sich mit den dargestellten Vorteilen nicht rechtfertigen lassen.

b) Verlegung des Rastplatzes "Vor dem Aichelberg"

Diese oberirdische Lösung mit einer Verlegung des Rastplatzes "Vor dem Aichelberg" nach Osten in die Linse unmittelbar vor der Anschlußstelle Aichelberg scheidet aus straßenverkehrstechnischen Gründen aus. Die Ein- und Ausfahrtsstrecken zur BAB A 8 würden sich unzulässigerweise überschneiden. Um die Einschlußlinse zwischen BAB A 8 und NBS möglichst gering zu halten, müßte der Rastplatz um ca. 700 m nach Osten verschoben werden. Zwischen den Inselfspitzen der Ausfahrt der Anschlußstelle Aichelberg und der Einfahrt aus dem Rastplatz lägen weniger als 200 m Länge. Dies läßt sich nachvollziehbar nicht mehr als sicherheitstechnischer Mindestabstand bezeichnen (vgl. als Anhaltspunkt die Richtlinie für die Anlage von Landesstraßen, RAL-K-2, Teil III Knotenpunkte, die bei stark belasteten Strecken bei Autobahnknoten einen erwünschten Mindestabstand zwischen den Inselfspitzen von 2700 m vorsieht (3.4); eine Ausbildung von Verflechtungsspuren benötigt ebenfalls eine entsprechende Mindestlänge und macht eine Geschwindigkeitsreduzierung erforderlich (5.5).

c) Varianten zur Vorverlegung des Tunnelmundes am Aichelberg

Hier sind zwei Varianten untersucht, einmal eine Variante mit einem Tunnelmund vor den Rastplatz "Vor dem Aichelberg", zum anderen eine Variante mit einem Gesamttunnel, also beginnend mit der Unterquerung der Lindach. Zwar vermeiden bzw. vermindern diese Vari-

anten die zusätzlichen Lärmbelastungen durch die NBS in den angrenzenden Gemeinden. Durch die Unterfahrung der L 1214 liegen diese Trassen aber 20 bis 25 m tiefer und tauchen deshalb im nachfolgenden Bereich des Albaufstiegs tiefer in den Karstwasserkörper ein. Die hiermit verbundenen bautechnischen und wasserwirtschaftlichen Risiken sind so erheblich, daß es nicht gerechtfertigt ist, diese Varianten weiterzuverfolgen, zumal die zulässigen Grenzwerte auch mit der Antragstrasse einhaltbar sind. Bei einer Tunnellösung entfallen aber auch die positiven Wirkungen der Bündelung von Verkehrswegen, da der BAB-Lärm als der dominierende Lärm sich weiterhin ungehindert ausbreiten kann, wenn keine Lärmschutzmaßnahmen an der Neubaustrecke erforderlich werden. Aus diesem Grunde hat wohl auch die Stadt Weilheim auf ihre ursprüngliche Forderung, den Tunnelmund vorzuverlegen, verzichtet. Darüber hinaus sind die Investitionskosten aufgrund der erheblich längeren Tunnelstrecken nicht nur im Abschnitt 2.1c, sondern auch beim Albaufstieg erheblich höher (55 - 60 Mio. DM nach der Tabelle 11 des Erläuterungsberichtes zur Vorhabensbegründung). Auch die Belange privat betroffener Grundstückseigentümer und insbesondere des Einwenders Nr. 146, die im Bereich der Trasse unmittelbar vor dem Tunnelmund Aichelberg einen Aussiedlerhof besitzen und Landwirtschaft im Nebenerwerb betreiben bzw. der Schafzucht nachgehen (vgl. unter B. IV.4.7 dieser Entscheidung), sind nicht so gewichtig, daß eine andere Trasse gewählt werden mußte. Ergänzend kann hier erwähnt werden, daß den Einwendern Ersatzgrundstücke angeboten wurden, die in unmittelbarer Nachbarschaft zum bisherigen Hof liegen und eine gleichwertige Nutzung zulassen. Diese Grundstücke sind in den Planfeststellungsunterlagen nachrichtlich übernommen und bei der Besitzeinweisung im laufenden Flurneuordnungsverfahren noch nicht anderweitig zugewiesen worden (Auskunft des Amtes für Flurneuordnung und Landentwicklung in der Erörterungsverhandlung am 4./5.11.1998). Es wird nicht verkannt, daß die Belange dieser Einwender von hohem Gewicht sind, auch unter dem Gesichtspunkt, daß der landwirtschaftliche Betrieb bereits im Zuge des Ausbaus der BAB A 8 Flächen verloren hat. Überwiegende Gründe des Allgemeinwohls, die durch eine Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Stuttgart und Ulm als Lückenschluß im gesamteuropäischen Netz vorliegen, führen nach eingehender Abwägung jedoch dazu, daß eine Veränderung der Trassenführung in diesem Bereich aus betriebswirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht durchsetzbar ist. Die Kosten, um die Trasse tiefer zu legen, sind entsprechend hoch, dazu sind Eingriffe in den Karstwasserspiegel zu erwarten, die zu einer Gefährdung führen können. Eine so weitgehende Umfahrung, daß der Aussiedlerhof nicht mehr berührt wird, ist mit einer engstmöglichen Bündelung der Trasse mit der BAB A 8 unter naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten nicht mehr zu vereinbaren.

d) Varianten zur engstmöglichen Parallelführung zur BAB A 8 (Reduzierung des Flächenbedarfs)

Um möglichst eng an die BAB-Trasse heranzurücken, wurden zwei Lösungen entwickelt, die Unterfahrung des Rastplatzes und der Anschlußstelle mit einer Überführung der L 1214 in geringstmöglicher Höhe und eine darauf aufbauende Optimierung durch Verlängerung des Alaufstiegstunnels bis zur Brücke über die L 1214, die mit einem Hohlkasten eingehaust wird.

Beide Varianten sollen die Schallbelastungen dadurch reduzieren, daß größere Abschnitte im Tunnel geführt werden und, daß die Trasse näher an die BAB herangerückt und damit von der Ortsbebauung von Weilheim abgerückt wird. Sie scheiden deshalb aus, weil sie im Bereich des Einstiegs in den Alaufstiegstunnel den Hangbereich der BAB A 8 bei Aichelberg unzumutbar belasten. Die Trasse der NBS würde auf der Böschung des Autobahndammes zu liegen kommen. Dies ist aus erdstatischen Gründen nicht durchführbar, da der Autobahndamm eine hohe Setzungsempfindlichkeit besitzt, die der Ausgestaltung einer Neubaustrecke mit entsprechendem Unterbau und den aus dem Betrieb des Hochgeschwindigkeitsverkehrs resultierenden Belastungen nicht Stand hält. Unabhängig davon würde die Lärmsituation gegenüber der Antragstrasse nur kaum merklich verbessert, da in diesem Bereich der Abstand zur Wohnbebauung groß ist. Auch bei diesen Varianten würde eine zumindest teilweise Verlegung des Aussiedlerhofes erforderlich, so daß auch unter Berücksichtigung der privaten Belange kein Vorteil gegenüber der Antragstrasse ersichtlich ist.

In diesem Zusammenhang, insbesondere zur Reduzierung des Flächenbedarfs, ist auch die Frage der Notwendigkeit des von der Antragstrasse durchgängig eingehaltenen Regelabstandes vom Fahrbahnrand der BAB A 8 bis zur Gleismitte des der Autobahn zugewandten Gleises der NBS von 29,25 m anzusprechen. Darin enthalten ist bereits die Fläche für eine Erweiterung der BAB A 8 um eine Fahrspur je Richtung. Auch hiergegen richten sich Einwendungen, da befürchtet wird, daß damit bereits der Ausbau der BAB A 8 beschlossen werde. Weiterhin könne durch eine andere Gestaltung des Zwischenraumes, z.B. mit einer Mauer, das gleiche Ziel mit weniger Flächeninanspruchnahme erreicht werden. Die NBS könne insgesamt näher an die BAB A 8 herangerückt werden.

In dem von der Antragstrasse vorgesehenen Zwischenraum zwischen BAB A 8 und NBS liegt ein ca. 3 - 4 m hoher Wall und ein durchgängiger 3 m breiter Weg. Mit den entsprechenden Böschungsneigungen ergibt sich der oben geschilderte Regelabstand. Die NBS stellt eine bauliche Anlage im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes dar, die innerhalb eines Abstandes von 100 m zur BAB der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde und als Hochbau jeder Art und mit Aufschüttungen bzw. Abgrabungen größeren Umfangs verbunden innerhalb von 40 m zur BAB deren Ausnahmegenehmigung bedarf (§ 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Satz 2, Abs. 2 Nr. 1 und Abs. 8 FStrG). Die Ausnahmegenehmigung wird vom Eisenbahn-Bundesamt miterteilt, da sie unter die Konzentrationswirkung der Planfeststellung fällt. In den Bedingungen, die von dem zuständigen Landesamt für Straßenwesen mitgeteilt wurden, ist enthalten, daß der beabsichtigte, aber noch nicht geplante 8-streifige Ausbau der BAB A 8 berücksichtigt wird und die Abrollwälle die erforderliche Höhe erhalten. Auch wenn der Ausbau der BAB A 8 von Kirchheim bis Mühlhausen nicht im Bedarfsplan zum Bundesverkehrswegeplan aufgeführt ist, kann eine vorsorgliche Reservierung von Flächen in dem Sinne, daß ein etwaiger Ausbau noch realisiert werden kann, nicht übergangen werden. Es ist damit noch nicht über die Zulässigkeit, über den Bedarf und über die Folgen des Ausbaus entschieden. Dies bleibt, wie in der Zusage des Landesamts für Straßenwesen in der Erörterungsverhandlung enthalten, einem hierfür nach aller Wahrscheinlichkeit erforderlichen separaten Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Der begleitende Weg dient der Wiederherstellung des bisherigen Zustandes entlang der BAB A 8, an der bislang ein durchgängiges Feldwegenetz vorbeiführt, das den uneingeschränkten Zugang von außerhalb zur BAB möglich macht. Der nunmehr geplante Weg dient darüber hinaus auch als Fluchtweg und zur Unterhaltung der Böschungen und des Streckenrichtungsgleises Ulm - Stuttgart, ohne die Gleise der NBS queren zu müssen. Der Abrollwall hat ebenfalls mehrere Funktionen. Er schützt zunächst die Autofahrer vor Blendeinwirkungen der Bahn und soll verhindern, daß von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge in die Gleise geraten. Als Wall entlang der BAB dient er auch dem Schallschutz, weshalb die betroffenen Städte und Gemeinden auch großen Wert auf dessen Umsetzung legen. Eine entsprechende Mauer kann zwar einen Teil dieser Funktionen ebenfalls erfüllen. Die erreichbare Flächeneinsparung ist jedoch im Verhältnis zur optischen Wirkung eines Walles zu stellen, der entsprechend bepflanzt werden kann, so daß insgesamt der gewählte und mit der zuständigen Straßenbauverwaltung abgestimmte Regelquerschnitt akzeptabel ist.

Auch zu den geplanten Seitenablagerungen und Lärmschutzwällen entlang der Neubaustrecke auf der Südseite und der BAB A 8 auf der Nordseite besteht keine Alternative. Zwar könnten diese zur Minimierung des Flächenbedarfs entfallen, soweit sie nicht durch

zwingend zu gewährleistenden Lärmschutz geboten und nicht durch eine Lärmschutzwand zu ersetzen sind. Die umfangreichen Seitenablagerungen dienen vorrangig der Unterbringung der beim Bau der Trasse durch die vielen Tunnelstrecken anfallenden nicht anderweitig verwertbaren Ausbruchsmassen. Die Vorhabenträgerin hat ein nachvollziehbares Verwertungskonzept vorgelegt und wird die Mengen an verwertbarem Material den entsprechenden Abnehmern, insbesondere der Tonindustrie, zuführen. Das zum Trassenbau geeignete Material wird dort verwendet. Der Massenüberschuß wird ausbruchsnah, damit auch umweltschonend, im unmittelbaren Nahbereich der Trasse abgelagert. Diese Wälle haben den Nebeneffekt, Lärmschutz zu bieten, der, streng nach den Grenzwerten der 16. BImSchV gerechnet und nur auf den Einzellärmpegel der NBS ausgerichtet, nicht in diesem Maße erreicht würde. Dies ist Ausfluß aus dem Bündelungsgedanken und entspricht der in der raumordnerischen Beurteilung ausgesprochenen Maßgabe, diese Massen vorrangig gerade zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes zu verwenden und landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen zuzuführen (vgl. Maßgabe Nr. 1.4.22 der ROB 1995). Weiterhin wurde in der raumordnerischen Beurteilung die Maßgabe aufgestellt, diese Maßnahmen so anzuordnen, daß nicht nur der Neubaustreckenlärm, sondern auch der Autobahnlärm abgeschirmt und damit die Gesamtlärmbelastung vermindert wird (Maßgabe Nr. 1.4.7 der ROB 1995). Die maximal bis zu 10 m über die Fahrbahnoberkante der Autobahn hinausragenden Wälle dienen auch der landschaftsgerechten Einbindung dieses breiten Bandes an Verkehrsstrassen. In den kritischen Bereichen wurde der Eingriff auf ein Minimum reduziert. Dies erfolgte insbesondere im Bereich des Waldgebietes Hasenholz auf der Südseite, bei dem auf den begleitenden Seitenweg verzichtet und die von der BAB abgewandte Böschungsseite als Waldsaum wiederhergestellt wird, so daß in das relativ kleine Waldteilgebiet nur unwesentlich eingegriffen wird. Insgesamt ist die Konzeption der Seitenablagerungen damit gerechtfertigt. Im übrigen wird Deponiefläche eingespart, auch wenn auf den Deponien des Landkreises Esslingen Ablagerungsflächen zur Verfügung stehen würden. Die ausbruchsnah Verwendung der Überschussmassen verlängert deren Laufzeit und führt dazu, daß dem Landkreis auf Jahre hinaus eine aufwendige und mit erheblichen ökologischen Problemen verbundene Deponiestandortsuche erspart bleibt (vgl. Raumordnungsverfahren zur Ausweisung eines Deponiestandorts im Landkreis Esslingen 1994).

#### e) Varianten zur Seebachquerung

Im Detailbereich der Überquerung des Seebachs wurden zwei Varianten zur Antragstrasse untersucht und aus bautechnischen und ökologischen Gründen nicht weiterverfolgt. Sie unterscheiden sich in der Höhenlage der Trassenführung. Einmal handelt es sich dabei um eine Absenkung des Seebachs um ca. 1,5 m, bei der der stromauf- und stromabwärtige Verlauf angepaßt wird und die einen erheblichen Eingriff in ökologisch wertvolle Uferbe-

stände des Seebachs verursachen würde. Andererseits käme eine Dükerung des Seebachs in Frage, wenn die Trasse soweit abgesenkt werden müßte, daß der folgende Rastplatz ohne Veränderung unterfahren werden könnte. Die dauerhafte Funktionstüchtigkeit des Dükers wäre jedoch wegen der hohen Geschiefbefracht des Seebachs nicht gewährleistet. Zudem ist ein Düker aus ökologischer Sicht die schlechteste Lösung einer Gewässerquerung, da der Ober- vom Unterlauf abgeschnitten wäre und damit der Lebensraum der im Wasser lebenden Tiere getrennt würde. Die Antragstrasse löst das Problem mit einer Beibehaltung der Bachsohle des Seebachs. Die Überquerung erfolgt im hydraulisch berechneten Mindestmaß, so daß der Rastplatz auf der östlichen Seite angehoben werden muß.

#### (5) Gesamtergebnis der Alternativenprüfung

Insgesamt ist aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes festzustellen, daß sich die Vorhabenträgerin die Auswahl der aus ihrer Sicht geeignetsten Trassenführung für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Stuttgart und Ulm nicht leicht gemacht hat. Sie hat im Laufe der langen Planungsphase unzählige Varianten im groß- und kleinräumigen Bereich entwickelt und sich immer wieder neu den veränderten Rahmenbedingungen angepaßt, die insbesondere durch die Einführung des Europäischen Binnenmarktes, durch die Wiedervereinigung Deutschlands und die Öffnung der Grenzen nach Osteuropa entscheidenden Einfluß auf die Anforderungen an die zukünftige Schieneninfrastruktur stellten. Hierdurch sind auch die Modifikationen einzelner Auswahlkriterien zu erklären, die in den unterschiedlichen Verfahrensstadien entstanden sind, wobei das Planungsziel der Vorhabenträgerin, ein leistungsfähiges Hochgeschwindigkeitsnetz zu errichten und die Strecke Stuttgart - Ulm - Augsburg hierin einzubeziehen, über die Jahre hinweg konstant blieb. Auch nachdem sich die Vorhabenträgerin auf die autobahnahe Trasse zwischen Wendlingen und Ulm festgelegt hatte und eine Bestätigung der Auswahlentscheidung aus raumordnerischer Sicht erfolgt war, hat sie sich mit den Betroffenen und den Fachbehörden auseinandergesetzt, um weitergehende Optimierungen in der Trassenführung zu erreichen. Die Vorhabenträgerin hat auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die intensive Prüfung der Alternative einer Filstaltrasse fortgesetzt und sich mit ihr unter konkreter Bezugnahme auf die vorgebrachten Argumente eingehend auseinandergesetzt.

Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes sind besser geeignete Trassenführungen zur nunmehr gewählten Antragstrasse nicht ersichtlich. Die Antragstrasse erfüllt die nicht zu beanstandenden Zielvorstellungen der Vorhabenträgerin und ist mit vertretbaren ökologischen Eingriffen verbunden, die durch eine andere Trassenführung nicht ohne höhere oder vergleichbar schwerwiegende Eingriffe vermieden werden können.

#### 4. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen

Die Planprüfung hat ergeben, daß das von der Vorhabenträgerin geplante Vorhaben mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen vereinbar ist.

##### (1) Eigentum

Für das Vorhaben des Baues der ICE-Neubaustrecke Wendlingen-Ulm im Abschnitt Kirchheim - Weilheim - Aichelberg wird neben öffentlichem Eigentum auch privates Eigentum sowohl für die Baumaßnahme als auch für verschiedene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigt.

Bei der Abwägung der von dem Bahnprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz fallende Eigentum naturgemäß in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Dabei verkennt das Eisenbahn-Bundesamt nicht, daß jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt jedoch bei der bahnrechtlichen Planfeststellung keinen absoluten Schutz. Vielmehr gilt für das Eigentum nichts anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange, d.h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Im vorliegenden Fall, in dem für das Vorhaben außerordentlich gewichtige öffentliche Verkehrsinteressen sprechen, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem festzustellenden Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die öffentlichen Verkehrsinteressen und zudem die Interessen der gesamten Nachbarschaft, vor allem durch die geplanten Seitenablagerungen vor Lärm- und Schadstoffbelastungen geschützt zu werden, überwiegen vorliegend die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Insbesondere durch die enge Bündelung der ICE-Neubaustrecke mit der bestehenden BAB A 8 wurde auch eine größtmögliche Schonung von privatem Grundstückseigentum bewirkt. Im Hinblick darauf ist auch für eine Änderung der Trassenführung zugunsten eines einzelnen Betroffenen bei dem Ausmaß der vorgesehenen Maßnahme kein Raum. Abgesehen davon würden kleinräumige Trassenverschiebungen in Einzelbereichen nur dazu führen, daß ersatzweise andere Flächen in Anspruch zu nehmen wären und in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens konnte die in den eingereichten Planunterlagen dargestellte Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum reduziert werden. So ist in Blatt 9 der Anlage A 19b auch die Grunderwerbsfläche für eine neue Hofstelle dargestellt. Da es sich bei der Darstellung dieser Fläche für eine neue Hofstelle nur um eine nachrichtliche Darstellung einer möglichen neuen Hofstelle als Ersatz für die wegfallende Hofstelle des Einwenders Nr. 146 handelt, ohne daß hierfür eine konkrete Planung bestünde, kann eine Inanspruchnahme von fremdem Grundeigentum für einen solchen nur nachrichtlich dargestellten möglichen Standort hier nicht mit enteignender Vorwirkung planfestgestellt werden. Infolgedessen kann die Inanspruchnahme der in Blatt 9 der Anlage A 19b dargestellten Fläche für eine neue Hofstelle, von der die Flurstücke 471/1, 475, 476, 477, 478, 479, 480/1, 480/2 und 498/2 der Gemarkung Aichelberg ganz oder teilweise nach der vorgelegten Planung betroffen sind, nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses werden. Eine Inanspruchnahme dieser Grundstücke scheidet insoweit aus.

Insgesamt ist festzustellen, daß die Inanspruchnahme privaten Grundstückseigentums so gering wie möglich gehalten wurde. Mit noch geringerer Eingriffsintensität läßt sich das planerische Ziel nicht erreichen. Daher müssen die privaten Eigentumsbelange in dem planfestzustellenden Umfang zurückgestellt werden. Die sich aus Art. 14 Abs. 3 Grundgesetz ergebenden verfassungsrechtlichen Anforderungen sind erfüllt.

Lediglich ergänzend wird hier darauf hingewiesen, daß bereits im Vorfeld der Planung der entsprechende Flächenbedarf für das planfestzustellende Vorhaben im Gebiet der Flurbereinigung Aichelberg A 8 (Unternehmensflurbereinigung nach § 87 Flurbereinigungsgesetz) auf Gemarkung Aichelberg ab etwa km 37,15 bis zum Ende des Planfeststellungsabschnitts bei km 39,27 mit berücksichtigt wurde. In diesem Flurbereinigungsverfahren hat zum 06.11.1997 die vorläufige Besitzeinweisung nach § 65 Flurbereinigungsgesetz stattgefunden, so daß ausweislich der Stellungnahme des Amtes für Flurneuordnung und Landentwicklung Kirchheim sich bereits jetzt alle von der Vorhabenträgerin dauerhaft beanspruchten Flächen auf Gemarkung Aichelberg und zu einem kleinen Teil auf Gemarkung Weilheim mit Ausnahme von Flächen des Aussiedlerhofs des Einwenders Nr. 146 und unmittelbar nach Osten angrenzenden Flächen (1 Eigentümer mit 2 Flurstücken) im Besitz der Vorhabenträgerin befinden.

Auch bei den planfestzustellenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die naturschutzrechtlich erforderlich sind, um den mit dem Planvorhaben verbundenen Eingriff in Natur und Landschaft auszugleichen, gilt, daß die privaten Eigentumsbelange im planfestzustellenden Umfang zurückgestellt werden müssen. Nur mit diesen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist das planerische Ziel zu erreichen. Alle Maßnahmen sind ökologisch sinnvoll. Soweit die fachplanerische Zulassung des planfestzustellenden Vorhabens von der Durchführung naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahmen abhängig ist, ist auch die Enteignung für diese Zwecke im Sinne des § 22 Abs. 1 Satz 1 AEG zur Ausführung des Vorhabens notwendig. Mithin unterliegen die abwägungsfehlerfrei ausgewählten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wie die Baumaßnahme selbst auch dem Träger des Vorhabens eingeräumten Enteignungsrecht. Die Frage, ob bei einzelnen Kompensationsmaßnahmen zur Zweckerreichung anstelle eines Eigentumsübergangs an die Vorhabenträgerin auch dingliche Beschränkungen genügen, ist nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu entscheiden. Hierüber sind grundsätzlich Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und den jeweiligen Eigentümern zu treffen. Die genauen Modalitäten einer etwaigen Dienstbarkeit können - soweit entsprechende Vereinbarungen nicht zustande kommen - dem Enteignungsverfahren überlassen werden (BVerwG, Urteil vom 28.02.1996, NJW 1996, 2113).

Soweit einzelne betroffene Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der benötigten Flächen bereit sind, ist festzustellen, daß zur Ausführung des Planvorhabens generell die Enteignung zulässig ist. Für (etwaige) nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Beschluß Vorwirkungen. Der festgestellte Plan ist ausweislich des § 22 AEG den späteren Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Dieser Beschluß eröffnet damit dem Antragsteller den Zugriff auf privates Eigentum, er bewirkt aber für die Betroffenen keinen Rechtsverlust. Vielmehr bedarf es hierzu noch einer weiteren Eingriffsregelung. Der Eigentümer erleidet den Rechtsverlust erst, wenn er sich mit der Vorhabenträgerin darüber einigt oder wenn in dem ansonsten durchzuführenden Enteignungsverfahren eine Enteignungsentscheidung getroffen wird, in der notwendigerweise auch die Höhe der Entschädigung festzusetzen ist. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich darin, den Rechtsentzug zuzulassen. Soweit Grundeigentum ganz oder teilweise in Anspruch genommen wird, ist über Entschädigungsfragen nicht in der Planfeststellung zu entscheiden. Dadurch, daß die Betroffenen den dem Plan entsprechenden Rechtsverlust erst erleiden, wenn sie entsprechende Vereinbarungen mit der Vorhabenträgerin abschließen bzw. wenn gem. § 22 AEG i.V.m. dem Landesenteignungsgesetz ein Enteignungsverfahren durchgeführt ist, sind deren Entschädigungsansprüche gesichert. Im Enteignungsverfahren und nicht schon im Planfeststellungsverfahren ist sowohl bei vollständiger als auch bei teilweiser Inanspruch-

nahme von Grundstücken über die Entschädigung für den Rechtsverlust zu entscheiden. Dasselbe gilt u.a. für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in geeignetem Ersatzland festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück bzw. die Restgrundstücke verlangen kann. Über alle Vermögenseinbußen bis hin zu einem etwaigen Existenzverlust als Folge der Enteignung ist im Enteignungsverfahren zu entscheiden. Soweit das Landesenteignungsgesetz für einzelne enteignungsbedingte Folgeschäden keine Entschädigung vorsieht, kann daran auch die Planfeststellung nichts ändern. Was das Gesetz als Folge einer Planung dem Enteignungsverfahren zuweist, kann nicht in anderem Gewande Gegenstand einer Schutzanordnung im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG bzw. einer Entschädigungsregelung im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG sein.

Einige Grundstückseigentümer in der näheren Umgebung des planfestzustellenden Vorhabens befürchten, daß ihre Grundstücke eine Wertminderung erleiden könnten und lehnen daher als private Einwender das Vorhaben ab. Es liegt auf der Hand, daß sich die Auswirkungen der geplanten Maßnahme der ICE-Neubaustrecke auf Fremdgrundstücke nicht allein auf die für die Verwirklichung des Vorhabens benötigten, in den Grunderwerbsunterlagen aufgelisteten Grundstücke beschränken, sondern sich weiter darüber hinaus auf zahlreiche andere Grundstücke erstrecken. Dem Interesse (auch) dieser Grundstückseigentümer, von mittelbaren Beeinträchtigungen soweit als möglich verschont zu bleiben, trägt jedoch die Planung der Vorhabenträgerin angemessen Rechnung.

So ist es gelungen, durch die enge Bündelung der Trasse der ICE-Neubaustrecke mit der bestehenden BAB A 8 unzumutbare Nachteile für die (nur) mittelbar betroffenen Grundstücke abzuwenden. Ebenso tragen der Verlauf der Gradienten der geplanten Bahntrasse (durchgehend unterhalb oder maximal auf gleicher Höhe zur BAB A 8) und die geplanten Seitenablagerungen maßgeblich dazu bei, unzumutbare Nachteile von den mittelbar betroffenen Grundstücken insbesondere bezüglich Lärmimmissionen abzuwenden.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, daß ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z.B. vor dem Bau einer Straße oder Bahntrasse nicht generell, sondern nur soweit geschützt ist, als das Recht ihm Abwehr- oder Schutzansprüche zubilligt. Gemäß § 41 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG haben Nachbarn Anspruch darauf, daß von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, andernfalls können sie entsprechende Schutz-

vorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Vorliegend sind jedoch die maßgeblichen Schwellenwerte des § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG weder beim Lärm noch bei den Schadstoffen noch bei sonstigen Auswirkungen wie etwa den elektromagnetischen Feldern oder Erschütterungsemissionen überschritten (Einzelheiten s.u. Abschnitte B.IV.4.(2) und B.IV.4.(30)).

Halten sich aber die faktischen Beeinträchtigungen wie vorliegend im jeweils gesetzlich zulässigen Rahmen, stehen den Betroffenen Abwehr-, Schutz- und Entschädigungsansprüche nicht zu. Vielmehr sind die verbleibenden Beeinträchtigungen von den Betroffenen entschädigungslos hinzunehmen, und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die veränderte Lage des jeweiligen Grundstücks im Hinblick auf den Bau der Neubaustrecke wertmindernd berücksichtigen würde. Derartige Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden durch § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nicht erfaßt. Die durch § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG bestimmte Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist zudem verfassungsgemäß. Es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 Grundgesetz.

An dieser Stelle ist auch darauf hinzuweisen, daß wegen der aus der bestehenden BAB A 8 resultierenden Vorbelastung der betroffenen Grundstücke eine durchgreifende entscheidende Wertminderung kaum zu erwarten ist. Zudem ist es ein Irrtum anzunehmen, daß eine Wertminderung, die einem staatlichen Verhalten wie hier der Planfeststellung eines Vorhabens ursächlich zugerechnet werden könnte, stets ausgleichspflichtig zu sein habe. Dies ist nicht der Fall, insbesondere auch durch Art. 14 Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz nicht geboten. Vielmehr muß der Eigentümer gerade bei einem im Außenbereich gelegenen Grundstück damit rechnen, daß außerhalb seines Grundstückes öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Dies muß erst recht dann gelten, wenn wie vorliegend eine neue Bahntrasse mit einer bereits seit Jahrzehnten in der Nähe verlaufenden Autobahn gebündelt wird. Auch bei im Innenbereich gelegenen Grundstücken gelten keine anderen Grundsätze.

(2) Lärm- und Erschütterungsimmissionen, elektromagnetische Felder

a) Lärmimmissionen

aa) Allgemeines

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG besteht bei dem Bau oder einer wesentlichen Änderung von

Eisenbahnen ein Anspruch auf aktiven wie auch auf passiven Lärmschutz. Es ist unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, daß "durch diese" baulichen Maßnahmen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Hierzu bestimmt die aufgrund des § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassene 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) - Grenzwerte sowie das Verfahren zur Ermittlung der Immissionen. Ergänzend wird für die häufig bei Schienenverkehrswegen auftretenden, besonderen Verhältnisse die Richtlinie zur Berechnung der Schallemissionen und -immissionen von Schienenwegen - Schall 03 - herangezogen. Die Grenzwerte dürfen zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden.

Die verordnungsrechtlich festgelegten Immissionsgrenzwerte werden, bezogen auf die zur Neubaustrecke am nächsten gelegene Wohnbebauung auf Gemarkung Holzmaden, Weilheim und Aichelberg, nicht überschritten.

Das ergibt sich aufgrund der nachfolgenden Feststellungen:

Unter ab). wird ausgeführt, daß die Beurteilungspegel ordnungsgemäß nach der 16. BImSchV ermittelt wurden. Maßgeblich hierfür ist einerseits, daß die Berechnungsorte von der Vorhabenträgerin repräsentativ ausgewählt wurden, die Abschätzung der Streckenbelegung mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2010 nachvollziehbar ist und die nach der 16. BImSchV vorgesehenen Mittelungspegel auch bei der NBS anzuwenden sind.

Unter ac). wird dargestellt, daß die für den Schienenverkehr maßgeblichen Lärmwerte korrekt nach der 16. BImSchV und der Schall 03 berechnet wurden. Insbesondere kommt hier den Lärmzu- bzw. abschlügen für Schienenverkehrsemissionen besondere Bedeutung zu.

Unter ad). wird auf die Lärmschutzmaßnahmen aus der Neubaustrecke eingegangen, mit denen die Vorhabenträgerin die Grenzwerte der 16. BImSchV einhalten wird.

Unter ae). wird die hauptsächlich eingewendete Forderung, daß Lärmsummenpegel für die Emissionen aus der BAB A 8 und der Neubaustrecke zu bilden seien, bewertet. Es

wird vor allem auf mögliche Grundrechtsverletzungen, aber auch auf weitere Lärm-schutzmaßnahmen eingegangen.

Unter af). werden schließlich noch Einwendungen abgehandelt, die von Anwohnern auf Gemarkung Kirchheim vorgetragen wurden.

ab) Die Beurteilungspegel wurden nach der 16. BImSchV ordnungsgemäß ermittelt.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sind Berechnungsorte (Immissionsaufpunkte) in Gebieten mit Wohnbebauung festzulegen, die mit Lärm aus der Neubaustrecke belastet sein können. Die durch das Vorhaben vom Lärm betroffenen Flächen sind entsprechend der Schutzbedürftigkeit nach § 2 Abs. 2 Satz 2 i.V.m. § 2 Abs. 1 16. BImSchV anhand der Festsetzungen in den Bebauungsplänen zu beurteilen. Der Beurteilungspegel für die Berechnungsorte ist für Schienenwege nach Anlage 2 der 16. BImSchV zu berechnen (§ 3 Satz 1 der 16. BImSchV). Die Berechnung hat als Mittelungspegel zu erfolgen, der aus Zugklassen nach Anlage 2 Tabelle B zur 16. BImSchV und für den Beurteilungszeitraum gemittelten Zugzahlen bestimmt wird.

Die Festsetzungen der Bebauungspläne, die die Stadt Weilheim und die Gemeinden Holzmaden und Aichelberg für die Klassifizierung der Wohnbebauung getroffen haben, wurden in die dem Plan zugrunde liegenden Isophonenkarten aufgenommen. Im Benehmen mit den betroffenen Kommunen wurden die Berechnungsorte ausgewählt. Soweit die reale Nutzung der bebauten Gebiete nicht der festgesetzten entsprochen hat, wurden die Werte der 16. BImSchV anhand der günstigeren Festsetzung nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV geprüft.

Die Fachbehörde bestätigte in der Erörterungsverhandlung, daß die Immissionsorte ordnungsgemäß ermittelt wurden. Bei der Auswahl der Berechnungsorte wurden die topographischen Verhältnisse und die bestehende Verlärmung durch die BAB A 8 berücksichtigt, um möglichst die Auswirkungen einer Zusatzbelastung durch die NBS räumlich erfaßt darstellen zu können. Die Isophone wurden entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV und der Schall 03 erhoben und in den Antragsunterlagen verzeichnet. So liegen beispielsweise die Berechnungsorte 21 auf Gemarkung Holzmaden und 26 und 27 auf Gemarkung Aichelberg in Hanglage oberhalb der Fahrbahn der BAB A 8 und damit ohne topographisch bedingte Schallhinderung der Emissionen aus der NBS. Diese Verhältnisse wurden der Berechnung zugrunde gelegt. Die Berechnungsorte liegen zudem an den der NBS-Trasse und der BAB A 8 zugewandten Gebädefassaden bzw. -

ecken.

Es ist erkennbar, daß eine möglichst breite Streuung der ausgewählten Immissionsaufpunkte verfolgt wurde. Daher ist es nicht zu beanstanden, wenn der Gutachter Gebäude in der Mitte einer Wohnbebauung als Immissionsort betrachtet. So kann auch die Abnahme von Lärmwerten mit einer zunehmenden Entfernung zu den Lärmquellen verfolgt werden. Diese Vorgehensweise wurde von den Fachbehörden akzeptiert. Aufgrund dieser Berechnungsgrundlagen ist grundsätzlich von einer tendenziell zu höheren Schallwerten führenden Berechnung und damit von einer für betroffene Anlieger günstigen Ermittlung der Schallwerte auszugehen. Dies gilt auch für Gebäude entlang bestimmter Isophone, die nicht explizit mit einem Beurteilungspegel berücksichtigt wurden.

Es wurden die nach der 16. BImSchV vorgeschriebenen und auch nach der Schall 03 vorzusehenden Mittelungspegel gebildet. Als Grundlage hierfür wurden Zugklassen und Zugzahlen für das Jahr 2010 prognostiziert. Danach ist eine Streckenbelegung mit 200 Zügen in und aus Richtung Ulm zu erwarten.

Der Mittelungspegel wird in der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auch nicht in Frage gestellt. Einige Einwender befürchteten jedoch, daß Schallspitzen nicht ausreichend in die Mittelungspegel einfließen würden und daher die Lärmbelastung um einiges höher sei. Die 16. BImSchV und die Schall 03 lassen aber keinen Raum, die Vorhabenträgerin zu weiteren Maßnahmen, insbesondere kostenintensive Messungen, zu verpflichten.

Hervortretende Geräuschspitzen werden daher bei der Berechnungsmethode für den Mittelungspegel in besonderem Maß berücksichtigt, da Stärke und Dauer jedes Einzelgeräusches während eines bestimmten Beurteilungszeitraums in den Mittelungspegel einfließt. Es wird nicht das arithmetische Mittel gebildet. Beispielsweise herrscht in einem Zeitraum von 1 Stunde während 54 Minuten ein Pegel von 30 dB(A) vor. Es verursacht ein Verkehrsträger nur 6 Minuten lang 80 dB(A). Dann würde das arithmetische Mittel 35 dB(A) betragen. Der Mittelungspegel, der für die Einhaltung von Grenzwerten nach der 16. BImSchV maßgebend ist, ist jedoch 70 dB(A).

Die Ermittlung der Lärmbelastung mit einem Mittelungspegel wurde auch deshalb von einigen Einwendern bemängelt, da der Prognosehorizont bis zum Jahr 2010 zu kurz gegriffen sei und möglicherweise andere Zugzahlen zu erwarten seien.

Der Prognosehorizont wurde von der Vorhabenträgerin entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan 1992 übernommen, da die Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg in den vordringlichen Bedarf aufgenommen ist. Weiter verfolgt die Vorhabenträgerin das Ziel, ab dem Jahr 2008 die Neubaustrecke befahren zu können. Damit ist der Prognosehorizont 2010 auf dieser Strecke zeitnah an eine Inbetriebnahme geknüpft. Auch das zugrunde gelegte Betriebsprogramm für das Jahr 2010 wurde aus den Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan 1992 entnommen und aufgrund der aktuellen Entwicklungsmöglichkeiten fortgeschrieben. Die Bahn hat sich damit an das übliche Prozedere gehalten und die Anhaltspunkte des Bundes in ihre Planung einfließen lassen.

ac) Die maßgebliche Lärmbelastung im Einwirkungsbereich des planfestzustellenden Vorhabens wurde von der Vorhabenträgerin auf der Grundlage der 16. BImSchV und der Schall 03 korrekt ermittelt.

Die Berechnungen für die Beurteilung, ob das Vorhaben schädliche Immissionen verursacht, sind nach den geltenden Bestimmungen der 16. BImSchV und Schall 03 anzustellen. Es sind von der Vorhabenträgerin nur die Korrekturen und Zugdaten anzusetzen, die die 16. BImSchV, Anlage 2 Tabellen A-C, bindend festsetzt (§ 3 Satz 1 16. BImSchV). Besonderheiten sind nach den Vorgaben der Schall 03 bei der Berechnung zu berücksichtigen.

In den Einwendungen wurde vielfach vorgetragen, daß der Lärmgutachter für die Vorhabenträgerin nicht alle Parameter der einschlägigen Vorschriften und die tatsächlichen Verhältnisse in diesem Raum beachtet habe:

- 1) So seien in der 16. BImSchV Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 200km/h nicht vorgesehen.
- 2) Die Feste Fahrbahn dürfe nicht mit einem Zuschlag von 5 dB(A) korrigiert werden. Es sei stattdessen eine andere Art von Gleiskörper zu wählen, die weniger Lärm emittiere.
- 3) Eine Inversionswetterlage und eine Wetterlage mit Windgeschwindigkeiten, wie sie im Albvorland häufig vorkomme, werde von der Schall 03 nicht berücksichtigt.
- 4) An- und abschwellender Lärm von Zügen sei besonders belastend und gesundheitsgefährdend.
- 5) Züge ohne Radabsorber seien nicht korrekt berücksichtigt.

Zu diesen Einwendungen ist folgendes anzumerken:

1) Die 16. BImSchV berücksichtigt in der aktuellen Fassung ICE-Züge mit Geschwindigkeiten von 250 km/h nach Anlage 2, Tabelle B zur 16. BImSchV.

Zudem hat die Vorhabenträgerin zugesagt, daß technisch-physikalische Gründe, wie z.B. die gewählten Gleisradien, eine höhere Geschwindigkeit als 250 km/h im Bereich von Holzmaden und Weilheim nicht zulassen würden. Die Geschwindigkeit von 250 km/h wird daher nicht überschritten.

Aus diesem Grund war kein Zuschlag für aerodynamische Geräusche zu veranschlagen.

2) Der Zuschlag für eine nicht absorbierende „Feste Fahrbahn“ beträgt nach Anlage 2, Tabelle C zur 16. BImSchV 5 dB(A).

Der Zuschlag für die „Feste Fahrbahn“ stellt einen Besorgniswert dar. Dem Besorgnisgrundsatz will der Verordnungsgeber mit einem Zuschlag von 5 dB(A) Rechnung tragen. Die Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV geht von einer lärm erhöhenden Wirkung der nichtabsorbierenden „Festen Fahrbahn“ von 5 dB(A) gegenüber dem Schotteroberbau mit Holzschwelle aus. Dies entspräche einer Schallerhöhung von 3 dB(A) gegenüber dem Schotteroberbau mit Betonschwelle.

Da ein Nachweis, daß die Feste Fahrbahn dauerhaft gleichbleibende Lärmwerte wie ein Schotteroberbau garantiert, bisher nicht erfolgt ist, ist der vorsorgliche Zuschlag aus heutiger Sicht beizubehalten. Diesen Zuschlag von 5 dB(A) hat der Gutachter entsprechend der 16. BImSchV in seine Berechnungen aufgenommen.

Die Bahn geht unabhängig von der Berücksichtigung des Zuschlages von 5 dB(A) davon aus, daß die Feste Fahrbahn mit schallabsorbierend gestalteter Oberfläche bis zur Inbetriebnahme der NBS akustisch der Fahrbahn mit Schotteroberbau und Holzschwellen gleichwertig ist bzw. zu einer dauerhaften Lärminderung mit dem Korrekturwert minus 3 dB(A) gegenüber der Fahrbahn mit Schotteroberbau und Betonschwellen führt.

Die Feste Fahrbahn wird benötigt, da eine andere Ausführung der Gleisanlagen bei der NBS den Anforderungen im Hochgeschwindigkeitsnetz technisch nicht gewachsen ist.

3) Die Schall 03 sieht unter Nr. 7.1 bei der Berechnung eines Schallschirms, z.B. durch Schallschutzwände, auch einen Witterungskorrekturwert vor. Bei der Berechnung des Witterungskorrekturwerts sind sowohl Inversionswetterlagen als auch Wetterlagen mit Windgeschwindigkeiten mit 3 m/s zu berücksichtigen.

Im Albvorland wurden lt. klimatologischen Erhebungen gerade in Tallagen mittlere jährliche Windgeschwindigkeiten von 1,7 – 2,3 m/s erhoben (Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, Abteilung Stadtklimatologie, Stadtklima 21 (1998) Grundlagen zum Stadtklima und zur Planung "Stuttgart 21", CD-Rom, Version 2).

Die Schallausbreitung ist bei höheren Windgeschwindigkeiten naturgemäß stärker. Der Gutachter hat diesen höheren Witterungskorrekturwert der Schall 03 von 3 m/s eingesetzt und übertrifft damit die vorherrschenden meteorologischen Verhältnisse von 1,7 – 2,3 m/s. Diese Aussage wird auch in der Anmerkung nach Tabelle 1 der Schall 03 bestätigt: "Bei anderen Windrichtungen oder Temperaturschichtungen können – insbesondere in großen Entfernungen von der Quelle – auch erheblich niedrigere Werte vorkommen. Dagegen ist nur selten mit geringfügigen Überschreitungen zu rechnen."

Die Inversionswetterlagen hat der Gutachter ebenfalls in seinen Berechnungen berücksichtigt. Es herrscht eine Minimumtemperaturinversion in diesem Raum an rund 225 Tagen jährlich vor. Die Minimumtemperaturinversion verursacht aber nur geringe Reflektionen des Schalls, der von den oberen Luftschichten zurückgeworfen wird. Es wurden vom Gutachter die höheren Werte der Schall 03 angesetzt.

Aus diesen Gründen sind die in der Schall 03 für die Berechnung anzusetzenden Prämissen bezüglich einer Schallausbreitung von 3 m/s und der Inversionswetterlagen sogar günstiger für den betroffenen Kreis als es bei Zugrundelegung der tatsächlichen Werte der Fall wäre.

4) Die 16. BImSchV läßt in der Anlage 2 einen Abschlag von 5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms gegenüber dem Straßenverkehr zu (sogenannter Schienenbonus).

Studien haben gezeigt, daß Lärm aus Zugverkehr wegen der enthaltenen Ruhephasen gegenüber einer stark befahrenen Straße als nicht so belastend empfunden wurde. D.h.,

daß gerade das An- und Abschwollen des Lärms aus Schienenverkehr, damit längere niedrige Lärmpegel bzw. Ruhephasen und kurzfristig höhere Lärmpegel, gegenüber einem relativ hohen, aber gleichbleibenden Lärmpegel aus dem Straßenverkehr auf die Teilnehmer an den Studien nicht so störend gewirkt hat. Diesem Umstand wurde mit einem Abschlag von 5 dB(A) auf Lärm aus dem Schienenverkehr Rechnung getragen.

Dieser Abschlag wurde auch von der Rechtsprechung bestätigt.

Im übrigen wurde auch in einer weiteren Studie von Dipl.Ing. U. Möhler in der Zeitschrift für Lärmbekämpfung 35, 10-15 (1988), bestätigt, daß selbst bei Zusammentreffen einer Lärmquelle "Straße" mit einer Lärmquelle "Schiene" subjektiv der Schienenverkehrsweg nicht im gleichen Maß als störend empfunden wird. Das liege an den Ruhephasen im Schienenverkehr. Daher ist der Abschlag für den Schienenverkehrsweg auch bei Zusammentreffen mit einer stark frequentierten Straße gerechtfertigt.

Ursächlich für ein deutliches An- und Abschwollen von Schienenlärm können auch Bauwerke oder Schalllücken sein. Für Brücken hat die Vorhabenträgerin einen Brückenzuschlag von 3 dB(A) nach der Schall 03 angesetzt. Der Zuschlag ist ausreichend, nachdem die Bahn für derartige Bauwerke keine schallintensiven Hohlbaukästen verwenden wird. Reflektionen aus Stützwänden wird die Vorhabenträgerin mit absorbierendem Material so weit wie möglich vermeiden. Schallreflektionen von Seitenablagerungen sind nicht zu befürchten.

Im Ergebnis hat die Vorhabenträgerin die rechtlichen Vorgaben bzw. Möglichkeiten eingehalten, zumal sie bei der Gestaltung der Bauwerke weitere Lärmminimierungsmaßnahmen vorsieht.

5) Die 16. BImSchV gibt in Anlage 2, Tabelle B vor, in welche Zugklassen mit welcher Zuglänge Züge nach einem Betriebsprogramm einzuteilen sind. Die Schall 03 gibt darüber hinaus in Tabelle 3 noch Anhaltswerte für Anteile scheibengebremster Wagen vor. Für bestimmte Fahrzeugarten ist danach ein weiterer Korrekturwert nach Anlage 2, Tabelle A zur 16. BImSchV zulässig.

Die Vorhabenträgerin bestätigte im Erörterungstermin, daß sie in den maßgeblichen Zugkategorien die hierfür zugelassenen Korrekturwerte angesetzt hat. Für Fahrzeuge mit Radscheibenbremsen sind dies ein Abschlag von 2 dB(A) und für Fahrzeuge mit zulässigen Geschwindigkeiten über 100 km/h mit Radabsorbern 4 dB(A).

Dieser Ansatz wird vor allem mit dem bis zum Jahr 2010 abzusehenden Technikfortschritt begründet. Dieser Argumentation wird durchaus zu folgen sein, weil die Entwicklung eines ICE I zum ICE II innerhalb von wenigen Jahren abgeschlossen wurde und die Deutsche Bahn AG am Projekt für einen ICE III mit erneut geringeren Geräuschemissionen arbeitet.

Die Berechnungen des Gutachters wurden von der Landesanstalt für Umweltschutz als Fachbehörde überprüft. Die Richtigkeit der Berechnungen wurde bestätigt. Die Angaben im Gutachten sind schlüssig und nachvollziehbar dargestellt.

Die vom Gutachter den Berechnungen zugrunde gelegten Eingangsparameter nach der 16. BImSchV und Schall 03 sind nicht zu beanstanden. Die bei den Schallberechnungen zulässigen, zu beachtenden und anzuwendenden Korrekturen wurden von der Vorhabenträgerin berücksichtigt.

ad) Die Vorhabenträgerin hält die Grenzwerte der 16. BImSchV mit den geplanten Schallschutzmaßnahmen für das Vorhaben ein.

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, daß von der Neubaustrecke keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG). Die Kosten der Schutzmaßnahmen dürfen dabei nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Aktiver Lärmschutz wird durch die von der Bahn geplanten Seitenablagerungen bzw. Lärmschutzwälle, bereichsweise durch Lärmschutzwände mit ggfs. erforderlichem schallabsorbierendem Material, erreicht. Der im Plan nachrichtlich dargestellte optionale Lärmschutz ist nicht Gegenstand des Lärmschutzkonzepts der Vorhabenträgerin.

Unter Berücksichtigung der Lärmschutzmaßnahmen wurden auf Gemarkung Weilheim am Berechnungsort 11 und auf Gemarkung Holzmaden an den Berechnungsorten 15 und 18 bis 20 Lärmpegel berechnet, die aufgerundet den zulässigen Grenzwert der 16. BImSchV von 49 dB(A) in der Nacht erreichen. Der Berechnungsort 11 (Meierhöfe 2) stellt den nördlichsten bebauten Teil der Stadt Weilheim dar und grenzt an die 49 dB(A)-Isophone, überschreitet sie aber nicht. An anderen Berechnungsorten werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für den durch die NBS verursachten Lärm überwiegend

deutlich eingehalten.

Wegen der Nähe zur Neubaustrecke hat die Vorhabenträgerin an kritischen Stellen verschiedene Alternativen von aktiven Schallschutzmaßnahmen geprüft, um dem Vermeidungsgebot des § 41 Abs. 1 BImSchG zu entsprechen.

In einem Abstand von 135 m bis 230 m zur Neubautrasse liegen die Berechnungsorte 15 (Marienstraße 27) und 18-20 (Weilheimer Straße). Sie sind in den südlichsten Wohngebieten von Holzmaden unmittelbar auf bzw. am Rand der 49 dB(A)-Isophone. Für diesen Teilabschnitt wurden Berechnungen mit Schallschutzwänden angestellt, die bereichsweise bis zu einer Höhe von 7 m über Schienenoberkante angesetzt wurden. Gegenüber den im Plan dargestellten Schallschutzmaßnahmen reduzierte sich der Lärm nachts aber nur um bis zu 1 dB(A). Diese Reduzierung des Lärms um 1 dB(A) gegenüber dem geplanten Lärmschutz ist für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar. Es wird allgemein davon ausgegangen, daß erst bei einer Veränderung von 3 dB(A) eine hörbare Veränderung eintritt.

Diesen kaum wirksamen Alternativmaßnahmen stehen daher unverhältnismäßig hohe Kosten mit etwa 1 Mio. DM entgegen. Die Entscheidung der Vorhabenträgerin, den Schallschutz auf ein Maß zu beschränken, mit dem die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können, ist daher nicht zu beanstanden. Insoweit konnte sich die Vorhabenträgerin auf § 41 Abs. 2 BImSchG berufen. Einwendungen von betroffenen Anliegern, die substantiiert eine Forderung von höheren Lärmschutzwänden enthalten hätten, wurden für diesen geprüften Bereich nicht vorgetragen.

Weitergehende Schallschutzmaßnahmen, beispielsweise mit einer Seitenablagerung von bis zu 8 m Höhe ab dem Rastplatz "Urweltfunde" nördlich der BAB A 8 bis Aichelberg, wurden von verschiedenen Einwendern gefordert. Nachdem in den angrenzenden Wohngebieten von Holzmaden der Schall aus der NBS die nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionswerte nicht überschreitet, konnten der Vorhabenträgerin jedoch keine weitergehenden Maßnahmen auferlegt werden.

Aus denselben Gründen kann die Verwirklichung des nachrichtlich im Plan als optional dargestellten Lärmschutzes nicht gefordert und mithin nicht planfestgestellt werden. Diese Einwendungen hierzu müssen ebenso zurückgewiesen werden, denn es werden in den Wohngebieten der Einwender oder der unmittelbaren Nachbarschaft die nutzungserheblichen Grenzwerte der 16. BImSchV für den Lärm eingehalten, den die Neu-

baustrecke emittiert.

Da mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte auch sonst eingehalten werden, besteht auch an anderen Stellen keine Veranlassung zu zusätzlichen Schutzmaßnahmen. Es ist der Vorhabenträgerin auch kein Prüfauftrag zu erteilen, der eine Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen i.S.d. § 42 BImSchG zum Gegenstand haben müßte.

An den jeweiligen Immissionsorten sind keine höheren als die zulässigen Werte in Wohngebieten bzw. Gewerbegebieten tags und nachts prognostiziert. Damit war auch die Einwendung zurückzuweisen, die das schlechtere Schalldämm-Maß an älteren Gebäuden oder Fachwerkhäusern beinhaltet und eine Prüfung i.S.d. § 42 BImSchG gefordert hatte.

ae) Die Neubaustrecke ist nicht ursächlich für die hohen Lärmwerte im betroffenen Raum. Daher ergibt sich auch bei einer kumulierten Betrachtung des Lärms aus der BAB A 8 und der Neubaustrecke kein Anspruch auf eine Lärmsanierung des Autobahnlärms durch die Vorhabenträgerin.

Eine Lärmsanierung aus beiden Verkehrswegen durch die Vorhabenträgerin ist dann in Erwägung zu ziehen, wenn das Recht auf körperliche Unversehrtheit i.S.d. Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG durch das hinzukommende Vorhaben verletzt werden könnte. Ein rechtlicher Handlungsbedarf ist nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ggf. dann zu prüfen, wenn der Beurteilungspegel die Schwelle der Gesundheitsgefährdung bei Tag von etwa 70 und bei Nacht von etwa 60 dB(A) erreichen würde. Darüber hinaus muß das hinzukommende Vorhaben die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung verursachen.

Nichts anderes sagt auch das von einem Einwender angeführte Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 21.03.1996, Aktenzeichen 4 C 9/95, aus. Auch in diesem Urteil entscheidet das BVerwG, daß bei dem Bau oder bei einer wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße ein Anspruch auf Lärmschutz grundsätzlich nur bestehe, wenn der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm den nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwert überschreite. Der hierfür maßgebende Beurteilungspegel sei grundsätzlich nicht als "Summenpegel" unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln. Allerdings dürfe ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau

oder durch die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbelastung zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstelle.

Nichts anderes kann für den Bau eines Schienenwegs gelten. Vor diesem Hintergrund hat die Vorhabenträgerin nachrichtlich die kumulierte Lärmbelastung durch die BAB A 8 und die NBS für das Jahr 2010 prognostiziert.

Mit dem Lärmschutzkonzept, das dem Plan zugrunde liegt, hat die Vorhabenträgerin schädliche Lärmimmissionen nach dem Stand der Technik nicht nur für den aus der NBS emittierenden Lärm minimiert. Die berechneten Mittelungspegel für die BAB A 8 allein verringern sich in der kumulierten Betrachtung der NBS mit Schallschutz und der BAB A 8 an den meisten Berechnungsorten geringfügig, an einigen Stellen aber um mehr als 3 dB(A) und damit im wahrnehmbaren Bereich. Bereichsweise treten für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbare Erhöhungen des Lärmpegels um maximal 1 dB(A) auf.

An keinem Berechnungsort wird bei einer kumulierten Betrachtung der Verkehrswege der vom Bundesverwaltungsgericht als Schwelle zur Gesundheitsgefährdung vertretene Wert am Tag von 70 dB(A) überschritten. Nachts ist eine Überschreitung des Werts von 60 dB(A) nur in der Talstraße 9 im Gewerbegebiet von Weilheim zu befürchten. Dieser Wert wird aber bereits heute durch die BAB A 8 allein verursacht.

Eine Lärmsanierung für den von der BAB A 8 ausgehenden Lärm kann gegenüber der Vorhabenträgerin somit rechtlich nicht durchgesetzt werden, weil die NBS an diesem Berechnungsort und demzufolge in diesem, durch Isophone ermittelten Gebiet keine Lärmzunahme verursacht. An allen anderen Berechnungsorten werden die vom Bundesverwaltungsgericht vertretenen Schwellenwerte eindeutig unterschritten.

Aus diesem Grund kann auch dem Einwand nicht gefolgt werden, daß ein atypischer Sonderfall hier vorliege, der zur Summenbetrachtung führen müsse. Der eingewandte Bezug auf das Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 13.03.1996, 5 S 1743/95, geht insoweit fehl. Einerseits bezieht sich der VGH in diesem Urteil auf Verkehrsbelastungen, "die wegen besonderer örtlicher Gegebenheiten oder mit Rücksicht auf die in der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsmethoden zur Bestimmung der maßgeblichen Beurteilungspegel auch unter Berücksichtigung des Kompromißcharakters der in der 16. BImSchV bestimmten Lärmgrenzwerte und ihrer bewußten Pauschalierung erkennbar in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfaßt werden – etwa wegen der Nichtbe-

rücksichtigung von Schallspitzen oder der ungelösten Frage der Summierung von Verkehrsgeräuschen aus mehreren Straßenbauvorhaben."

Die BAB A 8 war aber bereits vor mehreren Jahrzehnten eine sehr stark frequentierte Verkehrslinie. Um Schadstoff- und Lärmimmissionen zu reduzieren, wurde die BAB A 8 zum Ende der achtziger Jahre im Bereich von Holzmaden auf 6 Spuren ausgebaut. Zum damaligen Zeitpunkt war die 16. BImSchV nicht in Kraft. Die Lärmbelastung wurde jedoch erkannt, weswegen zur nächsten Wohnbebauung zu Holzmaden hin Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden. Lediglich die Überquerung der Lindach wurde davon ausgespart, weil hier die Lärmwirkungen auf ein Gewerbegebiet der Stadt Weilheim treffen.

Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes ist es nachvollziehbar, daß gerade in Holzmaden bzw. im nördlich der BAB A 8 gelegenen Gewerbegebiet der Stadt Weilheim keine höheren Spitzenwerte aus dem Zugverkehr ankommen, da die Fahrspuren der BAB A 8 mit einem hohen LKW-Anteil regelmäßig die Geräusche aus der NBS auch hinsichtlich eines Spitzenwerts überlagern werden.

Schließlich zeigt auch die Berechnung des Gutachters für die kumulierte Lärmbetrachtung, daß die NBS mit Lärmschutzwerten von 49 dB(A) und weniger nachts gegenüber den Werten aus der BAB A 8 nachts nördlich bis zu 65 dB(A) nicht zu einer klar erkennbaren Zusatzbelastung (weniger als 1 dB(A)) beiträgt.

Nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes ist im Hinblick auf die bestehende Lärmvorbelastung aus der BAB A 8, die die Lärmsituation nach der Realisierung der Neubaustrecke weiterhin entscheidend prägen wird, kein Anhaltspunkt für die Annahme eines atypischen Falls ersichtlich. So läßt sich gerade aus den nachrichtlich dargestellten Summenpegeln ableiten, daß für diese Pegel die Schallemissionen der BAB A 8 allein ausschlaggebend sind. Auch damit wird die Richtigkeit des Prinzips der engstmöglichen Bündelung von Neubaustrecke und BAB A 8 bestätigt.

Es darf hierbei zudem nicht unberücksichtigt bleiben, daß diese Bündelung an vielen Stellen auch die Reduktion der Lärmimmissionen aus der BAB A 8 bewirkt. Legt man diese positiven Nebenwirkungen zugrunde, kann vom Vorliegen eines atypischen Falles, der zusätzlichen Lärmschutz fordern würde, keine Rede mehr sein.

Zum zweiten räumt der VGH auch theoretisch die Möglichkeit ein, daß im Einzelfall wei-

tergehender Lärmschutz unterhalb der Schwelle der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV zuzubilligen sei.

Sofern sich der Einwender auch hierauf beziehen sollte, geht seine Auffassung ebenso fehl, da vom Raum Holzmaden nicht von einem "nicht oder wenig" lärmvorbelasteten Gebiet gesprochen werden kann. Gerade für so einen Fall hat der VGH in seinem Urteil die Prüfung auf nur wenig aufwendige (zusätzliche) Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen, damit eine gravierende Verschlechterung der Lärmsituation (durch ein Neuvorhaben) bis an die Grenzwerte der 16. BImSchV möglicherweise spürbar gemindert werden könnte.

So weit wie der VGH geht allerdings das BVerwG in dem von einem Einwender vorgebrachten Urteil vom 21.03.1996, Aktenzeichen 4 C 9/95, nicht. Danach läßt sich aus der Entstehungsgeschichte der 16. BImSchV die willentliche Schaffung einer Regelung zugunsten eines Gesamtbeurteilungspegels bei vorhandener Vorbelastung durch den Verordnungsgeber nicht entnehmen. "Ob man die Regelung des Verordnungsgebers "aus schalltechnischer Sicht" für nicht sinnvoll ansieht ..., mag - etwa im Zusammenhang mit einer gesetzlichen Regelung einer Lärmsanierung - ein Grund für eine Novellierung sein, ändert an der vom Verordnungsgeber geschaffenen Rechtslage indes nichts.", so die weitere Auffassung des BVerwG.

Somit ergeben sich auch danach keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen gegenüber der Vorhabenträgerin, da die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht überschritten werden.

Daher waren auch weitere Einwendungen zurückzuweisen, die aus der Forderung einer kumulierten Betrachtung der Lärmemissionen aus beiden Verkehrswegen auch die Forderung der Verringerung des Gesamtlärms abgeleitet hatten. So habe die Vorhabenträgerin Maßnahmen an der BAB A 8, wie das Aufbringen eines Flüsterbelags, Geschwindigkeitsbeschränkungen etc., zu verwirklichen.

Weil Lärm durch die Neubaustrecke aber gerade nicht kausal für die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist, konnten die Einwendungen keinen Erfolg haben. Darüber hinaus ist es nicht Aufgabe der Vorhabenträgerin, Lärmsanierung für Straßenverkehrslärm vorzunehmen.

Ergänzend wird von Einwendern vorgetragen, daß Art. 14 Abs. 1 GG verletzt sei, da die

Immissionen die Schwelle zum eigentumsrechtlich Zumutbaren überschritten hätten.

Zwar ist hier nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs auf die Umstände des Einzelfalls abzustellen. Als Indiz für die Erheblichkeit einer enteignungsgleichen Wirkung werden jedoch auch die Werte des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV gesehen.

Damit ist aber eine Einzelfallprüfung entbehrlich. Aus den oben aufgezeigten Gründen ist auch für diesen Sachverhalt wegen der Einhaltung der Lärmgrenzwerte keine relevante enteignungsgleiche Wirkung, die durch die Neubaustrecke entstehen würde, erkennbar.

Ein Anspruch auf weitere Schallschutzmaßnahmen kann auch nicht aus sonstigen Regeln oder Normen abgeleitet werden. Die TA Lärm und DIN 18005, deren Anwendung von Einwendern gefordert wurde, sind nicht anwendbar.

Der von einem Einwender zitierte Beschluß des BVerwG vom 18.12.1990, Aktenzeichen 4 N 6.88, kann zu keinem anderen Resultat führen. Selbst wenn der Bezug von einer baunutzungsrechtlichen Fragestellung, um die es in diesem Beschluß ging, zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung hergestellt werden könnte, ging das Bundesverwaltungsgericht in diesem Beschluß von der Nichtanwendbarkeit von DIN-Normen im Regelungsbereich des § 41 Abs. 1 BImSchG aus. Bezogen auf die damalige Fassung des § 41 Abs. 1 BImSchG bedeutete das, daß die Grenzen des Zumutbaren zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche normativ festzulegen waren. Die Regelung wurde in § 41 Abs. 1 BImSchG in der heute gültigen Fassung auf Verkehrswege beschränkt.

Trotzdem gilt die damalige Aussage des Bundesverwaltungsgerichtes weiter, da die technischen Regelwerke wie die DIN 18005 oder die VDI 2058 nur "Orientierungs-" oder "Richtwerte" für die Zumutbarkeit von Lärmbelastungen enthalten. Dem Anspruch einer normativen Festlegung "... im Wege demokratisch legitimierter Rechtssetzung ...", wie aufgrund § 43 BImSchG erforderlich, genügen DIN-Normen nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichtes nicht. "Da sich die DIN 18005 nicht auf die Regelung technischer Fachfragen beschränkt, ... , kann sie darüber hinaus auch nicht als "geronnener Sachverstand" oder als reines Forschungsergebnis verstanden werden; als Ersatz für rechtliche Regelungen ist die DIN 18005 ungeeignet."

Diese technischen Anleitungen und DIN-Normen definieren in ihren jeweiligen Anwen-

dungsbereichen außerdem, daß gerade Verkehrswege hiervon ausgeschlossen (TA Lärm) oder die Anleitungen nicht für die Anwendung bei Genehmigungsverfahren (DIN 18005) gedacht sind. Folglich sind sie auch aus diesem Grund im vorliegenden Verfahren nicht anzuwenden.

Vielmehr ist für den Bereich des Verkehrslärmschutzes ausschließlich die 16. BImSchV heranzuziehen. Für den Bereich der Verkehrswege handelt es sich hierbei um eine gesetzliche Normierung von Grenzwerten zur Bestimmung der Zumutbarkeit von Lärmbelastungen in der Nachbarschaft zum Vorhaben.

af) Die Forderungen von zahlreichen Einwendern aus dem Raum Kirchheim nach Schallschutz westlich des Waldgebiets Hasenholz entlang der nördlichen Böschung an der BAB A 8 waren aus formalen Gründen zurückzuweisen.

Die Einwender wohnen überwiegend in Gebieten, die keinen emittierenden Lärm aus dem Planfeststellungsabschnitt 2.1c auf die Gemarkung Kirchheim erwarten lassen.

Die für reine und allgemeine Wohngebiete nachts gültige 49 dB(A)-Isophonen-Linie verläuft wegen der Einschnittslage der Trasse südlich der BAB A 8 im Waldgebiet Hasenholz weit südlich des Wohngebiets Kirchheim-Jesingen. Daher bleibt die Betrachtung der Schallimmissionen in den Wohn- und Gewerbegebieten von Kirchheim dem Planfeststellungsverfahren im Abschnitt 2.1b vorbehalten.

Es ist aber nicht zu verkennen, daß nach einer Vorbetrachtung des Raums Kirchheim auch Lärm aus der NBS zu erwarten ist. Daher bietet die Seitenablagerung entlang des Hasenholzes nördlich der BAB A 8, die über den PFA 2.1c in den PFA 2.1b weitergeführt werden soll, bereits eine Vorsorge vor Lärmemissionen aus der NBS.

Sofern noch andere Gründe gegen das Vorhaben hinsichtlich der zusätzlichen Verlärmung durch die neue Schnellbahntrasse vorgebracht wurden, wurden sie thematisch bereits abgehandelt oder waren zurückzuweisen, weil keine Lärmauswirkungen im wahrnehmbaren Bereich aus dem Gebiet des Planfeststellungsabschnitts 2.1c auf der Gemarkung Kirchheim zu erwarten sind.

### b) Erschütterungsimmissionen

Bauflächen und bauliche Einrichtungen liegen sowohl südlich als auch nördlich der NBS zur Trasse in einem Abstand, der im Gegensatz zur Auffassung einiger Einwender keine schädlichen und unzumutbaren Erschütterungsbelastungen erwarten läßt.

Dasselbe gilt für Gefährdungen der Bauwerke der Eisenbahn bzw. der BAB A 8 durch Erschütterungen aus dem Schienenverkehr, sofern die Standsicherheit der Stauwand des Hochwasserrückhaltebeckens am Seebach durch konstruktive Maßnahmen gewährleistet wird und die unter A.VIII.1 genannten Maßgaben erfüllt werden.

### c) Elektromagnetische Felder

Elektrische Felder aus dem Bahnbetrieb im Nahbereich der Trasse werden durch Hindernisse wie Wälle, Wände und Bewuchs weitestgehend abgeschirmt.

Sensible Bereiche können die Unterfahrung des Rastplatzes "Vor dem Aichelberg" und die Kreuzung der NBS mit bestehenden Hochspannungsfreileitungen bei km 37,65 (110 kV) und bei km 37,92 (380 kV) sein. Berechnungen nach der 26. BImSchV haben aber ergeben, daß die Grenzwerte selbst unmittelbar unter der Oberleitung deutlich unterschritten werden.

Auswirkungen auf Menschen sind durch die quadratische, entfernungsabhängige Abnahme der magnetischen Flußdichte der elektromagnetischen Felder in der Nachbarschaft einer elektrifizierten Strecke für schutzbedürftige Personen, z.B. für Träger von Herzschrittmachern, nicht zu erwarten.

### (3) Luft und Klima

Die Auswirkungen der geplanten Trasse auf die Schutzgüter Luft und Klima sind gering und führen zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen. Nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG treten nicht ein. Im Gegensatz zu der bereits bestehenden BAB A 8 können die direkten Auswirkungen auf die lufthygienische Situation durch die elektrisch betriebene Bahnstrecke vernachlässigt werden. Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind temporär beschränkt und gehen in der gesamtlufthygienischen Situation unter. Der Baustellenbetrieb wird auf dem Gelände der Trasse erfolgen, der Baustellenverkehr straßenseitig auf der BAB A 8, im übrigen auf der wieder in Betrieb zu nehmenden Bahnstrecke Kirchheim - Holzmaden.

Von wesentlicherer Bedeutung sind Veränderungen der klimatischen Situation, die sich indirekt auf die lufthygienische Situation auswirken können. Hierbei sind die Einflüsse der neu hinzukommenden Bahnstrecke mit ihren Begleitmaßnahmen, den umfangreichen Dämmen für Lärmschutzwälle und Seitenablagerungen sowie den Einschnitten auf die Kaltluftentstehungsgebiete und die Kaltluftströme maßgeblich. Diese sorgen für eine gute Durchlüftung der Siedlungsbereiche. Aufgrund der durchgeführten Modellrechnungen sind nur kleinräumige Veränderungen der Kaltluftabflüsse, die sich auf den Nahbereich der Trasse beschränken, zu erwarten. Die Be- und Entlüftung der Belastungsräume und die nächtliche Versorgung mit Frisch- und Kaltluft wird nicht nachteilig verändert.

Dies gilt auch für die Eingriffe in die Waldgebiete Hasenholz westlich von Holzmaden und Ziegelrain südlich von Aichelberg. Diese Waldgebiete sind wesentliche Ausgleichsräume als Klima- und Immissionsschutzwälder. Die Eingriffe durch die Trasse werden deshalb als Konfliktschwerpunkte ausgewiesen. Die Eingriffe sind insbesondere im Bereich des Hasenholzes wegen der bereits durch die BAB A 8 erfolgten Zerschneidung nicht unerheblich. Sie können nicht durch eine Aufforstung im unmittelbaren Waldbereich ausgeglichen werden. Insbesondere für den nördlichen Teil des Hasenholzes, in den durch eine zusätzliche Seitenablagerung eingegriffen wird, stellt sich die Frage, ob der Restbestand noch die Funktionen eines Klima- und Immissionsschutzwaldes erfüllen kann. Nachdem die Forstverwaltung keine Bedenken gegen die Waldinanspruchnahme erhoben hat und die Vorhabenträgerin den Eingriff soweit minimiert, daß eine eigenständige Funktion dieses Waldes aufrechterhalten bleiben kann, sind die Nachteile soweit reduziert, daß sie innerhalb der Abwägung mit den anderen Schutzgütern von untergeordneter Bedeutung sind. Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle (Wiederaufforstungen am Albrauf und nördlich von Holzmaden) bieten einen Ersatz für den Wegfall der Waldflächen.

Folgeschäden aufgrund von kleinräumigen Veränderungen durch Verschattungen und der Kaltluftströme entlang der Dämme und Einschnitte sind allenfalls im Nahbereich zu erwarten und gegebenenfalls zu entschädigen. Aufgrund ihrer Kleinräumigkeit fallen sie jedoch nicht entscheidend ins Gewicht.

#### (4) Natur und Landschaft, Erholung

Naturschutzrechtliche Vorschriften werden durch das geplante Vorhaben nicht verletzt. Die Vorhabenträgerin hat ausreichende Bestandserhebungen durchgeführt und ihr ökologisches Maßnahmenkonzept dabei fortentwickelt und optimiert (a). Unter (b) wird auf die mit dem Important Bird Area Nr. 108 verbundenen Fragen eingegangen. Das planfestzustel-

lende Vorhaben stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar (c), von dem nicht zu vermeidende Beeinträchtigungen ausgehen (d). Obwohl nur ein unvollständiger funktionaler Ausgleich im Eingriffsraum möglich ist (e), wird der Eingriff zugelassen, weil den mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen der Vorrang vor den Belangen des Naturschutzes einzuräumen ist (f). Die funktional-räumlich nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen werden durch Ersatzmaßnahmen, also landschaftspflegerische Maßnahmen an anderer Stelle, kompensiert, so daß für die Festsetzung einer naturschutzrechtlichen Ausgleichsabgabe kein Raum ist (g). Zur Erreichung des Planungserfolges unvermeidbare Beeinträchtigungen von Landschaftsschutzgebieten bzw. von naturschutzrechtlich besonders geschützten Biotopen werden wegen der noch höherrangigen öffentlichen Verkehrsinteressen zugelassen (h).

#### a) Optimierungen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

Das von der Vorhabenträgerin im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgelegte Konzept für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurde im Zuge des Planfeststellungsverfahrens dahingehend fortentwickelt und optimiert, daß bei verschiedenen im ursprünglichen Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen Änderungen und Ergänzungen vorgenommen wurden. Dies erfolgte insbesondere, um die in den Stellungnahmen der Naturschutzverwaltung aufgezeigten Ausgleichsdefizite zu beseitigen.

Die erste Änderung, im sog. "Blaudruck" des Erläuterungsberichts zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom November 1998 dokumentiert, betreffen Änderungen der Maßnahmen A 8.2, A 3.3, E 4 und E 5. Bei Maßnahme A 8.2 handelt es sich um eine redaktionelle Berichtigung in der Tabelle 11/1 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes. Bei Maßnahme E 4 wurde der Anrechnungsfaktor im Hinblick auf die zutreffende Stellungnahme der Naturschutzverwaltung von 1 auf 0,2 abgeändert, so daß die anrechenbare Kompensationsfläche entsprechend auf ein Fünftel zu ändern war. Zudem führte eine Modifikation bei Maßnahme A 3.3 zu einer Reduzierung der anrechenbaren Kompensationsfläche um 0,2 ha. Um das hierbei insgesamt entstehende Defizit bei der Kompensation auszugleichen, erfolgte in Übereinstimmung mit einem Vorschlag der Naturschutzverwaltung eine adäquate Ausdehnung der Maßnahme E 5.

Zusätzlich ergaben sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens Änderungen bei der Eingriffsseite. Diese sind im Ergebnis ebenfalls in der o.g. Tabelle 11/1 aufgeführt. Bei diesen Reduzierungen der Eingriffe in verschiedene Biotoptypen wurden vor allem die Reduzierung der Verlegung der Lindach und die verringerte Inanspruchnahme des Waldgebietes Hasenholz nördlich der BAB A 8 eingearbeitet. Mit der Minimierung des Eingriffes an der Lindach konnte im Hinblick auf den Hinweis des Einwenders Nr.180 auf die Verwendung

des Flurstücks 3661 der Gemarkung Weilheim für den Landschaftspflegerischen Begleitplan verzichtet werden.

Die zweite Änderung, im abschließenden Deckblatt zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom Dezember 1999 dokumentiert, betrifft die Verlegung der Lindach im Bereich des Klärwerkes in den Zustand der ursprünglichen Planung, jedoch um einem zusätzlichen 10 m breiten Gewässerrandstreifen versehen. Diese Änderung hat eine Änderung der Gestaltungsmaßnahme G 4 zur Folge. Desweiteren wurde die Ausgleichsmaßnahme A 3.3 entsprechend der Forderung der Naturschutzverwaltung und der Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege (BNL) nicht zu 100 %, sondern mit 75 % in die Bilanzierung eingebracht.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurde von seiten der Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege Stuttgart noch einmal gesondert geprüft, ob die vorgelegten Planunterlagen hinsichtlich der avifaunistischen Erhebungen für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt ausreichend sind. Dies erfolgte gerade vor dem Hintergrund, daß der Abschnitt Kirchheim - Weilheim - Aichelberg vollständig durch das sogenannte Important Bird Area Nr. 108 verläuft. Dieses IBA-Gebiet bedurfte auf Grund seiner potentiellen avifaunistischen Bedeutung einer eingehenden Betrachtung. Die BNL kam in ihrer fachlichen Stellungnahme vom 26.08.1998 zu dem Ergebnis, daß die der Planung des Vorhabens zugrunde liegenden avifaunistischen Erhebungen und Unterlagen zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Avifauna genügen.

#### b) Prüfung zum IBA-Gebiet Nr. 108

ba) Die hier planfestzustellende Neubaustrecke verläuft vollständig innerhalb des Important Bird Area Nr. 108. Dieses von Bissingen bis an die Grenzen von Göppingen reichende Gebiet wurde 1991 vom International Council For Bird Preservation als international bedeutsames Vogelbrutgebiet in die Liste der Important Bird Areas aufgenommen. Es stellt die einzige Streuobstwiesen-Landschaft in Europa dar, die diese Auszeichnung erhielt.

Dieses Gebiet ist jedoch weder als Europäisches Vogelschutzgebiet noch als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne von § 19a Abs. 2 Nr. 2 und 4 BNatSchG ausgewiesen bzw. gemeldet.

Ebensowenig verläuft die Trasse der Neubaustrecke in einem Naturschutzgebiet. Die Trasse befindet sich in Randbereichen in Landschaftsschutzgebieten (LSG). Es handelt

sich dabei im Westen des Planfeststellungsabschnittes um einen Teilbereich des LSG "Kirchheim unter Teck" und im Osten des Abschnittes wird das LSG "Albtrauf im Raum Bad Boll" berührt. Wesentlicher Schutzzweck beim LSG "Kirchheim unter Teck" ist die Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft. Darüber hinaus wird für das LSG "Kirchheim unter Teck" auf die Erhaltung als natürlicher Lebensraum für Pflanzen und Tiere und als Erholungsgebiet abgestellt. Beim LSG "Albtrauf im Raum Bad Boll" wird in der aus dem Jahr 1975 stammenden Verordnung ein Schutzzweck nicht explizit benannt. Mithin ist hier von einem allgemeinen Schutz der Landschaft als Zweck auszugehen. In diesem Zusammenhang ist noch anzumerken, daß die Trasse der Neubaustrecke mit der Überquerung und teilweisen Verlegung der Lindach und des Seebaches samt seiner Zuflüsse jeweils besonders geschützte Biotop im Sinne von § 24a LNatSchG tangiert.

Wenngleich der jeweilige Schutzzweck der beiden LSG keinen Hinweis darauf gibt, daß damit gerade auch die Avifauna in diesen Gebieten besonders geschützt werden soll, so ist doch die Ausweisung des o.g. IBA-Gebietes ein nicht zu übersehendes Indiz dafür, daß dort prinzipiell eine hochwertige Avifauna angetroffen werden kann.

Darauf weisen auch die Ergebnisse einer avifaunistischen Sonderuntersuchung hin. Mit dieser Untersuchung ließ die Vorhabenträgerin 1996 Erhebungen vornehmen, um genauere Erkenntnisse zur Avifauna im näheren Einwirkungsbereich der Neubaustrecke zu erhalten. Für die Untersuchung wurden zur repräsentativen Darstellung der quantitativen und qualitativen Situation des Avifauna-Bestandes im weiteren Einwirkungsbereich der Neubaustrecke 9 Untersuchungsbereiche festgelegt.

Die für den hier geplanten Abschnitt relevanten Untersuchungsbereiche B 6.1, B 6.2, B 7 und B 8 wiesen nach den Untersuchungsergebnissen teilweise eine besondere avifaunistische Wertigkeit auf. So konnten z.B. mehrere Vogelarten festgestellt werden, die in der Roten Liste Baden-Württemberg (Stand: 31.12.1995) als stark gefährdet bzw. gefährdet eingestuft sind.

bb) Auf Grund dieser Ergebnisse stellen sich die Fragen, ob im Bereich des IBA-Gebietes möglicherweise ein "faktisches" Vogelschutzgebiet im Sinne der Rechtsprechung des BVerwG bestehen und ob es ggf. durch die Neubaustrecke beeinträchtigt werden könnte.

bc) Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes gibt es "faktische" Vogelschutzgebiete, welche die Qualität des Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 02. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten - Vogelschutz-RL - besitzen. Dies bedeutet, daß ein solches "faktisches" Vogelschutzgebiet denselben Schutzstatus genießt wie ein tatsächlich bereits als Vogelschutzgebiet ausgewiesenes Gebiet.

Jedoch wird das mit diesem Schutzstatus einhergehende Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 Vogelschutz-RL seit der Umsetzung der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-RL) durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 30. April 1998 vermindert. So bestimmt Art. 7 FFH-RL sinngemäß, daß für Vogelschutzgebiete an die Stelle der Pflichten aus Art. 4 Abs. 4 Vogelschutz-RL ab dem Datum für die Anwendung der FFH-RL die Verpflichtungen nach Art. 6 Abs. 2, 3 und 4 FFH-RL treten. Mit der Regelung in § 19c BNatSchG wurde aber inzwischen das Schutzregime der FFH-RL umgesetzt mit der Folge, daß seither auch für Vogelschutzgebiete nur noch dieses verminderte Schutzregime Anwendung findet. Da "faktische" Vogelschutzgebiete konsequenterweise nur nach demselben Schutzregime wie ausgewiesene Vogelschutzgebiete geschützt werden können, kommt auch für "faktische" Vogelschutzgebiete nur das verminderte Schutzregime, so wie es in § 19c BNatSchG seinen Niederschlag fand, in Betracht. Etwas anderes folgt auch nicht aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 19.05.1998 - BVerwG 4 C 11/96. Nach dieser Rechtsprechung unterliegt es Zweifeln, ob Art. 7 FFH-RL im Zeitpunkt des dort zu beurteilenden Planfeststellungsbeschlusses angewandt werden konnte und damit ggf. das geminderte Schutzregime des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL auszulösen in der Lage war. Dies bezog sich jedoch auf einen Planfeststellungsbeschluß, der zu einem Zeitpunkt vor Umsetzung der FFH-RL durch die Änderung des BNatSchG vom 30. April 1998 ergangen war.

Da das Eisenbahn-Bundesamt als Behörde des Bundes mit diesem Planfeststellungsbeschluß zur Neubaustrecke eine Entscheidung über ein Projekt im Sinne von § 19a Abs. 2 Nr. 8 BNatSchG trifft, gilt § 19c BNatSchG nach § 4 Satz 4 und § 39 Abs. 1 BNatSchG hier unmittelbar.

Nach § 19c Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung auf ihre Verträglichkeit

mit den Erhaltungszielen eines Europäischen Vogelschutzgebietes zu überprüfen. Nach § 19c Abs. 2 BNatSchG ist ein Projekt unzulässig, wenn die Prüfung der Verträglichkeit ergibt, daß das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines in Absatz 1 genannten Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

bd) Bei der konkreten Prüfung ist zunächst die unter bb) aufgeworfene Frage, ob im Bereich des IBA-Gebietes möglicherweise ein "faktisches" Vogelschutzgebiet bestehen könnte, zu klären.

Es wurde bereits dargelegt, daß das Important Bird Area Nr. 108 von Bissingen bis an die Grenzen von Göppingen reicht. Von diesem Gebiet werden insgesamt 24 Gemarkungen erfaßt. Bei der damit gegebenen Fläche von rund 14.000 ha kann davon ausgegangen werden, daß in diesem Gebiet Bereiche von deutlich differenzierter Struktur und Qualität für die Avifauna angetroffen werden. Zudem handelt es sich bei diesem Gebiet um einen relativ dicht besiedelten Bereich, in dem schon jetzt eine Vielzahl von Straßen und kleineren Bahnlinien vorhanden ist. Vor allem aber wird dieses Gebiet von der bestehenden BAB A 8 durchquert. Genau im unmittelbaren, erheblich vorbelasteten Nahbereich der Autobahn verläuft jedoch die mit dieser gebündelte Trasse der Neubaustrecke.

Diese Ausgangslage führt zu der Frage nach den exakten Grenzen eines "faktischen" Vogelschutzgebietes. Im Gegensatz zu einem förmlich ausgewiesenen Vogelschutzgebiet, bei dem mit einer genauen Beschreibung und kartographischen Darstellung des Gebietes dem Bestimmtheitsgrundsatz Genüge getan wird, fehlt es hieran bei einem nur angenommenen "faktischen" Vogelschutzgebiet. Zwar sind die Grenzen des IBA-Gebietes bekannt, jedoch ist bei der Vielgestaltigkeit der räumlichen Struktur dieses Gebietes und der Vorbelastung vor allem mit Siedlungsbereichen und Verkehrswegen (insbesondere die BAB A 8) nicht davon auszugehen, daß das gesamte IBA-Gebiet im selben Maße avifaunistisch so schutzwürdig und schutzbedürftig ist, daß ihm vollständig die Qualität als Vogelschutzgebiet zuerkannt werden kann. Vielmehr ist zugrunde zu legen, daß allenfalls die "Kernzonen" des IBA-Gebietes unter Ausschluß der z.T. erheblich vorbelasteten Siedlungsbereiche und Verkehrswege sowie von deren näherem Umfeld als "faktisches" Vogelschutzgebiet qualifiziert werden können. Diese Einschätzung läßt sich auch aus der Vogelschutz-RL selbst ableiten. Nach Art. 4 Abs. 1 Unterabs. 3 Vogelschutz-RL erklären die Mitgliedstaaten die für die Erhaltung (von Vogelarten) zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete zu Vogelschutzgebieten. Vorbelastete Sied-

lungsbereiche und Verkehrswege sowie deren Nahbereiche scheiden jedoch per definitionem als zum Schutz der Avifauna geeignete Gebiete aus.

Dann aber ist ausgeschlossen, daß der Bereich entlang der BAB A 8 zu den Bereichen des IBA-Gebietes gezählt werden kann, der zu den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen, also zu den "Kernzonen" eines "faktischen" Vogelschutzgebietes im Sinne der Vogelschutz-Richtlinie gehört. Infolge der vor allem lärminduzierten gravierenden Vorbelastung durch die BAB A 8 und des Umstands, daß mit zunehmender Lärmbelastung die Avifauna generell immer mehr abnimmt, kann der unmittelbare Nahbereich der BAB A 8 nicht mehr einem "faktischen" Vogelschutzgebiet zugerechnet werden.

Dieses Ergebnis wird auch dadurch bestätigt, daß sich einem Bericht von Dobler/Siedle von 1993 (Projekt Lebensgemeinschaft Streuobstwiese im Albvorland) entnehmen läßt, daß die Verbreitungsschwerpunkte gerade der in Anhang I Vogelschutz-RL genannten Vogelarten weitab von dem hier geplanten Vorhaben liegen.

Als Ergebnis ist festzuhalten, daß die Neubaustrecke wegen der engstmöglichen Bündelung mit der BAB A 8 und ihres Verlaufs in dem bereits vorbelasteten und damit entwerteten Nahbereich der BAB A 8 nicht in einem in Teilbereichen des IBA-Gebietes grundsätzlich denkbaren "faktischen" Vogelschutzgebiet liegt.

be)Hilfsweise wird nachfolgend die zweite Frage von bb) erörtert, nämlich die, ob die Neubaustrecke zu einer erheblichen Beeinträchtigung gemäß § 19c Abs. 2 BNatSchG eines entgegen dem oben dargestellten Ergebnis angenommenen "faktischen" Vogelschutzgebietes führt. Demzufolge müßten von dem Vorhaben für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgebliche Bestandteile eines "faktischen" Vogelschutzgebietes erheblich beeinträchtigt werden.

Im Hinblick auf die Vorbelastung an Lärm und Trennwirkung durch die BAB A 8, die sich eben gerade im Bereich der Trasse der Neubaustrecke erheblich auswirkt, ist nicht vorstellbar, daß sich im Bereich der Neubaustrecke so starke zusätzliche Beeinträchtigungen für die Avifauna ergeben, daß gerade dadurch Bestandteile so erheblich tangiert werden, die maßgeblich zur Einstufung dieses Gebiets als "faktisches" Vogelschutzgebiet beitragen. Vielmehr ist davon auszugehen, daß durch die Vorbelastungen der BAB A 8 der von dem Vorhaben direkt betroffene Teil des IBA-Gebietes Nr.108 zu einem Be-

reich gehört, in dem keine Bestandteile anzutreffen sind, die für die Erhaltungsziele und den Schutzzweck maßgeblich sein könnten und die für sich eine Einstufung als Vogelschutzgebiet herbeiführen würden.

Im übrigen kann die Neubaustrecke wegen der engen Bündelung mit der BAB A 8 allenfalls im Randbereich eines "faktischen" Vogelschutzgebietes liegen. Dann aber haben die betroffenen Vögel auf Grund der Größe der Restfläche mit großen, zusammenhängenden Streuobstwiesengebieten ausreichende Ausweichmöglichkeiten mit alternativen Brut- und Nahrungshabitaten, so daß nicht anzunehmen ist, daß die Populationen der betroffenen Arten erheblich beeinträchtigt werden. Daran ändert auch nichts, daß durch das Vorhaben in diesem Abschnitt ca. 4,6 ha Streuobstwiesen als Nahrungs- und Brut habitat auch von Anhang I-Vogelarten einschließlich eines festgestellten Brutreviers des Neuntöters verloren gehen. Bei einer Gesamtgröße des IBA-Gebietes von ca. 14.000 ha und der daraus resultierenden Größe der anzunehmenden Restfläche ist davon auszugehen, daß der Verlust an Nahrungs- und Bruthabitaten - auch für den direkt betroffenen Neuntöter - in den Randbereichen des "faktischen" Vogelschutzgebietes nicht zuletzt wegen der gegebenen Ausweichmöglichkeiten die Erheblichkeitsschwelle einer Beeinträchtigung nicht übersteigt. Dann aber könnte das Vorhaben - wenn die Voraussetzungen eines faktischen Vogelschutzgebietes vorliegen würden - nach § 19c BNatSchG zugelassen werden.

bf) Gemäß den Antragsunterlagen wurden im Untersuchungsgebiet vier verschiedene Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse im Sinne des Anhangs I der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (Restbestände von Erlen-Eschenwäldern im Lindachtal, Streuobstwiesen magerer Ausprägung, Kalkquellen, Schlucht- und Hangmischwälder) nachgewiesen; Lediglich eines der genannten Biotope (Erlen-Eschenwald) ist direkt vom Bauvorhaben betroffen.

Ferner ist eine Tierart von gemeinschaftlichem Interesse, die Gelbbauchunke, in unmittelbarer Trassennähe nachgewiesen worden. Für dieses Vorkommen im Regenrückhaltebecken der BAB A 8 wird sich voraussichtlich der vorhandene Trenneffekt im Zuge der Vorhabenrealisierung weiter verstärken; eine unmittelbare Betroffenheit des Lebensraumes ist jedoch nicht gegeben.

Die vorhandenen direkt betroffenen Vorkommen von Lebensräumen und Arten lassen nicht auf das Vorhandensein eines potentiellen FFH-Gebietes schließen.

Im Fall der Gelbbauchunke handelt es sich gemäß der faunistischen Untersuchungen des landschaftspflegerischen Begleitplanes um ein Einzelvorkommen, das bei der An-

wendung der Kriterien der FFH-Richtlinie des Anhang III im Verhältnis zu den Gesamtvorkommen im Land Baden Württemberg bzw. im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland keinen repräsentativen Charakter aufweist, dessen Lebensraum nicht durch wichtige Habitatelemente gekennzeichnet ist und das daher keine entsprechende Bedeutung für die Erhaltung der Art insgesamt besitzt.

#### c) Eingriffe in Natur und Landschaft

Bei dem 5,018 km langen Bahnvorhaben mit einer Flächeninanspruchnahme von 64,9 ha für die Trasse selbst und für sonstige technische Maßnahmen in einem ökologisch überwiegend hochwertigen Raum handelt es sich um einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff. Dabei resultieren aus dem Vorhaben Eingriffe in das Umweltpotential Flora, Fauna, Biotop auf einer Fläche von 50,8 ha, in das Umweltpotential Boden auf einer Fläche von 39,8 ha und in das Umweltpotential Wasser mit einer Gewässerverlegung im Umfang von 570 m Gewässerstrecke. Insgesamt werden durch das Vorhaben 8,2 ha Vegetationsfläche dauerhaft durch die Trasse versiegelt. Nach § 8 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe im Sinne dieses Gesetzes Vorhaben, die geeignet sind, durch Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig zu beeinträchtigen. Im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan sind die für den Naturhaushalt, seine einzelnen Potentiale (Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaftsbild, Erholung, Flora, Fauna, Biotop) zu erwartenden Beeinträchtigungen im einzelnen aufgelistet.

#### d) Vermeidbarkeit und Minimierung der Eingriffe

Der Eingriff in Natur und Landschaft ist im Rechtssinne unvermeidbar. Nach § 8 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 11 Abs. 1 Nr. 2 LNatSchG ist ein Eingriff unzulässig, wenn vermeidbare Beeinträchtigungen nicht unterlassen werden. Der Begriff der Vermeidbarkeit ist dabei nicht im naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen, denn in tatsächlicher Hinsicht ist nahezu jede Beeinträchtigung vermeidbar. Auch der gänzliche Verzicht auf das Vorhaben stellt ebensowenig wie die Verweisung auf eine Alternativtrasse eine Vermeidung dar, weil es sonst keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen gäbe. Die Vermeidbarkeit bezieht sich mithin immer auf die Frage, ob bei Verwirklichung des Vorhabens an der vorgesehenen Stelle erhebliche Beeinträchtigungen der Natur und Landschaft vermieden oder zumindest vermindert werden können. Das Verbot vermeidbarer Beeinträchtigungen ist also darauf gerichtet, die Auswirkungen auf den Naturhaushalt oder das Landschaftsbild durch das Vorhaben selbst an Ort und Stelle möglichst gering zu halten. Beeinträchtigungen von Na-

tur und Landschaft, die zum Erreichen des planerisch gewollten Ziels nicht erforderlich sind, müssen vermieden werden.

Unter diesem Blickwinkel hat die Vorhabenträgerin ihre Planung so gestaltet, daß Natur und Landschaft nur noch in einem unerläßlichen Mindestumfang in Anspruch genommen werden. Der Eingriff wurde insbesondere dadurch minimiert, daß der Flächenverbrauch durch das Vorhaben durch die Bündelung der Trasse der Neubaustrecke mit der bestehenden Autobahn A 8 erheblich reduziert wurde. Ebenso wurde mit dem in der Planung vorgelegten Konzept der Seitenablagerungen eine flächensparende Verwendung des Erdmassenüberschusses mit zusätzlichen Lärmschutzwirkungen aufgezeigt. Mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie mit den sonstigen Ausführungsmodalitäten werden Natur und Landschaft nur in einem zum Erreichen des Planungserfolgs unerläßlichen Mindestumfang in Anspruch genommen.

Ebenso konnten die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die im Planfeststellungsverfahren erfolgte Reduzierung der Lindachverlegung gemäß Deckblatt zur Anlage A 5 Blatt 2 (Anlage 9 Blatt 1 der ergänzenden Unterlagen) dort in beachtlichem Umfang minimiert werden.

Darüber hinaus wurde durch den Verzicht auf einen parallel geführten Wirtschaftsweg im Bereich des Waldgebiets Hasenholz nördlich der BAB A 8 zwischen ca. km 34,3 und ca. km 34,6 der dortige Eingriff in den wertvollen Waldbestand auf eine Eingriffstiefe von 7 - 12 m ebenfalls minimiert. Um einen durchgängigen Lärmschutzeffekt durch eine durchgängige Seitenablagerung in diesem Bereich gerade für den verbleibenden Wald und die angrenzenden Landschaftsbereiche als Erholungsbereiche sicherzustellen, erachtet das Eisenbahn-Bundesamt den verbleibenden reduzierten Eingriff in diesen Waldbereich für vertretbar.

Zur Vermeidung bzw. Minimierung des Eingriffs tragen u. a. folgende Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen entsprechend dem Landschaftspflegerischen Begleitplan bei:

- Errichtung von Bauzäunen zum Schutz von Waldbeständen (S 1),
- Errichtung von Bauzäunen zum Schutz von Fließgewässern (S 2),
- Abgrenzung des Baufeldes (S 3),
- Rekultivierung von landwirtschaftlichen Flächen (S 4),
- Waldrandunterpflanzung (S 5),

- Landschaftliche Einbindung von Seitenablagerungen (G 1),
- Begrünung der Abrolldämme (G 2),
- Gestaltung der Einschnittsböschungen (G 3),
- Naturnahe Verlegung der Lindach (G 4),
- Landschaftliche Einbindung von Seitenablagerungen (G 5),
- Obstbaumpflanzung (G 6),
- Begrünung der Rastanlage und der Stauwandböschung (G 7),
- Landschaftliche Einbindung von Seitenablagerungen (G 8),
- Naturnahe Gestaltung eines Regenrückhaltebeckens (G 9),
- Landschaftliche Einbindung von Seitenablagerungen (G 10),
- Naturnahe Gestaltung eines Regenrückhaltebeckens (G 11),
- Naturnahe Verlegung des Seebaches (G 12),
- Landschaftsgerechte Einbindung von Kunstbauwerken (G 13).

Insgesamt werden nicht zuletzt mit den oben aufgeführten Maßnahmen alle vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen bei der Verwirklichung des planfestzustellenden Vorhabens unterlassen. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind im Rechtssinne unvermeidbar.

#### e) Ausgleich der Eingriffe durch Ausgleichsmaßnahmen

Die - nach Ausschöpfung aller Versuche zur Reduzierung verbleibenden - unvermeidbaren Beeinträchtigungen können funktional-räumlich nur teilweise ausgeglichen werden. Nach § 8 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 11 Abs. 1 Nr. 3 LNatSchG ist ein Eingriff unzulässig, wenn unvermeidbare Beeinträchtigungen nicht innerhalb einer zu bestimmenden Frist durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen werden können und die Belange des Naturschutzes und Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Range vorgehen. Nach der Definition in § 8 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 11 Abs. 2 LNatSchG ist ein Eingriff ausgeglichen, wenn nach Beendigung des Eingriffs keine oder keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild wieder hergestellt oder landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Da sich unvermeidbare Beeinträchtigungen im Sinne eines ökologischen Status quo ante nicht wirklich ausgleichen lassen, ist auch auf dieser Stufe der Eingriffsregelung eine wertende Betrachtung erforderlich. Ausgleichsmaßnahmen müssen so beschaffen sein, daß in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand herbeigeführt wird, der den früheren Zustand in der gleichen Art und mit der gleichen Wirkung fortführt. Dies erfordert nicht, daß

die Maßnahmen am Ort des Eingriffs ausgeführt werden, schränkt den räumlichen Bereich, in dem sie in Betracht kommen, aber insofern ein, als vorausgesetzt wird, daß sie sich jedenfalls dort, wo die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Diesem Erfordernis ist genügt, wenn zwischen ihnen und dem Eingriffsort ein funktionaler Zusammenhang besteht .

Die Vorhabenträgerin hat alles Erdenkliche unternommen, um für die verbleibenden erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes im räumlich-funktionalen Zusammenhang einen möglichst vollständigen Ausgleich zu erzielen.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht im einzelnen hierzu folgende Ausgleichsmaßnahmen vor:

- Entwicklung von Saumzonen (A 1),
- Wegbegleitende Baumreihen (A 2),
- Grabenrandstreifen und extensives Grünland (A 3.1),
- Gehölzsukzession (A 3.2),
- Anlage und Aufwertung von Streuobstbeständen (A 3.3),
- Gewässerrandstreifen (A 4),
- Wegbegleitende Baumreihe (A 5),
- Entwicklung von Saumzonen/Gewässerrandstreifen (A 6),
- Auebereich, Gewässerrandstreifen, wegbegleitende Baumreihen (A 7.1),
- Auebereich, Gewässerrandstreifen (A 7.2),
- Gewässerrandstreifen (A 7.3),
- Biotopverbundachse/Gewässerrenaturierung (A 8.1),
- Biotopverbundachse/Gewässerrenaturierung (A 8.2),
- (A 9 nicht belegt),
- Gewässerrandstreifen und Streuobstwiesen (A 10),
- Umwandlung von naturnahem Nadelforst in naturnahen Laubwald (A 11).

Alle Ausgleichsmaßnahmen sind geeignet und auf Flächen vorgesehen, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Die jeweilige ökologische Eignung und Zielsetzung sowie die Zuordnung zu den Beeinträchtigungen der einzelnen Umweltpotentiale ist im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan ausführlich beschrieben.

Bei den planfestzustellenden Maßnahmen wiegt das private Interesse, das Eigentum behalten bzw. frei von naturschutzrechtlichen Bindungen nutzen zu können, geringer als das

öffentliche Interesse, für den bahnbaubedingten Eingriff in Natur und Landschaft einen wirksamen Ausgleich zu schaffen. Weitere Ausgleichsmaßnahmen sind im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nicht vorgeschlagen worden und auch sonst nicht ersichtlich. Von seiten der Naturschutzverwaltung und der BNL wurde in deren Stellungnahmen auch bestätigt, daß weitere Ausgleichsmaßnahmen im räumlich-funktionalen Zusammenhang nicht möglich sind.

Besonders positiv ist hervorzuheben, daß dem Ausgleichsmaßnahmenkonzept als Schwerpunkt die Schaffung zusammenhängender Maßnahmenkomplexe zugrunde liegt. Vor allem ist hier das Bemühen zu nennen, vorhandene Biotopverbundachsen zu stärken und zu erweitern sowie Entwicklungsschwerpunkte festzulegen.

Zu den vom Landratsamt Göppingen genannten Maßnahmen A 7.2, A 10 und Teilen von E 5 ist festzustellen, daß hier nicht von einer verminderten Anrechnung ausgegangen werden muß. Weder liegen insoweit Bedenken der übrigen Naturschutzverwaltung noch von der BNL vor. Im übrigen können auch innerhalb des näheren Bereichs eines Vorhabens Kompensationsmaßnahmen im Einzelfall wie hier voll anrechnungsfähig sein. Auch hier gilt gerade für die Maßnahmen A 7.2 und A 10, daß diese durch den Charakter der Maßnahmen, bei denen es auch um die Ausbildung von Gewässerrandstreifen geht, geringer tangiert werden. Zudem liegen gerade bei der Maßnahme A 7.2 große Bereiche weiter entfernt von der Neubaustrecke.

Von Referat 33 des Regierungspräsidiums Stuttgart (Landwirtschaft) wurden verschiedene Bedenken zum Ausgleichskonzept vorgetragen.

Soweit hierbei ein Kompensationsbedarf für Eingriffe in Flächen des Verkehrsbegleitgrüns verneint wird, ist darauf hinzuweisen, daß auch diesem Biotoptyp eine ökologische Wertigkeit zukommt, die bei einem Eingriff entsprechend ausgeglichen werden muß.

Mit der in A.VIII.5 enthaltenen Nebenbestimmung ist gewährleistet, daß die Erschließung der von der Maßnahme A 2 betroffenen Flurstücke gesichert bleibt.

Soweit zu einzelnen Kompensationsmaßnahmen eingewandt wird, daß ein Mähzeitpunkt nicht vor Ende Juni für extensiv genutztes Grünland landwirtschaftlich kaum sinnvoll sei, ist festzuhalten, daß jede Extensivierung einer landwirtschaftlichen Nutzung zum Zwecke der Steigerung der ökologischen Wertigkeit einer Fläche mit Einschränkungen der landwirtschaftlichen Nutzung verbunden sein kann; dies ist jedoch vorliegend zur Erreichung der

Ziele des Landschaftspflegerischen Begleitplanes hinzunehmen.

Dasselbe gilt auch für die vorgesehene Anlage von Streuobstbeständen auf Ackerlandflächen, mit denen Lücken zwischen schon bestehenden Streuobstwiesen geschlossen werden sollen.

f) Abwägung nach § 8 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 11 Abs. 3 Satz 1 LNatSchG

Das Eisenbahn-Bundesamt stimmt dem Landschaftspflegerischen Begleitplan im Ergebnis zu, auch wenn der Eingriff durch die o. g. Ausgleichsmaßnahmen nicht vollständig im Sinne von § 8 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 11 Abs. 2 LNatSchG ausgeglichen wird. Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen verbleiben insbesondere bei den Biotoptypen Wald, Streuobstwiesen und Ackerflächen.

Auch wenn ein beträchtliches Ausgleichsdefizit verbleibt, wird der Eingriff aufgrund der nach § 8 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 11 Abs. 3 Satz 1 LNatSchG gebotenen Abwägung zugelassen. Der hier planfestzustellende Abschnitt ist Bestandteil der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg im Bereich Wendlingen - Ulm. Im Fernverkehr bildet die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg als Teilstück der europäischen Magistrale Amsterdam/Rotterdam - Ruhr - Rhein/Main - München - Salzburg - Südosteuropa sowie der Verbindung Paris - Wien einen wesentlichen Bestandteil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. So sollen gerade auch die Fahrzeiten zwischen diesen Zentren erheblich verkürzt werden. Es soll jedoch nicht nur das gesamteuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz entscheidend weiterentwickelt werden, vielmehr soll durch diese Schienenverbindung auch die Region Stuttgart an die Verdichtungsräume des Landes und an die Wirtschaftszentren im Rhein-Main-Gebiet, Bayern und im Ruhrgebiet deutlich günstiger angebunden werden. Für eine auf zukünftige Bedürfnisse orientierte und effiziente Verkehrsinfrastruktur und für eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes der Region Stuttgart ist das Vorhaben auch für Baden-Württemberg unverzichtbar. In Anbetracht der heutigen und erst recht der bei wachsendem Verkehr in Zukunft zu erwartenden Verkehrsnachfrage räumt das Eisenbahn-Bundesamt den für den Bau der Aus- und Neubaustrecke auch im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt streitenden Belangen den Vorrang vor den Naturschutzbelangen ein. Hierbei ist auch zu beachten, daß das tatsächliche Maß der Beeinträchtigungen der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege durch die nunmehr vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen erheblich reduziert wird.

### g) Kompensation der Eingriffe durch Ersatzmaßnahmen

Die räumlich-funktional selbst nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen müssen gemäß § 8 Abs. 9 BNatSchG i.V.m. § 11 Abs. 3 Satz 3 i.V.m. § 11 Abs. 4 LNatSchG durch landschaftsgerechte Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege bzw. landschaftsgerechte Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle kompensiert werden.

Dieser Verpflichtung kommt die Vorhabenträgerin mit den nachfolgend genannten Ersatzmaßnahmen in vollem Umfange nach. Es handelt sich dabei um:

- Entwicklung eines Waldmantels (E 1),
- Waldneubegründung (E 2),
- Waldsaum (E 3),
- Verteilung hochstämmiger Obstbäume (E 4),
- Entwicklung und Förderung von Magerrasen und Feuchtwiesen (E 5).

Das Eisenbahn-Bundesamt betrachtet unter Berücksichtigung aller jetzt enthaltenen landschaftspflegerischen Maßnahmen die Eingriffe in Natur und Landschaft als vollständig kompensiert. Dies ergibt sich auch aus der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Seite 11/2 und 11/3) dargestellten Bilanz, in der Eingriff und Ausgleich nachvollziehbar gegenübergestellt sind. Mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Maßnahmen werden auch die Eingriffe in die verschiedenen anderen Schutzgüter insgesamt einschließlich des Bereichs der Erholung ausgeglichen.

Da der durch das Vorhaben verursachte Eingriff durch die planfestzustellenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert ist, ist die Festsetzung einer subsidiären naturschutzrechtlichen Ausgleichsabgabe nicht erforderlich. Auf Grund dessen sind auch die alternativen Ausgleichsvorschläge des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg, die auf der Festsetzung einer Ausgleichsabgabe beruhen, nicht entscheidungserheblich.

Von Seiten des Vogelschutz- und Naturvereins Holzmaden e.V. (VSN) wurde angeregt, im Bereich des Gründenbachtals über die Maßnahmen A 8.1 und A 8.2 hinaus weitergehenden Ausgleich vorzunehmen. Da jedoch mit den nunmehr im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ein vollständiger Ausgleich der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe erfolgt, verbleibt für die vom VSN angeregten

zusätzlichen Maßnahmen kein Raum. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, daß die verschiedenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Bestandteile einer Gesamtkonzeption sind, die zum Ziel hat, zusammenhängende Maßnahmenkomplexe zu bilden, vorhandene Biotopverbundachsen zu stärken und zu erweitern sowie Entwicklungsschwerpunkte festzulegen. Da das vorgelegte Konzept nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes als in sich ausgewogen und schlüssig und auch als ökologisch wirksam anzusehen ist, besteht auch kein Anlaß, eine der im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehene Maßnahme gegen die vom VSN vorgeschlagenen Überlegungen auszutauschen.

Soweit vom Naturschutzbund (NABU) die Einrichtung eines Naturschutzbeirates zur ökologischen Bauaufsicht und zur ökologischen Beweissicherung gefordert wird, ist auf die Nebenbestimmung in A.VIII.2 zu verweisen, wonach die Vorhabenträgerin halbjährlich zur Vorlage eines Berichts über die Ausführung der Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes verpflichtet wird. Mit dieser Berichtspflicht wird aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes in ausreichendem Maße den ökologischen Erfordernissen bei der Bauausführung Rechnung getragen.

#### h) Eingriffe in Landschaftsschutzgebiete und 24a - Biotope

Durch das Vorhaben werden zwei Landschaftsschutzgebiete (LSG) tangiert. Es handelt sich dabei im Westen des Planfeststellungsabschnittes um einen Teilbereich des LSG "Kirchheim unter Teck" und im Osten des Abschnittes wird das LSG "Albtrauf im Raum Bad Boll" berührt.

ha) Nach § 4 der Verordnung des LRA Esslingen über das LSG "Kirchheim unter Teck" sind in diesem LSG Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem (oben unter 2.a dargestellten) besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen. Da die Trasse der Neubaustrecke in den Naturhaushalt eingreift und die natürliche Eigenart der Landschaft beeinträchtigt, sind die tatbestandlichen Voraussetzungen von § 4 der VO erfüllt. Jedoch kann gemäß § 7 Abs. 1 der VO die untere Naturschutzbehörde von den Vorschriften der VO nach § 63 LNatSchG Befreiung erteilen. Auf Grund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens aus § 75 VwVfG kann eine Befreiung vom Eisenbahn-Bundesamt ausgesprochen werden. Daher bedarf es auch nicht der gesonderten Zustimmung des Regierungspräsidiums Stuttgart nach § 7 Abs. 2 der VO.

Nach § 31 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG i.V.m. § 63 LNatSchG in Verbindung mit § 62 Abs. 1

LNatSchG kann u.a. eine Befreiung erteilt werden, wenn überwiegende öffentliche Belange die Befreiung erfordern. Die Befreiung kann erteilt werden. Zum einen erfolgt die Beeinträchtigung des LSG in der unmittelbaren Nähe zur BAB A 8, mithin in einem bereits erheblich vorbelasteten Bereich. Durch die Bündelung mit der BAB A 8 wird somit die Beeinträchtigung bereits deutlich reduziert. Zudem wird durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zumindest nachträglich der Eingriff des Vorhabens in Natur und Landschaft insgesamt wieder ausgeglichen. Vor allem aber spricht die überragende Verkehrsbedeutung des Vorhabens als überwiegender öffentlicher Belang für eine Befreiung. Als Teil der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm - Augsburg dient dieser Streckenabschnitt auch der Schaffung einer leistungsfähigen Bahnverbindung zur Einbindung der Region Stuttgart in das innerdeutsche und internationale Schienennetz. Gegenüber dieser überragenden Verkehrsbedeutung haben die Schutzinteressen, die mit dem LSG verfolgt werden, zurückzutreten.

Da der Landesnaturschutzverband im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange als solcher angehört wurde, bedarf es keiner weiteren Anhörung mehr nach § 63 Abs. 2 Nr. 2 LNatSchG.

hb) Nach § 3 der Verordnung des LRA Göppingen über das LSG "Albtrauf im Raum Bad Boll" vom 23.12.1975 sind im Schutzgebiet Änderungen verboten, welche die Landschaft verunstalten oder die Natur schädigen oder den Naturgenuß beeinträchtigen.

Nach § 7 Abs. 1 der VO kann das Landratsamt mit Zustimmung des Regierungspräsidiums in besonderen Fällen, namentlich wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit vorliegen, Ausnahmen von § 3 (der VO) zulassen.

Zwar wurde diese VO noch auf Grund der §§ 5 und 19 des Reichsnaturschutzgesetzes erlassen, jedoch bleiben nach § 70 Abs. 3 LNatSchG Rechtsverordnungen, die u.a. auf Grund des Reichsnaturschutzgesetzes erlassen worden sind, soweit sie dem LNatSchG nicht widersprechen, in Kraft. Da die Regelung in § 7 der VO inhaltlich der Regelung in § 62 Abs. 1 Nr.1 LNatSchG entspricht, kann § 7 der VO weiterhin angewandt werden.

Da dieses LSG nur in Randbereichen im Bereich des Eingangs zum Albaufstiegstunnel von diesem Vorhaben berührt wird, ist dessen Beeinträchtigung von vornherein als eher gering zu qualifizieren. Zudem gelten hier dieselben Gründe, die auch beim LSG "Kirchheim unter Teck" eine Befreiung rechtfertigen. Somit kann auch hier die Befreiung

erteilt werden.

hc) Im Zuge sowohl der Überquerung und Verlegung der Lindach als auch des Seebaches und seiner Zuflüsse werden von der Trasse der Neubaustrecke zwei besonders geschützte Biotop im Sinne von § 20c Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 24a LNatSchG beeinträchtigt. Nach § 24a Abs. 2 Satz 1 LNatSchG sind alle Handlungen verboten, die zu einer Zerstörung oder erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung der besonders geschützten Biotop führen können. Jedoch können nach § 24a Abs. 4 Satz 1 LNatSchG Ausnahmen von den Verboten des Absatzes 2 Satz 1 zugelassen werden, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls diese erfordern. Die mit den Eingriffen in die beiden Biotop verbundenen Beeinträchtigungen werden wegen der oben unter ha) dargestellten vorliegenden höherrangigen verkehrlichen Interessen zugelassen. Für diese Zulassung spricht auch, daß im Zuge des Planfeststellungsverfahrens durch die Verringerung des Umfangs der Lindach-Verlegung und der Modifikationen bei der Lindach-Überquerung der Eingriff im Bereich der Lindach deutlich minimiert wurde. Es wird auch darauf hingewiesen, daß insbesondere mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Maßnahmen S 2, G 4, G 7, G 12, A 7.1, A 7.2, A 7.3, A 8.1 und A 8.2 auch die verbleibenden Folgen der Eingriffe bei der Lindach und beim Seebach ausgeglichen werden.

#### i) Erfolgskontrolle

Mit dem Planfeststellungsbeschluß werden der Vorhabenträgerin i.S. des § 74 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz verschiedene Maßnahmen auferlegt, die dem Wohl der Allgemeinheit und hier speziell den Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege gemäß § 1 Abs. 1 und 2 Bundesnaturschutzgesetz dienen.

Gemäß § 8 Abs. 2 S. 1 Bundesnaturschutzgesetz ist der Eingriffsverursacher durch die genehmigende Behörde zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Diese Verpflichtung birgt eine räumliche und eine zeitliche Komponente: durch den Eingriff dürfen nicht mehr Flächen in Anspruch genommen bzw. Faktoren des Naturhaushaltes beeinträchtigt werden, als unbedingt für die Durchführung des Vorhabens erforderlich sind. Gleichzeitig ist der Eingriff so durchzuführen, daß er nur über den unbedingt erforderlichen Zeitraum erstreckt. Vor diesem Hintergrund werden die Auflagen zu den Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen im einzelnen wie folgt begründet:

- Die Umsetzung der Schutzmaßnahmen S 1-S 3 ist vor dem jeweiligen Baubeginn erforderlich, denn ein wirksamer Schutz der Biotop und Vegetationsbestände kann nur ge-

währleistet werden, wenn eine Überfahung oder sonstige Beeinträchtigung dieser hochwertigen Bereiche im Zuge der Bauarbeiten von vornherein ausgeschlossen wird.

- Zu Schutzmaßnahmen S 4 und S 5: Die zeitnahe Umsetzung dieser Rekultivierungsmaßnahme möglichst zeitnah nach Abschluß der Bauarbeiten soll gewährleisten, daß der Eingriff in den Naturhaushalt auch in zeitlicher Hinsicht soweit als möglich minimiert wird. Eine dauerhafte Regelung der vorgesehenen Pflegemaßnahmen (s. Maßnahmenblatt im Landschaftspflegerischen Begleitplan) ist unabdingbare Voraussetzung für nachvollziehbar dauerhafte Funktionsfähigkeit der Maßnahme S 4.
- Durch die zeitnahe Umsetzung der Gestaltungsmaßnahmen soll erreicht werden, daß der Eingriff ins Landschaftsbild, aber auch in andere Schutzgüter, soweit als möglich minimiert wird. Durch eine möglichst frühzeitige landschaftsgerechte Einbindung und Begrünung der Trasse sowie der erforderlichen Nebenanlagen wird diese Anforderung in zeitlicher Hinsicht erfüllt.

§ 8 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz verlangt den Ausgleich einer unvermeidbaren Beeinträchtigung innerhalb einer zu bestimmenden Frist. Gemäß § 11 Abs. 1 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg sind Eingriffe nur unter der Maßgabe zulässig, daß die Beeinträchtigungen innerhalb einer angemessenen Frist ausgeglichen werden. Diese Vorschrift schließt Ersatzmaßnahmen i.S. des § 11 Abs. 4 Nr. 2 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg mit ein.

Die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen möglichst zeitnah zum Eingriff soll gewährleisten, daß die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes im betroffenen Landschaftsraum in seiner Gesamtheit auf Dauer erhalten bzw. wiederhergestellt wird: Der Eingriff führt zum dauerhaften Verlust von Biotopen im unmittelbaren Trassenbereich bzw. zur Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes im Nahbereich der Trasse. Durch Entwicklung entsprechender Biotopqualitäten am Eingriffsort auf mehr oder weniger benachbarten Flächen oder im Falle der Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle des Landschaftsraumes sollen Verluste bzw. Beeinträchtigungen ausgeglichen werden. Es dauert mehrere Jahre bis Jahrzehnte, bis die Ausgleichslebensräume die Funktion der entfallenen Biotope in vollem Umfang ersetzen können, bis sich die Vegetationsbestände in vergleichbarer Weise entwickelt haben und die relevanten Tierarten den Standort besiedelt haben (sog. time lag-Effekt). Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dieses Vorhabens werden plangemäß erst mit der Durchführung des Eingriffs umgesetzt und werden daher ohnehin mit der genannten zeitlichen Verzögerung wirksam. Sie sollen jedoch so zeitnah wie möglich umgesetzt werden, um diesen Verzögerungseffekt so gering wie möglich zu halten und damit dem Vermeidungsgrundsatz Rechnung zu tragen.

## (5) Bodenschutz

Die Planung des Vorhabens wird den Anforderungen des Bodenschutzes gerecht. Die Beeinträchtigungen des Bodens in seinen natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sind auf das nach den Umständen unvermeidbare Maß beschränkt (§ 1 BBodSchG i.V.m. § 4 BodSchG Baden-Württemberg). Die in § 1 Bodenschutzgesetz Baden-Württemberg genannten Belange des Bodenschutzes sind gewahrt.

Insbesondere durch die enge Bündelung der Trasse der Neubaustrecke mit der bestehenden BAB A 8 konnte die Inanspruchnahme von Flächen und damit von Boden auf das unumgängliche Maß verringert werden. Damit konnte dem Ziel eines sparsamen Umgangs mit Boden Rechnung getragen werden. Zudem konnte durch die engstmögliche Bündelung erreicht werden, daß die Einschlußflächen zwischen Neubaustrecke und BAB A 8 auf das geringstmögliche und damit unvermeidbare Maß reduziert wurde.

Darüber hinaus wurden die vom Vorhaben ausgehenden Bodenbelastungen im Erläuterungsbericht zu Boden ausführlich untersucht. Dieses bodenkundliche Gutachten umfaßt neben einer Bestandsaufnahme und -bewertung sowie einer Konfliktanalyse insbesondere auch einen bodenschutzrelevanten Maßnahmenkatalog zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

### a) Ausgleich von Eingriffen in das Schutzgut Boden

So dienen der Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen gerade die Minimierung der Eingriffsflächen, geeignete Maßnahmen zur Sicherung und Lagerung von Boden, die Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen, die Wiederverwertung von vorbelastetem Boden an geeigneter Stelle vor einer Entsorgung, die Minimierung von Schadstoffeinträgen in den Boden sowie der Rückbau von freiwerdenden befestigten Flächen (Einzelheiten s. Erläuterungsbericht zu Boden Seite 6/1 bis 6/3). Darüber hinaus dienen die naturschutzrechtlich relevanten Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entsprechend der Gegenüberstellung von Eingriffen, Ausgleich und Ersatz im Erläuterungsbericht zu Boden Seite 7/2 zugleich auch der Kompensation von Eingriffen in verschiedene Bodenfunktionen (Standort für Kulturpflanzen, Ausgleichskörper im Wasserkreislauf, Filter und Puffer für Schadstoffe).

Auch wurde die Gestaltung der umfangreichen Seitenablagerungen im Verlaufe des Planfeststellungsverfahrens insbesondere hinsichtlich der Ausführung der Rekultivierungsschicht im Interesse eines integrierten Ausgleichs der Belange des Naturschutzes, der Wasserwirtschaft, der Landwirtschaft und des Bodenschutzes optimiert. Dabei wurde die Gestaltung der oberen Schichten der Seitenablagerungen der Maßnahmen G 8 und G 10 so modifiziert, daß nunmehr eine differenzierende Lösung der Planung zugrunde gelegt werden kann.

So wird bei den südexponierten Böschungsbereichen der Seitenablagerungen der Maßnahmen G 10 und G 8 (von km 38,1 bis km 38,4 - untere Teilfläche bis zum Weg - und km 38,7 bis km 39,05 - untere Teilfläche bis zum unbefestigten Weg - ) die Rekultivierungsschicht nur mit einer Abdeckung aus mindestens 20 cm (unverdichteten) Mergel - Tonmergelsteinen - Mergelkalksteinen (ox 1 oder ki 1) und darüber mindestens 20 cm unverdichtetem Oberbodenmaterial oder ähnlich gut durchwurzelbarem Bodenmaterial aufgebaut.

Gestaltung der übrigen Ablagerungsflächen:

Bei der Seitenablagerung der Maßnahme G 8 wird die Rekultivierungsschicht im gesamten obersten Meter aus möglichst steinfreiem, kultivierbarem Bodenmaterial erstellt. Ausgenommen sind nur Bereiche mit einer stärkeren Neigung des Planums als 1:2. In diesen Bereichen soll die Rekultivierungsschicht einschließlich des wieder aufgebrachtten Oberbodens mindestens 40 cm betragen und ebenfalls aus möglichst steinfreiem, kultivierbarem Bodenmaterial bestehen.

Bei den Seitenablagerungen der Maßnahmen G 5, G 6 und G 10 (Nordseite) sind die obersten 40 cm einschließlich Oberboden aus möglichst steinfreiem Bodenmaterial verdichtungsarm herzustellen.

Mit dieser differenzierenden Gestaltungsweise soll erreicht werden, daß einerseits insbesondere die südexponierten Bereiche ein mageres Bodensubstrat aufweisen, so daß dort auch im Zuge der natürlichen Sukzession die aus Naturschutzsicht erwünschte Entwicklung landschaftstypischer Heideflächen und Magerweiden mit einzelnen autochthonen Pflanzenbeständen erwartet werden kann. Andererseits wird in den übrigen Bereichen durch den Auftrag einer mächtigeren Rekultivierungsschicht die Entwicklung einer stärkeren Vegetation erreicht, die nicht nur eine weitere Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft bewirkt, sondern zusätzlich als optimal ausgebildete Rekultivierungsschicht ein erhebliches Element zur Kompensation von Eingriffen in das Schutzgut Boden bildet. Darüber hinaus

sorgen diese mit einer mächtigeren Rekultivierungsschicht versehenen Bereiche der Seitenablagerungen und deren vermehrter Pflanzenbewuchs für zusätzliche Wasserrückhaltung und damit positive wasserwirtschaftliche Effekte.

Insgesamt sind die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das Schutzgut Boden nach dem im Erläuterungsbericht zu Boden enthaltenen Konzept zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen sowie den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig und umfassend für alle betroffenen Bodenfunktionen ausgeglichen. Zwar wurde von Referat 74 (Bodenschutz) des Regierungspräsidiums Stuttgart in dessen Stellungnahme die im Erläuterungsbericht zu Boden dargestellte Bilanzierung der Eingriffe in Methodik und Ergebnis kritisiert, gleichwohl ist auch nach dieser Stellungnahme des Bodenschutzreferates der Ausgleich der Eingriffe insgesamt für die o.g. betroffenen Bodenfunktionen gegeben. Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich dieser Auffassung an.

Daran ändert sich auch nichts durch den im Laufe des Planfeststellungsverfahrens gefaßten Entschluß der Vorhabenträgerin, auf die Einrichtung einer Bodenbörse wegen der damit verbundenen Folgeprobleme zu verzichten, da deren Kompensationswirkung nur überschießenden Charakter gehabt hätte. Zudem wurde durch die oben beschriebene optimierte Gestaltung der Rekultivierungsschicht von Seitenablagerungen die Ausgleichswirkung dieser Maßnahmen gerade für die Bodenfunktionen erhöht.

Eine zusätzliche Berücksichtigung der Bodenbelange erfolgte durch die Aufnahme verschiedener Nebenbestimmungen.

#### b) Verwertungskonzept

Hinsichtlich der Verwertung und Ablagerung von Erdmassen, die beim Bau der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und dem Abschnittsende des Planfeststellungsabschnittes 2.2 insbesondere als Tunnelausbruchsmaterial beim Alaufstiegstunnel anfallen, wurde im Anhörungsverfahren vom Referat 74 des Regierungspräsidiums Stuttgart für die Kalksteine des unteren Schwarzzuras (he-si 1) und für die Gesteine des Posidonienschiefers (tc1) eine Optimierung der Verwertung angeregt. Die Vorhabenträgerin wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, daß sich im Rahmen von durchgeführten Firmenanfragen keine der befragten Firmen an einer Verwertung dieser Gesteine interessiert gezeigt habe. Dies beruhe bei den he-si 1-Kalksteinen darauf, daß es sich hier nicht um eine massiv ausgebildete Kalksteinschicht handele, sondern um geringmächtige Kalksteinbänke bzw. um Wechselfolgen von mergeligen Kalksteinen mit Ton- und Mergelsteinen. Zur Verwendung der tc1-Gesteine als Rohstoffmaterial für die Zementherstellung wurde darauf hingewiesen,

daß zwar das Zementwerk in Dotternhausen als einziges den Posidonienschiefer für die Zementherstellung einsetze, es sich hierbei jedoch um ein äußerst sensibles Verfahren handele, wobei dieses Verfahren speziell auf den dort eingesetzten Rohstoff aus einem eigenen Steinbruch abgestimmt sei. Auch sei eine Wirtschaftlichkeit für die Verwertung der tc1-Gesteine aus diesem Planfeststellungsabschnitt wegen der großen Transportentfernung nicht gegeben. Auf Grund dieser nachvollziehbaren Umstände kommen Änderungen im Bereich der Verwertung der anfallenden Erdmassen nicht in Betracht. Vielmehr ist die in der Planung vorgesehene Verwendung der geeigneten Materialien für die Tonindustrie bzw. für den Bau der Trasse bereits als optimal zu bewerten. Darüber hinaus stellt auch die Unterbringung ansonsten nicht verwertbaren Materials in Seitenablagerungen mit deren Lärmschutzeffekten und dem Effekt der landschaftsgerechten Einbindung der beiden Verkehrsstrassen BAB A 8 und der Neubaustrecke eine geeignete Verwertung des anfallenden Materials dar.

#### (6) Wasserwirtschaft

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Den Forderungen und Anregungen der Wasserwirtschaftsverwaltung und anderer Betroffener im Rahmen der Anhörung wird insbesondere wegen der Nebenbestimmungen unter A VIII.4 weitestgehend Rechnung getragen.

##### a) Wasserrechtliche Erlaubnis

Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung umfaßt die Entscheidung über die Erteilung der notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnisse (§ 14 Abs. 1 WHG).

Eine Erlaubnis ist nur dann zu versagen, wenn durch die Benutzung des Gewässers eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten ist, die z.B. nicht durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden kann (§ 6 WHG). Für die folgenden Benutzungstatbestände liegen die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der jeweiligen Erlaubnisse vor.

##### aa) Einleitung von Abwasser in die Vorfluter

Es wird die für das Einleiten von Abwasser aus der Entwässerungseinrichtung der Trasse in die Vorfluter Lindach und Seebach erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7a WHG und § 7 WHG i.V.m. § 3 Abs. 1 Ziffer 4 WHG mit der Planfeststellung erteilt.

Wegen der punktuellen Einleitung der Trassenentwässerung wurde von den für die Gewässer unterhaltspflichtigen Gemeinden und von einem privaten Einwender entlang der Vorfluter befürchtet, daß sich die Hochwassergefahr in den Ortszentren zuspitzt.

Die Hochwassergefahr aus der Trassenentwässerung wird zum einen durch die naturnahe Gestaltung der Fluß- und Bachläufe mit Retentionsflächen, insbesondere durch Vernässungsmulden entlang des Nordufers der Lindach südlich der Querung mit der NBS nicht erhöht.

Durch die Einrichtung von 3 Regenrückhaltebecken mit einem Rückhaltevolumen von insgesamt ca. 790 m<sup>3</sup> (Seehaldenbach ca. 420 m<sup>3</sup>, Seitengraben des Seebachs ca. 290 m<sup>3</sup>, entlang des neu verlegten Seebachs ca. 80 m<sup>3</sup>) reguliert sich die Entwässerung der Trasse im südlichen Bereich in den Seehalden- und den Seebach. Das Hochwasserrückhaltebecken am Seebach trägt mit einem Stauraumvolumen von ca. 84.000 m<sup>3</sup> dazu bei, daß sich das Abflußgeschehen im Seebach nördlich der BAB A 8 nicht zusätzlich verschärfen wird. Durch die dargestellten Maßnahmen an den Gewässern erhöht sich das Aufnahmevolumen der Vorfluter für die im Plan dargestellten Regenereignisse südlich der NBS. Damit kann das eingeleitete Abwasser aus der Trasse, das nördlich der NBS eingeleitet wird, von den Vorflutern auch mit temporären Spitzen aufgenommen werden.

Weiter wird in der ergänzenden Planung jeweils westlich und östlich der Lindach und des Seebachs eine Pufferung (Stauraumkanal) der Bahnentwässerung vorgenommen, um Spitzen bei starken Regenereignissen zu reduzieren. Die Vorhabenträgerin hat auch durch eine Anhebung der Dränagerohre erreicht, daß weniger Grundwasser unter dem Schienenweg gemeinsam mit dem anfallenden Oberflächenwasser in die Vorfluter abgeleitet wird.

Um die dauerhafte Aufnahme der Trassenentwässerung und die Entwässerung bei erheblichen Niederschlagsereignissen in den Vorflutern mit hinreichender Sicherheit gewährleisten zu können, sind zudem die unter A VIII.4 angeführten Auflagen zu beachten. Die für die Bauzeit beabsichtigten Einleitungsmengen in die Vorfluter sind, bezogen auf die einzelnen Bauabschnitte, für das Abflußverhalten der Lindach und des Seebachs aus wasserwirtschaftlicher Sicht hinnehmbar.

Aufgrund der Wasserhaltungsmaßnahmen darf die Qualität des Wassers der Vorfluter während der Bauzeit nicht sinken. Der Vorhabenträgerin war daher aufzuerlegen, daß

die Abführung des Grundwassers aus der Bauwasserhaltung unter Zwischenschaltung eines Absetzbeckens vorzusehen ist.

Bei plangemäßer Ausführung mit den ergänzenden Maßnahmen und bei Beachtung der Auflagen ist keine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, sondern eher eine Verbesserung des Hochwasserschutzes zu erwarten. Die Vorhabenträgerin hat mit ihren Optimierungen im Verlauf des Verfahrens dazu beigetragen, die Auswirkungen des Vorhabens weiter zu minimieren. Es ergeben sich daher keine Anhaltspunkte, daß die Erlaubnis nach § 6 WHG versagt werden müßte.

#### ab) Einleiten von Abwasser in das Grundwasser

Für die Entwässerungsgräben und Vernässungsmulden wird die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG i.V.m. § 3 Abs. 1 Ziffer 5 WHG für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser und i.V.m. § 13 Abs. 1 Nr. 5 WG für das Versickern von Abwasser im Rahmen der Planfeststellung erteilt.

Die Planung sieht vor, anfallendes Oberflächenwasser, z.B. entlang von Seitenablagern, zusätzlich zu den weiteren Entwässerungseinrichtungen in Sammel- und Vernässungsmulden zu leiten und darüber in den Untergrund zu versickern. Aus der technischen Planung resultierende Eingriffe in das Grundwasserregime, und indirekt in das Abflußverhalten der Vorfluter, durch Versiegelung von Boden mit der Festen Fahrbahn und der Tiefendränagen werden mit den Versickerungsmulden und -gräben verringert.

Gegenüber den Entwässerungseinrichtungen des Trassennahbereichs mit den Tiefendränagen und den Einschnittsentwässerungen, die punktuell gepuffert in die Vorfluter eingeleitet werden, sorgen die Sammel- und Vernässungsmulden für einen zeitlich verzögerten Abfluß des Oberflächenwassers über die Bodenschichten und das Grundwasser zu den Vorflutern.

Die Mulden und Gräben tragen daher zur weitgehenden Erhaltung des heutigen Zustands in und an den Gewässern im Trassenbereich bei.

Die Vorhabenträgerin hat sich an § 1 a WHG orientiert. Versagungsgründe waren nicht erkennbar und wurden auch nicht eingewendet.

### ac) Entnehmen und Ableiten von Grundwasser

Ferner wird für das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser im Trassenbereich, entlang von Einschnitten und Seitenablagerungen die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 6 WHG erteilt. Für die Zeit des Baus der technischen Anlagen der Bahn und für Folgemaßnahmen wird für die Arbeiten, während derer Grundwasser freigelegt wird, ebenfalls die wasserrechtliche Erlaubnis erteilt (§ 7 WHG i.V.m. § 13 Abs. 1 Nr. 4 WG).

Die Vorhabenträgerin ist gehalten, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand zu halten (§ 4 Abs. 1 AEG). Daraus resultiert die Verpflichtung, den Untergrund des Bahnkörpers bis zu einer Tiefe von 1,5 m trocken zu halten. Daher sind Tiefendränagen in den Einschnitten 1-5 sowie für die Vermeidung des Grundwasseraufstaus entlang einzelner technischer Bauwerke, z.B. für die Stützmauer östlich der NBS-Querung der Lindach, erforderlich.

Die Wirkungen der Ableitung und Absenkung von Grundwasser sind kleinräumig und auf das nähere Umfeld der Trasse begrenzt. Es ist daher nicht zu erwarten, daß sich die erlaubten Grundwasserabsenkungen auf die privaten Wasserfassungen im Lindachtal dauerhaft auswirken werden.

Um auch die kleinräumigen Wirkungen der Ableitung bzw. Absenkung des Grundwassers gering zu halten und im Trassenbereich weitgehend das Grundwasserregime im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Vorfluter zu erhalten, sind jedoch durch die Vorhabenträgerin die Zahl und die Dauer der Grundwasserableitungen gering zu halten und Grundwasserumläufigkeiten bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Im Einschnitt 3 nach der Unterquerung des Rastplatzes "Vor dem Aichelberg" in Richtung Aichelberg werden bedeutsame Grundwasserableitungen befürchtet, die durch Klüfte der anstehenden Schichten zu einem bedeutsamen Grundwasserandrang führen könnten. Das abgeleitete Grundwasser könnte ggfs. den ökologischen Haushalt im Bereich des Seebachs nachhaltig beeinträchtigen. Zur Minimierung der Grundwasserableitungen im Einschnitt 3 hat die Vorhabenträgerin ergänzend ein Trogbauwerk vorgesehen.

Alternativen in der Bauausführung an anderen Stellen der Trasse, die eine dauerhafte Grundwasserableitung und -absenkung i.S.d. § 1a WHG in erheblichem Umfang vermeiden, drängen sich nicht auf.

Die Herstellung der Einschnitte und technischen Bauwerke erfordert i.d.R. Baugruben. In den Baugruben ist insbesondere bei der Errichtung der Hochwassereinrichtungen am Seebach, im Bereich des Tunnel-/Trogbauwerks beim Rastplatz "Vor dem Aichelberg" und entlang von Einschnitten und Brückenbauwerken entlang der Fließgewässer Grundwasserandrang zu erwarten.

Das Grundwasser ist für die Bauzeit abzuleiten, um die technischen Einrichtungen bauen zu können. Es handelt sich um Andrangsmengen, die aus wasserwirtschaftlicher Sicht hinnehmbar und nicht zu vermeiden sind. Großräumige ökologische Auswirkungen sowie deutliche Belastungen an den Vorflutern sind nicht zu erwarten.

Außerdem ist für die Ableitung des Grundwassers eine Qualitätskontrolle einzurichten, um weitere Eingriffe in das System der Bäche und Flüsse zu vermeiden.

Sofern die zu diesem wasserrechtlichen Tatbestand ergangenen Auflagen für die dauerhafte und bauzeitliche Grundwasserentnahme beachtet werden, liegt kein Versagungsgrund für die Erlaubnis i.S.d. § 6 WHG vor.

#### ad) Aufstauen und Umleiten von Grundwasser

Es wird für das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser im Bereich des Tunnels unter dem Rastplatz "Vor dem Aichelberg" sowie den sich östlich anschließenden Trog die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG i.V.m. § 3 Abs. 2 Nr. 1 WHG erteilt.

Die Stützmauer östlich der NBS-Querung der Lindach, der Tunnelvoreinschnitt des Tunnels unter dem Rastplatz "Vor dem Aichelberg", der Tunnel selbst sowie der sich anschließende Trog in östlicher Richtung schneiden in das Grundwasser bereichsweise ein. Durch die technischen Bauwerke wird Grundwasser aufgestaut und muß um die Anlagen umgeleitet werden.

Die Umleitung des Grundwassers dient auch dem Schutz der Bauwerke, damit sich kein Wasserdruck aufbaut und mit der Zeit die Substanz der Anlagen angreift.

Weiter ist die Umleitung des Grundwassers sinnvoll, um die kleinräumigen Auswirkungen eines Grundwasserriegels auf die Lindach und den Seebach gering zu halten. Die

Fließrichtung des Grundwassers ist auf die Vorfluter ausgerichtet. Es ist nicht auszuschließen, daß bei einer Verringerung des Zuflusses von Grundwasser ökologische Schäden an der Gehölzstruktur des Seebachs sowie der Flora und Fauna an anderen Vorflutern auftreten.

Die Vorhabenträgerin hat mit der erforderlichen Grundwasserumleitung Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen i.S.d § 1a Abs. 1 WHG vermieden. Ein Versagungsgrund nach § 6 WHG liegt nicht vor.

#### b) Wasserrechtliche Planfeststellungen und Genehmigungen

Für die Herstellung bzw. wesentliche Umgestaltung der Gewässer (Gestaltungsmaßnahmen G4, G9, G11, G12, also Verlegung der Lindach nach der ergänzenden Planung etwa zwischen km 35,112 und km 35,460, des Seebachs zwischen km 39,107 und km 39,380 und mehrerer Wassergräben sowie der Umgestaltung des Durchlasses am Seehaldbach), der 3 Regenrückhaltebecken und des Hochwasserrückhaltebeckens am Seebach, des Bahnentwässerungssystems sowie der Ausgleichsmaßnahmen A 8.1 und A 8.2 wird die wasserrechtliche Zulassung in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung konzentriert. Es sind aufgrund § 75 Abs. 1 VwVfG neben der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung keine Planfeststellungen und Genehmigungen nach Wasserrecht erforderlich.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Kosten für die Gewässerumgestaltungen und die Errichtung des Hochwasserrückhaltebeckens und der Entwässerungseinrichtungen zu übernehmen. Vereinbarungen im Sinne der von den Kommunen eingewendeten Gesichtspunkte sollen zwischen den Beteiligten geschlossen werden.

Darüber hinaus haben die Städte Kirchheim und Weilheim sowie die Gemeinde Holzmaden gefordert, daß sich das Hochwasserverhalten der Lindach und des Seebachs nördlich der BAB A 8 nicht verschlechtern dürfe. Dies wurde ebenfalls von einem privaten Einwander vorgetragen.

Für die einzelnen Maßnahmen liegen die materiellen Voraussetzungen nach dem Wasserrecht vor.

#### ba) Verlegung der Lindach

Die Verlegung der Lindach ist entsprechend den ergänzenden Unterlagen zur Wahrung wasserwirtschaftlicher und naturschutzrechtlicher Belange auf einen Bereich zwischen

etwa km 35,112 und km 35,460 zu verkürzen. Weiter ist die Verlegung des Quellabflusses aus dem Gewann "Unter dem Gäßle" zu verkürzen.

Nach § 31 Abs. 1 WHG ist der Grundsatz zu beachten, daß Gewässer mit natürlichem oder naturnahem Zustand erhalten bleiben sollen, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit nicht entgegenstehen. Das Vorhaben wäre auch dann nicht zulässig, wenn der Ausbau des Gewässers das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen würde (§ 31 Abs. 5 WHG) und Auswirkungen nicht durch Bedingungen und Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden könnten (§ 64 Abs. 1 WG). Insbesondere darf das Vorhaben keine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwassergefahr oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen nach sich ziehen (§ 31 Abs. 5 WHG).

Die ursprüngliche Planung, die den Antragsunterlagen zugrunde lag, sah vor, die Lindach zwischen km 34,945 und km 35,465 nach Süden zu verlegen. Die Verlegung ist in jedem Fall östlich der NBS-Querung der Lindach, etwa zwischen km 35,112 bis km 35,410, erforderlich. Die Trasse käme aufgrund des Sicherheitsabstands zur Autobahn z.T. im heutigen Bachbett der Lindach (etwa bei km 35,250) und überwiegend in einem Abstand von weniger als 10 m zwischen etwa km 35,112 und km 35,410 zu liegen. Die Trasse ist aufgrund des Geländes in Dammlage zu führen und erfordert daher auf der Südseite eine Stützung. Die von der Vorhabenträgerin u.a. hierfür vorgesehene Seitenablagerung (Bauwerksverzeichnis Nr. 4.5) benötigt aus statischen Gründen einen entsprechenden Flächenbedarf südlich der Trasse. Auch wenn eine Stützmauer entlang dieser Kilometrierung erwogen werden würde, ergäbe sich die gleiche Verlegungslänge der Lindach, da die Stützmauern im heutigen Bachbett der Lindach oder zumindest im gesetzlich vorgesehenen Gewässerrandstreifen nach § 68 b WG liegen würden. Die Seitenablagerung ist aber gegenüber einer Stützmauer als ein ökologisch günstigeres Bauwerk zu beurteilen und bindet die Schnellbahntrasse gefälliger in das dortige Landschaftsbild ein.

Die Wasserwirtschaftsbehörden haben die in diesem Teilstück geplante Lindachverlegung für erforderlich gehalten und die Vorhabenträgerin zur Minimierung der Eingriffe bei der ergänzenden Planung beraten. Die Ergebnisse wurden in ergänzenden Unterlagen festgehalten und enthalten die Lindachverlegung im Bereich von etwa km 35,112 bis km 35,410. Weitergehende, dem Wohl der Allgemeinheit am Neubau einer Schnellbahnverbindung in diesem Landschaftsteil entgegenstehende Gründe i.S.d. § 31 WHG wurden nicht vorgetragen.

Ferner hält das Eisenbahn-Bundesamt die Verlegung der Lindach im Bereich von km 35,410 bis km 35,460 für geboten. Die Trasse und die Seitenablagerungen nehmen teilweise Flächen (Flurstücke Nr. 3737 und 3738) in Anspruch, die bis dato von der Stadt Weilheim selbst als Flächen für eine geplante Ausweitung des Klärwerkgeländes beansprucht wurden. Ein Ausgleich für den Eingriff der Bahn sollte auf Flächen erfolgen, die durch die Verlegung der Lindach Richtung Süden zwischen etwa km 35,410 und km 35,460 (unter Beanspruchung z.T. großer Flächen der Flurstücke 3693 - 3698) entstehen würden. Private Grundstückseigentümer haben sich zu diesem Flächenbedarf für Folgemaßnahmen der Bahnplanung im Planfeststellungsverfahren nicht geäußert. Die höhere Wasserwirtschaftsbehörde machte geltend, daß die Lindach als natürliches bzw. naturnahes Gewässer auch in diesem Bereich erhalten bleiben soll.

Nach § 31 Abs. 1 WHG sollen derartige Gewässer im natürlichen oder naturnahen Zustand erhalten bleiben, wenn keine überwiegenden Gründe des Wohls der Allgemeinheit entgegenstehen. Die Stadt Weilheim hat dargelegt, daß die Erweiterung der Kläranlage aufgrund der Forderung der Nährstoffelimination nach Allgemeiner Abwasserverwaltungsvorschrift erforderlich wurde. Um den abwassertechnischen Anschluß weiterer Ortsteile und Gemeinden realisieren zu können, wurde bereits im Zuge der Erweiterung der Kläranlage zusätzlich nördlich des 2. Nachklärbeckens ein Belebungs-Umlaufbecken geplant. Der daraus resultierende erhöhte Schlammfall soll nach Planungen der Stadt Weilheim in einer Leichtbauhalle auf einer Fläche von ca. 600 m<sup>2</sup> behandelt und zwischengelagert werden. Die erforderlich werdenden Bauten hätten nach Realisierung des Bahnvorhabens auf der verbleibenden Fläche, die von der Stadt Weilheim auf 450 m<sup>2</sup> beziffert wird, nicht ausreichend Platz. Die Stadt Weilheim könnte damit ihrer Pflichtaufgabe, der Abwasserbeseitigung, nicht ordnungsgemäß bzw. nur mit einem erhöhten Aufwand nachkommen und handelt daher mit der vorliegenden Planung zum Wohl der Allgemeinheit.

Wird davon ausgegangen, daß die nochmalige Erweiterung der Kläranlage in einem räumlichen Zusammenhang zur bestehenden Kläranlage stehen muß, wäre die Lindach zu einem späteren Zeitpunkt zur Schaffung der notwendigen Erweiterungsflächen zu verlegen. Das hieße u.U., daß eine erneute Schädigung eines möglicherweise bereits zwischen Bahnkilometer bei ca. 35,112 und 35,410 veränderten Gewässers durch einen Umbau im Oberlauf zu befürchten wäre. Damit würden auch sonstige Belange des Natur- und Landschaftsschutzes für eine Verlegung der Lindach auf etwas mehr als 50 m im Rahmen der Bahnplanung sprechen.

Es überwiegen die Gründe der Stadt Weilheim und des Natur- und Landschaftsschutzes an einer Umgestaltung der Lindach. Der zumindest naturnahe Zustand der Lindach im Bereich der Kläranlage ist zwischen ca. km 35,410 und km 35,460 nach der Verlegung entsprechend den Planunterlagen zu erstellen. Der gesetzlich vorgesehene Gewässerstrandstreifen nach § 68b WG ist bei der Planung mit zu berücksichtigen.

Hingegen sprechen keine Gründe des Wohls der Allgemeinheit für eine Verlegung der Lindach zwischen ca. km 34,945 und etwa km 35,112.

In diesem Planungsabschnitt, etwa zwischen km 34,800 und km 35,800, ist die Lindach als besonders geschütztes Biotop i.S.d. § 24a LNatSchG ausgewiesen. In weiten Teilen besitzt die Lindach einen Uferbereich mit naturnaher Struktur und bereichsweise gewässertypisch bachbegleitendem Gehölzsaum, der erhaltenswürdig ist.

Die Gewässerdirektion Neckar zeigte in ihrer Stellungnahme vom 13.05.1998 auf, daß die plangemäße Verlegung der Lindach auf einer Länge von ca. 600 m einen schwerwiegenden Eingriff darstellt. Dieser Eingriff ist auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.

Gründe des Wohls der Allgemeinheit, die der Erhaltung des naturnahen Zustands entgegenstehen und überwiegen würden, wurden im Verfahren nicht geltend gemacht. Die Verlegung der Lindach ist für den Trassenbereich und die Erweiterung der Kläranlage der Stadt Weilheim von etwa km 35,112 bis km 35,460 erforderlich, aber nicht für den ordnungsgemäßen Betrieb der Bahnstrecke an anderer Stelle. Die in den ergänzenden Unterlagen geplante und veränderte Brücke über die Lindach liegt teilweise in einem vorbelasteten Bereich der Lindach, der naturfern einzustufen ist.

Die Planung war im Planfeststellungsverfahren weiter zu optimieren und die Lindachverlegung auf den für die Bahnanlagen und Seitenablagerungen unabdingbar erforderlichen Bereich, etwa zwischen km 35,112 und km 35,460, zu beschränken.

Im übrigen beachtet die Vorhabenträgerin hinsichtlich der verkürzten Lindachverlegung zwischen etwa km 35,112 und km 35,460 die Voraussetzungen des § 31 Abs. 5 WHG und des § 64 WG. Es ist kein Versagungsgrund ersichtlich. Das Wohl der Allgemeinheit wird durch diese Maßnahme nicht beeinträchtigt. Die Hochwassergefahr erhöht sich nicht.

Aus den Ausführungen zu den ursprünglichen Planungen zur Lindachverlegung und den erforderlichen Reduzierungen ergibt sich, daß die Lindach im Zusammenhang mit der Bahntrasse zwingend zwischen etwa Bahn-km 35,112 und km 35,460 nach Süden verlegt werden muß. Dabei wird die Flußlauflänge nicht deutlich verändert. Das Sohlgefälle des Flusses bleibt daher weitgehend erhalten. Insgesamt ist eine Veränderung des Abflußverhaltens und damit eine Erhöhung der Hochwassergefahr nicht zu erwarten. Hierzu tragen auch die im ergänzenden Plan vorgesehenen Vernässungsmulden und ein naturnaher Gewässerrandstreifen bei (Gestaltungsmaßnahme G4).

Um den heutigen Zustand sichern zu können, hat die Vorhabenträgerin die Verlegung der Lindach eng mit den zuständigen Wasserwirtschaftsbehörden abzustimmen und die Regeln des naturnahen Wasserbaus (Auflagen unter A VIII.4) zu beachten.

Mit den erteilten Auflagen wird auch den Einwendungen der unterhaltspflichtigen Kommunen Rechnung getragen, auf die bereits oben eingegangen wurde. Der Eingriff u.a. in die Lindach wird durch die Ausgleichsmaßnahme A 8.1 kompensiert. Einwendungen gegen die verkürzte Verlegung der Lindach, außer von der Stadt Weilheim, die oben bereits angesprochen wurde, und gegen die Ausgleichsmaßnahme wurden nicht unmittelbar erhoben.

#### bb) Hochwasserrückhaltebecken Seebach

Die wasserrechtliche Planfeststellung für das Hochwasserrückhaltebecken Seebach und hierfür vorzusehende technische Einrichtungen (Hochwasserdamm, Stauwand) wird nach § 75 Abs. 1 VwVfG durch die eisenbahnrechtliche Planfeststellung ersetzt. Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung wird unter dem Vorbehalt nach § 74 Abs. 3 VwVfG erteilt, daß die Vorhabenträgerin eine Alternative zur technischen Ausführung der Hochwasserentlastungsanlage einschließlich der damit verbundenen Anpassungsmaßnahmen am Seebach nördlich der BAB A 8 plant und deren Ausgestaltung in enger Abstimmung mit den zuständigen Wasserwirtschaftsbehörden bis zur Baureife optimiert.

Wie bei der Verlegung der Lindach ist auch im Seebachtal nach § 31 Abs. 1 WHG der Grundsatz zu beachten, daß Gewässer mit natürlichem oder naturnahem Zustand erhalten bleiben sollen, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit nicht entgegenstehen. Das Vorhaben wäre auch dann nicht zulässig, wenn der Ausbau des Gewässers das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen würde (§ 31 Abs. 5 WHG) und

Auswirkungen nicht durch Bedingungen und Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden könnten (§ 64 Abs. 1 WG). Insbesondere darf das Vorhaben keine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwassergefahr oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen nach sich ziehen (§ 31 Abs. 5 WHG).

Der Seebach wird südlich des Grundablasses und der Staumauer in seinem naturnahen Zustand erhalten. Zur Einrichtung des Hochwasserrückhaltebeckens mit einer Hochwasserentlastungsanlage ist die Umgestaltung des Seebachs und die Verlegung des Lachenbachs bei km 37,220 aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zum Schutz der Bahnanlagen vor Überflutungen und einer damit einhergehenden Verbesserung der Hochwassersituation für die Gemeinde Holzmaden geboten.

Der Eingriff in den Seebach ist durch die Planung bereits so weit wie möglich minimiert. Andere Fließgewässer werden durch die Hochwasserrückhalteanlagen nicht beeinträchtigt.

Allerdings erfordert die Hochwasserrückhaltung neben den technischen Maßnahmen ein in das natürliche Gelände eingepaßtes außergewöhnliches Stauziel bis zu 371,14 m N.N.. Bisher intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen zwischen ca. km 37,000 und ca. km 37,700 sind überwiegend in Grünland umzuwandeln.

Dem Interesse der landwirtschaftlichen Betriebe stehen vorrangig der sichere Betrieb der Bahntrasse im Tunnelvoreinschnitt und im Tunnel unter dem Rastplatz "Vor dem Aichelberg" sowie zudem die seit Jahren bestehende Hochwassergefahr in Holzmaden entgegen.

Das Gelände, das bei einem Hochwasser für eine Überflutung vorgesehen ist, ist nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan auch als Ausgleichsfläche für den Eingriff des Vorhabens in den Naturhaushalt geplant. Dabei wird es von einer überwiegend landwirtschaftlichen Nutzung in eine Nutzungsform als Grünfläche bzw. Fläche für Streuobstbaumwiesen überführt.

Damit entsteht durch das Hochwasserstauziel kein zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft. Gleichzeitig wurde eine weitere Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Interessen vermieden.

Die Notwendigkeit für ein Hochwasserrückhaltebecken wurde von der Gemeinde Holz-

maden und der Stadt Weilheim schon vor Jahren gesehen. In der Vergangenheit trat der Seebach bei entsprechend starken Regenerereignissen im Ortsbereich von Holzmaden und in Bereichen vor und nach Holzmaden über die Ufer.

Durch den Bau eines Rückhaltebeckens mit ca. 7.000 m<sup>3</sup> Nutzvolumen im Ohr der Auffahrt Aichelberg wird zwar ein Teil des Autobahnabflusses zwischengespeichert, die Hochwassergefahr für Holzmaden hat sich jedoch nicht reduziert.

Eine wasserwirtschaftliche Gesamtlösung der Hochwasserproblematik wurde daher in der Planung eines Hochwasserrückhaltebeckens gesehen. Alternativen, wie der naturnahe Ausbau des Seebachs, wurden wegen anderer Zwangspunkte ausgeschieden. Die Ingenieurgesellschaft Dorsch Consult erarbeitete 1987 ein Gutachten für das Hochwasserrückhaltebecken, das in den folgenden Jahren durch das Wasserwirtschaftsamt Kirchheim unter Teck bzw. die Gewässerdirektion Neckar, Bereich Kirchheim, weiter konkretisiert und mit den betroffenen Kommunen abgestimmt wurde.

Das Vorhaben wurde während des Raumordnungsverfahrens zur NBS im Jahr 1994 zurückgestellt, bis hinreichend Sicherheit zur Linienführung der Schnellbahnstrecke bestand. Infolge der Streckenentwässerung und der bahntechnischen Bauwerke war während des Planungsprozesses zu befürchten, daß sich die Hochwassersituation südlich und nördlich der Autobahn verschärft. Daher war die Vorhabenträgerin gehalten, hinreichend Vorsorge vor Überflutung bahneigener Anlagen und in der Folge von Holzmaden zu treffen.

Das der Planung zugrunde liegende Hochwasserrückhaltebecken wurde mit den betroffenen Kommunen eng abgestimmt. Das Hochwasserrückhaltebecken wird natürlich in die Landschaft eingebunden, 2 Wassergräben werden in den Retentionsraum mit einbezogen und werden nicht mehr, wie bisher, unter der BAB A 8 durchgeführt.

Eine Stauwand und ein Erddamm sollen den Tunnel (km 37,220 - km 37,480) vor Wasserzutritt schützen. Das Aufstauvolumen beträgt ca. 84 000 m<sup>3</sup>, die Stauziellinien folgen dem Geländeprofil bis auf eine Höhe von 370,50 m N.N. für ein hundertjährliches Hochwasser. Die Planung des Hochwasserrückhaltebeckens berücksichtigt die bisherigen Erhebungen zu Hochwasservorkommen in dem betroffenen Raum. Das Rückhaltevolumen wurde daher ausreichend dimensioniert.

Für den Fall eines darüber hinausgehenden Hochwasserereignisses ist nach dem Stand

der Technik eine Hochwasserentlastungsanlage vorzusehen. Die Hochwasserentlastungsanlage soll bei außergewöhnlichen und lang andauernden Regenereignissen sicherstellen, daß das Stauziel für ein außergewöhnliches Hochwasserereignis in Höhe von 371,14 m N.N. nicht überschritten wird und evtl. höher gelegene landwirtschaftlich genutzte Flächen nicht geschädigt werden, daß der Erddamm zum Schutz der Bahntrasse durch den Wasserdruck nicht beschädigt wird und dadurch kein Wasser in den Tunnelvoreinschnitt und den Tunnel abfließt, und daß ferner die Staumauer nicht beschädigt wird. Die der Antragsplanung zugrunde liegende Lösung wurde von den wasserwirtschaftlichen Behörden hinsichtlich ihrer Dimensionierung und Leistungsfähigkeit bemängelt.

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wurden zwei Alternativen für eine funktionsfähige Hochwasserentlastung entwickelt und hydraulisch vordimensioniert. Gleichzeitig erfolgte eine Einschätzung der Leistungsfähigkeit des Seebachs nördlich der BAB A 8, um die für die hydraulische Vordimensionierung der Hochwasserentlastungsanlage erforderliche unterstromige Wassertiefe einzugrenzen.

Beide erarbeiteten Lösungen für eine Hochwasserentlastungsanlage haben keine Veränderung der Gradienten der NBS oder sonstige Auswirkungen auf den Inhalt der Planung zur Folge. Daher konnte ein Vorbehalt i.S.d. § 74 Abs. 3 VwVfG ausgesprochen werden. Im Zuge der weiteren Planungen hat die Vorhabenträgerin daher die bauliche Ausgestaltung einer der Lösungen weiterzuverfolgen. Die ausgewählte Variante ist durch einen Modellversuch zu überprüfen und zu optimieren. Die sich aus dem Modellversuch ergebenden, abschätzbaren Betroffenheiten sind ggfs. in einem ergänzenden eisenbahnrechtlichen Zulassungsverfahren zu behandeln.

Im Verfahren haben Naturschutzverbände und die höhere Fischereibehörde gebeten, die Hochwasserentlastungsanlage und den Seebachdurchlaß teilweise licht zu führen. Eine durchgängige Kanalisierung von mehr als 50 m würde eine Wanderung von Wassertieren von der Nord- auf die Südseite verhindern. Ob die für eine funktionsfähige Hochwasserentlastungsanlage vorliegenden Lösungen gegenüber der Antragsplanung eine lichte Führung der Dolen zulassen, hat die Vorhabenträgerin in der weiteren Planung zu prüfen.

Die Hochwasserrückhaltung bietet in diesem Trassenabschnitt nach den vorherigen Ausführungen einen deutlichen Nutzen für Fahrgäste der Neubaustrecke und für die Bewohner von Holzmaden. Eine Beeinträchtigung der Allgemeinheit ist nicht zu erwart-

ten, wenn die Auflagen der Wasserwirtschaft und des Fischereiwesens zur Errichtung und zum Betrieb des Hochwasserrückhaltebeckens eingehalten werden.

Die wasserrechtliche Planfeststellung nach § 31 WHG i.V.m. § 64 WG konnte daher nach § 75 VwVfG ersetzt werden. Einwendungen gegen die Planung des Hochwasserrückhaltebeckens wurden nicht erhoben.

#### bc) Verlegung weiterer Gewässer

Die Vorhabenträgerin plant weiter, den Seebach in seinem östlichen Verlauf im Bereich des Tunnelmunds zum Alaufstieg zwischen km 39,107 und km 39,380 zu verlegen und den Durchlaß des Seehaldenbachs neu zu gestalten. Die materiellen Voraussetzungen für eine wasserrechtliche Planfeststellung nach § 31 WHG i.V.m. § 64 WG sind gegeben.

Es handelt sich dabei um Aus- bzw. Umbaumaßnahmen mit geringen Auswirkungen gegenüber dem heutigen Zustand:

- Der Durchlaß am Seehaldenbach unter der BAB A 8 besteht heute bereits und wird lediglich unter der NBS weiter durchgeführt.
- Die Verlegung des Seebachs stellt zwar einen Eingriff in ein naturnahes Gewässer dar. Dies ist aber wegen der Lage des Tunnelmundes für den Alaufstiegstunnel unvermeidbar. Aufgrund der Gestaltung des neuen Seebachs werden die Folgen dieses Eingriffs auch vollständig kompensiert. Eine weitere Optimierung wurde dadurch vorgenommen, daß inzwischen auch der Gewässerrandstreifen auf 10 m erweitert wurde.

Der Hochwassergefahr wird durch Mäander, eine raue Bachbettsohle und Einzel- bzw. Kaskadenabstürzen begegnet. Beide Maßnahmen lassen daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf eines der in § 2 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung genannten Schutzgüter auf Dauer befürchten.

Daher waren die wasserrechtlichen Planfeststellungen aufgrund § 75 VwVfG mit der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung zu erteilen.

### c) Regenrückhaltebecken

Die materiellen Voraussetzungen für eine wasserrechtliche Genehmigung i.S.d. § 45 e WG i.V.m. § 64 WG liegen für die geplanten Regenrückhaltebecken und die Stauraumkanäle vor.

Der Bau und Betrieb von sonstigen Abwasseranlagen, unter die die Regenrückhaltebecken, die Stauraumkanäle und andere Kanäle zu fassen sind, bedürfen nach § 45 e Abs. 2 WG grundsätzlich einer wasserrechtlichen Genehmigung. Die wasserrechtliche Genehmigung ist u.a. zu versagen (§ 45 e Abs. 5 WG), wenn von der Abwasserbeseitigung das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigt wird (§ 45 a Abs. 1 WG) oder Beeinträchtigungen zu erwarten sind bzw. Rechte anderer durch das Vorhaben tangiert sind (§ 64 Abs. 2 WG) und nicht durch Auflagen oder Bedingungen vermieden oder ausgeglichen werden können.

Südlich der BAB A 8 zwischen km 38,045 und km 38,085 (Bauwerk Nr. 8.97), zwischen km 38,545 und km 38,555 (Bauwerk 8.106) sowie zwischen km 39,160 und km 39,190 (Bauwerk 8.121) sind Regenrückhaltebecken als Erdbecken mit gedrosseltem Ablauf und Notüberlauf in den Seehaldenbach, in einen Seitengraben zum Seebach bzw. in den neu gestalteten Seebach vorgesehen. Das Rückhaltevolumen beträgt bei einer jeweiligen Stautiefe von 0,8 m für das Bauwerk 8.97 ca. 420 m<sup>3</sup>, für das Bauwerk 8.106 ca. 290 m<sup>3</sup> und für das Bauwerk 8.121 ca. 80 m<sup>3</sup>.

Die Regenrückhaltebecken dienen der Drosselung des einzuleitenden Wassers aus der Trassenentwässerung. Sie sollen naturnah entlang der Trasse in das vorherrschende Gelände eingebunden werden. Allerdings sind sie technisch den hydrologischen Gegebenheiten anzupassen, damit kein Grundwasser abgeleitet wird.

Als Ausgleich für diesen Eingriff wird die Maßnahme A 8.2 mit herangezogen.

Gegen die Errichtung der Regenrückhaltebecken wurden keine Einwendungen erhoben. Die Auflagen der Wasserwirtschaft zur Bemessung der hydraulischen Leistungsfähigkeit sind erforderlich, um Beeinträchtigungen auf Gemarkung Holzmaden und Weilheim zu vermeiden. Ein Versagungsgrund war nicht erkennbar.

Die Vorhabenträgerin hat den wasserwirtschaftlichen Forderungen im Verfahren Rechnung getragen und plant für die Trassenentwässerung 4 Stauraumkanäle, jeweils einen westlich und östlich der Lindach und des Seebachs. Die Stauraumkanäle werden zwischen der Neubaustrecke und der BAB A 8 in den Seitenwall eingebunden.

Sie dienen ähnlich wie die Regenrückhaltebecken als Puffer für abgeleitetes Oberflächenwasser aus der Trasse vor dem Einleiten in die Vorfluter. Damit wird vermieden, daß die Böschungen an den Einleitungsstellen in die Vorfluter nach Starkregenereignissen durch herausschießendes Wasser geschädigt werden. Außerdem reduziert sich bei Starkregenereignissen durch diese Pufferung die hydraulische Belastung der Vorfluter. Damit tragen die Stauraumkanäle auch zur Vermeidung der Hochwassergefahr für Holzmaden bei.

Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit oder auch ein Eingriff in Rechte anderer, wie z.B. Fischereirechte, ist nicht zu befürchten. Die wasserrechtliche Genehmigung konnte daher unter Auflagen nach § 75 VwVfG ersetzt werden.

Die übrigen Entwässerungseinrichtungen, die als Kanäle ausgebildet werden, sind ebenfalls als sonstige Abwasseranlagen zu betrachten.

Die Entwässerungseinrichtungen und Nebenanlagen sind nach § 45 e Abs. 2 Satz 2 WG Baden Württemberg genehmigungsfrei, sofern sie der Bauart nach (§ 45 e Abs. 2 Satz 2 Nr. 4 WG) oder nach § 45 e Abs. 2 Satz 2 Nr. 5 WG zugelassen sind. Sofern für den Bau der Entwässerungsanlagen andere Produkte verwendet werden sollen, die nicht die Voraussetzungen des § 45 e Abs. 2 Satz 2 WG erfüllen, ist die Genehmigung in einem eisenbahnrechtlichen Änderungsverfahren nachzuholen.

Es wird davon ausgegangen, daß die Vorhabenträgerin zugelassene Entwässerungseinrichtungen entlang der Trasse verwendet. Es handelt sich daher um eine genehmigungsfreie Errichtung von sonstigen Abwasseranlagen, deren Inbetriebnahme der zuständigen Wasserbehörde anzuzeigen ist (§ 45 e Abs. 2 Satz 4 WG).

#### d) Allgemeine Hinweise

Die Wasserwirtschaftsbehörden haben sich mit der Antragsplanung und den im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens von der Vorhabenträgerin erarbeiteten Optimierungen dezidiert auseinandergesetzt, um eine mögliche Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit durch das Vorhaben ausschließen zu können bzw. weitestgehend zu reduzieren. Zu dieser optimierten Planung der Vorhabenträgerin sind die im Kapitel A Teil VIII.4 aufgeführten Nebenbestimmungen zur Wahrung des Wohls der Allgemeinheit erforderlich.

Sofern von der optimierten Planung, die dem Vermerk der Vorhabenträgerin zu wasserwirt-

schaftlichen Fragestellungen vom 23.10.1998 und den Anlagen hierzu zugrunde liegt, abgewichen wird, ist hierzu in einem Zulassungsverfahren die zuständige Wasserbehörde zu hören. Dies gilt nicht für Planänderungen, die aus der Erörterung des Vorhabens resultieren und ausdrücklich planfestgestellt werden.

Für Änderungsplanungen und Planungen im Hinblick auf die Bauausführung sind zur Beurteilung von möglichen Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit ausreichende Planunterlagen zu erstellen. Hinweise auf erforderliche Pläne und Unterlagen für wasserrechtliche Verfahren, die in eisenbahnrechtlichen Verfahren konzentriert werden, gibt das Merkblatt des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 01.01.1992. Die dort genannten Anforderungen sind zu beachten.

#### (7) Landwirtschaftliche Belange

Das planfestzustellende Vorhaben trägt im Ergebnis den öffentlichen Belangen der Landwirtschaft und den privaten Belangen der betroffenen Landwirte soweit als möglich Rechnung.

Dabei wird nicht verkannt, daß das Bahnvorhaben mit schwerwiegenden Eingriffen in landwirtschaftliche Nutzflächen verbunden ist. Insbesondere von seiten der Landwirtschaftsverwaltung wird auf die erhebliche Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen durch das planfestzustellende Vorhaben hingewiesen.

#### a) Allgemeine landwirtschaftliche Belange

Auch nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes kommt einer flächendeckenden, umweltverträglichen Lebensmittelerzeugung für die gesamte Bevölkerung mit einer entsprechenden, hinreichend leistungsfähigen Agrarstruktur grundsätzlich ein hoher Rang zu; auch setzt eine nachhaltige, umweltverträgliche Lebensmittelerzeugung landwirtschaftliche Flächen in einer bestimmten Größenordnung voraus, da bei einer unzureichenden Betriebsgröße die Tendenz einer zunehmenden Intensivierung der Produktion besteht.

An dieser Stelle ist jedoch darauf hinzuweisen, daß durch die enge Bündelung der Neubaustrecke mit der bestehenden Autobahn A 8 eine noch weitergehendere und für die Bewirtschaftung durch die Landwirtschaft noch ungünstigere Flächeninanspruchnahme vermieden wurde. Eine weitere Optimierung in dieser Hinsicht scheidet aus. Auch in der Stellungnahme des Amtes für Flurneuordnung und Landentwicklung Kirchheim wird darauf hin-

gewiesen, daß im Bereich außerhalb des Flurneuordnungsverfahrens Aichelberg (A 8) trotz des mit dem Vorhaben eintretenden Flächenverlustes der Eingriff in die Agrarstruktur gerade wegen der Bündelung mit der BAB A 8 verhältnismäßig gering bleibt. Die Bündelung führt dazu, daß die Zerschneidungseffekte nicht übermäßig groß sind, da bei den Flurstücken vielfach nur die sog. "Köpfe" abgeschnitten werden bzw. parallel liegende Flurstücke ganz in Anspruch genommen werden. Durch die neuen Wegeführungen werden auch die Eingriffe in das landwirtschaftliche Wegenetz weitgehend ausgeglichen. An diesem Ergebnis ändern auch die hier geplanten Seitenablagerungen nichts, da auch diese dem agrarstrukturell günstigen Bündelungsgedanken folgen. Obwohl die mit dem Vorhaben auftretenden Wirkungen auf die Agrarstruktur somit eher begrenzt und für sich schon als verhältnismäßig anzusehen sind, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, zur weiteren Verringerung der Bewirtschaftungsschwernisse durch Anschneidung und Zerschneidung von Flurstücken sowie zur weiteren Vermeidung unwirtschaftlicher Restflächen ein vereinfachtes Flurbereinigungsverfahren nach § 86 FlurbG zu beantragen. Damit sollen die Wirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft zusätzlich minimiert werden.

Für das Gebiet der Flurbereinigung Aichelberg (A 8) ist der Eingriff in die landwirtschaftliche Struktur in Übereinstimmung mit der Stellungnahme des Amtes für Flurneuordnung und Landentwicklung Kirchheim kritischer zu bewerten. Dies hängt nicht zuletzt mit dem bereits erfolgten Ausbau der BAB A 8 in diesem Bereich zusammen. Auch erreichen hier die geplanten Seitenablagerungen einen größeren Umfang. Allerdings werden gerade hier die Seitenablagerungen in den süd- und südwestexponierten Teilen im Bereich der Rekultivierungsschichten so gestaltet, daß eine extensive landwirtschaftliche Nutzung durch Schafbeweidung möglich ist. Im übrigen wird auch in diesem Gebiet nur im unerläßlichen Maße in landwirtschaftlich genutzte Flächen eingegriffen. So werden die umfangreichen Seitenablagerungen auch hier entsprechend dem Bündelungsgedanken konzipiert bzw. werden sie in der Einschlußfläche zwischen Neubaustrecke und BAB A 8 geplant. Diese Einschlußfläche wäre aber schon auf Grund der Zerschneidungseffekte nur bedingt tauglich für landwirtschaftliche Zwecke. Vor allem aber wurde in diesem Gebiet bereits ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG gerade unter Berücksichtigung der Planungen der Vorhabenträgerin durchgeführt. In diesem Verfahren fand die vorläufige Besitzeinweisung am 06.11.1997 statt. Damit ist davon auszugehen, daß auch für dieses Gebiet ein adäquater Ausgleich zwischen den Erfordernissen des Vorhabens der Neubaustrecke und den landwirtschaftlichen Belangen erreicht werden konnte.

Das Eisenbahn-Bundesamt verkennt nicht, daß mit den einzelnen naturschutzrechtlich legitimierten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Belange der privaten Eigentums- und

Nutzungsinteressen der betroffenen Landwirte über die Inanspruchnahme durch die reine Trasse hinaus erheblich tangiert werden. Jedoch sind die planfestzustellenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unter Abwägung der öffentlichen Naturschutz- und Landwirtschaftsbelange einerseits und der privaten Eigentums- und Nutzungsinteressen der betroffenen Landwirte andererseits als zumutbar und verhältnismäßig einzustufen. Nur mit der Umsetzung dieser Kompensationsmaßnahmen lassen sich die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft im gesetzlich notwendigen Maße vollständig kompensieren. Auf noch mehr landwirtschaftliche Flächen kann nicht verzichtet werden, will man nicht den Planungserfolg insgesamt gefährden. Es darf auch im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen Belangen nicht verkannt werden, daß auch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes einen integralen Bestandteil des planfestzustellenden Vorhabens bilden und nicht von diesem Vorhaben als weniger bedeutsam abgetrennt werden können.

#### b) Einzelne landwirtschaftliche Betriebe

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ist auch seitens der Landwirtschaftsverwaltung eingehend untersucht worden, ob durch das Bahnvorhaben die Existenz landwirtschaftlicher Betriebe gefährdet wird. Bei diesen Untersuchungen kam die Landwirtschaftsverwaltung zunächst zu dem Ergebnis, daß bei drei landwirtschaftlichen Betrieben eine Existenzgefährdung in Betracht kommen kann. Es handelt sich dabei um den Aussiedlerbetrieb des Einwenders der Einwendung Nr. 146 (Aichelberg), den Baumschulbetrieb der Einwenderin der Einwendung Nr. 135 (Weilheim) und den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders der Einwendung Nr. 130 (Weilheim).

Darüber hinaus haben in privaten Einwendungen verschiedene landwirtschaftlich tätige Personen eine Existenzgefährdung geltend gemacht. Es handelt sich dabei um die Einwender mit den Einwendungen Nr. 130 , Nr. 128 , Nr. 126 sowie Nr. 146 .

Im folgenden wird zusammengefaßt auf die jeweilige Situation der einzelnen Betriebe eingegangen. Dabei ist anzumerken, daß nach Eingang der privaten Einwendungen die Frage der potentiellen Existenzgefährdung für die Betriebe der Einwender noch einmal von der Landwirtschaftsverwaltung im Zuge weiterer Ermittlungen überprüft wurde.

#### ba) Betrieb zur Einwendung Nr. 146 :

Nach seinen Angaben ist der Einwender 146a Eigentümer einer im Jahr 1963 errichte-

ten Hofstelle auf Gemarkung Aichelberg mit ca. 0,4 ha bebauter Fläche, die vollständig mit dem Vorhaben überplant wird. Nach der Planung entfallen alle Baulichkeiten der Hofstelle. Nach Angaben des Amtes für Landwirtschaft, Landschafts- und Bodenkultur Göppingen (ALLB Göppingen) umfaßt der Betrieb ca. 46,2 ha landwirtschaftliche Nutzfläche. Davon werden von dem Vorhaben ca. 5,9 ha (ca. 12,8 % der Fläche) beansprucht. Nach Angaben der Einwender in deren Einwendungsschreiben (S. 4) belaufe sich die Inanspruchnahme auf "voraussichtlich ca. 10 ha der bislang angepachteten Wiesenflächen".

Das ALLB Göppingen führt in seiner Stellungnahme vom 03.09.1998 ferner u.a. aus: "Der Einwender 146a mit seiner Ehefrau sind Eigentümer eines landwirtschaftlichen Betriebes mit Hofstelle Herrenwiesen 2 in Aichelberg. Dieser Betrieb wurde von ihnen im Haupterwerb bis 1992 bewirtschaftet, wobei der Sohn - Einwender 146b - neben seiner außerlandwirtschaftlichen Tätigkeit im Betrieb mitarbeitete.

Seit 01.01.1993 ist der Einwender 146b Pächter des landwirtschaftlichen Betriebes und bewirtschaftet diesen unter Mithilfe der Eltern im Nebenerwerb. Der Einwender 146b wohnt in Weiheim, hat und hatte aber keinen eigenen landwirtschaftlichen Betrieb. Es gibt nur einen landwirtschaftlichen Betrieb der Einwender 146.

Die Viehhaltung umfaßt 20 Milchkühe, 17 Jungrinder und rund 200 Mutterschafe mit Nachzucht. Die Schafhaltung hat der Einwender 146b aufgebaut, die Milchviehhaltung wird insbesondere auf Wunsch des Einwenders 146a bislang beibehalten."

Weiterhin kommt das ALLB Göppingen im Zusammenhang mit einer Standarddeckungsbeitragsberechnung zu dem Ergebnis, daß die Milchviehhaltung als auslaufender Betriebszweig anzusehen ist, da eine Aufstockung auf eine arbeitswirtschaftlich sinnvolle Bestandsgröße bei den derzeitigen Bedingungen auf dem Milchmarkt nicht wirtschaftlich ist.

Demgegenüber wird seitens des Rechtsanwaltes der Einwender Nr. 146 in deren Einwendungsschreiben darauf abgestellt, daß es sich um einen landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders 146a handele (S. 3) mit zwei Betriebszweigen: Milchviehhaltung und Schafzucht (S. 4). Dabei werde die Schafhaltung vom Einwender 146b unterhalten (S. 4). Nach dieser Darstellung kamen der Einwender 146b und seine Eltern im Jahr 1992 überein, Teile des landwirtschaftlichen Betriebs dem Betriebszweig Schafhaltung zuzuordnen und zu diesem Zweck einen vom 08.12.1992 datierenden Pachtvertrag abzu-

schließen (S. 5). In der gemeinsamen Einwendung wird auf den Vorteil hingewiesen, daß die Schafhaltung in Verbindung mit der Hofstelle und damit unter günstigen Rahmenbedingungen betrieben werden könne (S. 4). Es wird vorgetragen, daß ein landwirtschaftlicher Betrieb mit zwei gesondert ausgebildeten Betriebszweigen, der insgesamt 2 Familien als Haupterwerbsbetrieb den notwendigen Lebensunterhalt vermittele, in seiner Existenz vernichtet bzw. zumindest extrem gefährdet werde (S. 6 f).

Im Zuge des Erörterungstermins wurde dem Rechtsanwalt der Einwender Nr. 146 eingeräumt, in einem ergänzenden Schriftsatz zur Frage des Betriebscharakters Stellung zu nehmen. In diesem Schriftsatz vom 30.11.1998 wird bestätigt, daß sich der Einwender 146a im Ruhestand befindet. Es wird wiederholt, daß von einem landwirtschaftlichen Betrieb mit zwei Betriebszweigen auszugehen sei. Diese Betriebszweige dürften nicht isoliert betrachtet werden. Es müsse vielmehr eine ganzheitliche Beurteilung "des landwirtschaftlichen Betriebes der Einwender 146a und 146b " erfolgen. Vor dem Eintritt des Einwenders 146a in den Ruhestand habe ein landwirtschaftlicher Haupterwerbsbetrieb mit zwei Betriebszweigen vorgelegen, und daran habe sich danach nichts substantiell geändert.

Sodann wird in diesem Schriftsatz ausgeführt: "Im übrigen bedarf es der Anmerkung, daß der Einwender 146b allein mit Blick auf die immer noch ungeklärte Zukunft der landwirtschaftlichen Hofstelle bedauerlicherweise davon absehen mußte, sich dem landwirtschaftlichen Betrieb im Vollerwerb zu widmen."

Ebenso wird wie folgt formuliert: "Der landwirtschaftliche Betrieb der Einwender 146a und 146b stellt sich als ein Haupterwerbsbetrieb dar bzw. als ein Betrieb, bei dem es sich nach Abschluß der bereits eingeleiteten - derzeit aber noch nicht abschließbaren - betriebsinternen Umstrukturierung um einen Haupterwerbsbetrieb handeln wird."

Im Anschluß daran wird dargetan, daß der landwirtschaftliche Betrieb der Einwender 146a und 146 b zumindest als "sog. Zuerwerbsbetrieb" hätte qualifiziert werden müssen, nicht aber als Nebenerwerbsbetrieb.

Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes ist der Vortrag der Einwender 146a und 146b bezüglich der Frage des Betriebscharakters als in sich widersprüchlich zu bewerten. Zwar wird wiederholt darauf abgestellt, es liege ein Haupterwerbsbetrieb mit zwei Betriebszweigen vor, jedoch wird auch die Einschätzung des ALLB Göppingen bestätigt, daß der Einwender 146b nicht im Haupterwerb landwirtschaftlich tätig sei. Ebenso wird

nicht einheitlich dargelegt, ob es sich um einen Haupterwerbsbetrieb allein vom Einwender 146a, der sich zudem im Ruhestand befindet, oder um einen vom Einwender 146a und Einwender 146b gemeinsam handelt.

Letztlich stellt sich die Sachlage für das Eisenbahn-Bundesamt wie folgt dar:

Der Darstellung, daß dieser Betrieb als Haupterwerbsbetrieb 2 Familien zum Lebensunterhalt diene, kann nicht gefolgt werden. Nach der o.g. Standarddeckungsbeitragsrechnung ist mit dem Betrieb aus beiden Betriebszweigen zusammen ein kalkulierter Gewinn in der Größenordnung zu erzielen, aus der sich die Einstufung des ALLB Göppingen ableiten läßt, daß der Betrieb der Einwender 146a und 146b nicht im Haupterwerb bewirtschaftet wird. Mit einem solchen Gewinn ist der Lebensunterhalt zweier Familien im Haupterwerb erfahrungsgemäß nicht zu decken.

Im übrigen spricht auch der Pachtvertrag von 1992 dafür, daß hier kein einheitlicher Haupterwerbsbetrieb mehr vorliegt, sondern es sich vielmehr um zwei jeweils im Nebenerwerb getrennt bewirtschaftete Betriebszweige handelt, die nur räumlich eine Einheit bilden. Dabei ist nach den oben ausgeführten Darstellungen davon auszugehen, daß der Einwender 146b die Schafhaltung und der Einwender 146a die Milchviehhaltung maßgeblich unterhält.

Im Hinblick auf den Umstand, daß sich der Einwender 146a bereits im Ruhestand befindet und das ALLB Göppingen die Milchviehhaltung im gegebenen Zustand unter den derzeitigen Milchmarktbedingungen als auslaufenden Betriebszweig qualifiziert, bleibt für eine haupterwerbliche Tätigkeit beim Einwender 146a kein Raum. Vielmehr weist dies darauf hin, daß der Einwender 146a seinen Ruhestand mit einer als Nebenerwerb dienenden landwirtschaftlichen Betätigung ausfüllen möchte. Damit rückt diese Betätigung weg von einer primär ökonomisch motivierten Erwerbstätigkeit hin zu einer mehr der Ruhestandsgestaltung dienenden Nebenbeschäftigung.

Zudem ist darauf hinzuweisen, daß bei einem nach der Standarddeckungsbeitragsrechnung kalkulierten Gewinn bei beiden Betriebszweigen in dieser Größe die Existenzfähigkeit eines solchen Betriebes als Haupterwerbsbetrieb auf Dauer ohnehin nicht gesichert wäre, da mit einem solchen Betrag nicht nur der Lebensunterhalt zweier Familien nicht gedeckt werden kann, sondern gerade auch die für künftige (Ersatz)Investitionen notwendigen Mittel nicht mehr erwirtschaftet werden können. Dies bedeutet aber, daß die Bewirtschaftung hier unter Aufzehrung der Eigenkapitalbasis und damit der Substanz

des Betriebes erfolgt.

Diese Betrachtung schließt auch das Vorliegen einer hauptberuflichen Tätigkeit des Einwenders 146b aus. Hier sprechen nicht nur dessen Wohnort in Weilheim, seine außerlandwirtschaftliche Tätigkeit und der Hinweis im Schriftsatz vom 30.11.1998, wonach er bislang davon absehen mußte, sich dem landwirtschaftlichen Betrieb im Vollerwerb zu widmen, gegen eine hauptberufliche Tätigkeit. Vielmehr läßt das Ergebnis der Standarddeckungsbeitragsrechnung in der Größenordnung von ca. 15.000,- DM für den Bereich der Schafzucht eine auf Dauer existenzfähige Bewirtschaftung über den Rahmen des Nebenerwerbs hinaus mehr als fraglich erscheinen.

Von den Einwendern wurde vorgetragen, daß ihr Betrieb zumindest als Zuerwerbsbetrieb hätte qualifiziert werden müssen. Als Zuerwerbsbetriebe sind Haupterwerbsbetriebe zu verstehen, bei denen der Anteil des außerbetrieblichen Erwerbseinkommens des Inhaberehepaares von 10 bis unter 50% des gesamten Erwerbseinkommens beträgt (Definition entnommen aus "Betriebswirtschaftliche Begriffe für die landwirtschaftliche Buchführung und Beratung", Schriftenreihe des HLBS (Hauptverband der landwirtschaftlichen Buchstellen und Sachverständigen e.V.), 6.Auflage, Seite 8).

Die beiden getrennt zu betrachtenden Betriebszweige der Einwender 146a und 146b führen nicht zu einem aus landwirtschaftlicher Tätigkeit erzielten Einkommen von 50% oder mehr.

Weder wurde dies substantiiert vorgetragen noch ist dies nach dem Ergebnis der Standarddeckungsbeitragsrechnung anzunehmen. So ist bei dem Einwender 146a als Ruheständler davon auszugehen, daß der Hauptanteil des Einkommens aus der Rente bezogen wird. Schließlich ist davon auszugehen, daß der Einwender 146a eine zureichende Altersvorsorge getroffen hat und nicht zu 50% oder mehr auf die Einkünfte aus der Milchviehwirtschaft zum Lebensunterhalt angewiesen ist.

Beim Einwender 146b sprechen neben dem Anteil der Schafzucht am Gesamtdeckungsbeitrag die Umstände, daß er einer außerlandwirtschaftlichen Tätigkeit nachgeht und sein Rechtsanwalt selbst vorträgt, daß er bislang davon absehen mußte, sich dem landwirtschaftlichen Betrieb im Vollerwerb zu widmen, gegen eine Zuerwerbssituation. So ist auch hier nicht davon auszugehen, daß sich der Einwender 146b bei der - selbst vorgetragenen - immer noch ungeklärten Zukunft der landwirtschaftlichen Hofstelle bereits jetzt zu 50% oder mehr bei der Deckung seines Lebensunterhalts und der Erzielung

seines Erwerbseinkommens von der aus seiner eigenen Sicht unsicheren Zukunft der Hofstelle abhängig machen sollte.

Nach allem ist vom Bestehen zweier im Nebenerwerb bewirtschafteter Betriebszweige auszugehen. Bei einer Nebenerwerbsbewirtschaftung kommt jedoch eine Existenzgefährdung nicht in Betracht. Daran ändert sich auch nichts, wenn man berücksichtigt, daß in diesem Fall nicht nur landwirtschaftliche Flächen verlorengehen, sondern gerade die Hofstelle als Betriebsstätte der beiden Betriebszweige vollständig entfällt. Denn wenn bei Nebenerwerb eine Existenzgefährdung von vornherein ausgeschlossen ist, weil auf einer Nebenerwerbsgrundlage kein existenzfähiger Betrieb dauerhaft geführt werden kann, dann bleibt es vom Ergebnis her letztlich gleich, ob ein solcher Nebenerwerbsbetrieb seine Betriebsstätte oder in "existenzgefährdendem" Umfang Flächen verliert. Solange bei einem Nebenerwerbsbetrieb der Aspekt der Existenzgefährdung unbeachtlich bleibt, kommt es nicht darauf an, woraus sich die "Existenzgefährdung" ableitet.

An diesem Ergebnis ändert sich auch nichts, wenn man darauf abstellt, daß es bei der hier betroffenen Hofstelle und den angeschlossenen Flächen von der Größenordnung her vorstellbar ist, hieraus einen existenzfähigen Haupterwerbsbetrieb zu entwickeln. Zwar mag hier das Potential für einen solchen existenzfähigen Haupterwerbsbetrieb gegeben sein, jedoch handelt es sich dabei derzeit allenfalls um eine Erwerbsmöglichkeit im Sinne einer Erwerbchance, nicht aber um eine eigentumsrechtlich hinreichend konkretisierte tatsächlich ausgeübte Erwerbstätigkeit.

Somit verbleibt es bei einer Betroffenheit des Eigentums der Einwender 146a und 146 b. Hier ist festzustellen, daß mit dem Verlust der Hofstelle und dem Flächenverlust zwar ein Eigentums- und Einkommensverlust verbunden ist, dessen beachtliche persönliche Auswirkungen für die Betroffenen gesehen werden. Gleichwohl ist diesen anzuerkennenden privaten Belangen das öffentliche Interesse an der Realisierung dieses Vorhabens als gewichtiger entgegenzuhalten. Auf Grund der herausragenden Verkehrsbedeutung des Vorhabens im nationalen und internationalen Schienenfernverkehr sind die Belange der Einwender 146a und 146b zurückzustellen. Wie oben unter B IV.3. dargestellt, kommt auch eine kleinräumige Variante, die die Hofstelle unberührt läßt, nicht in Betracht. Es gibt bei dem Vorhaben keine andere Gestaltungsmöglichkeit, die das Eigentum hier weniger beeinträchtigen würde.

Da die Inanspruchnahme des Eigentums im geplanten Umfang unvermeidbar ist, sind die Einwender grundsätzlich auf eine nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu re-

gelnde Entschädigung zu verweisen. Im Rahmen der Fragen zur Entschädigung ist dann auch zu prüfen, ob die Möglichkeit der Schaffung eines Ersatzstandortes in Betracht kommt. Hier ist anzumerken, daß die Vorhabenträgerin nachrichtlich einen möglichen neuen Standort für die Hofstelle in Blatt 9 der Anlage A 19b flächenmäßig dargestellt hat. Da jedoch die Frage eines etwaigen Ersatzstandortes als Gegenstand eines Entschädigungsverfahrens nicht Teil dieses Planfeststellungsverfahrens ist, ist hierüber auch nicht in diesem Verfahren zu entscheiden. Ebenso wurde bereits unter B.IV.4.(1) ausgeführt, daß die Fläche für die etwaige neue Hofstelle nicht im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens unter Inanspruchnahme fremden Grundeigentums planfestgestellt werden kann.

Zur Minimierung der Belastungen bei den Einwendern 146a und 146b wurde von der Vorhabenträgerin zugesagt, daß den Betroffenen bis zum Beginn der unmittelbaren Trassenarbeiten eine kostenfreie Nutzung der Hofstelle ermöglicht wird.

bb) Betrieb zur Einwendung Nr. 126 :

Dieser Betrieb hat zwei Schwerpunkte: Schaf-, Gänse- und Putenaufzucht mit Selbstvermarktung sowie Lohnarbeit (insbesondere Mähdreschereinsatz). Der Betrieb umfaßt nach Angaben des Einwenders 8 ha Eigenfläche und 17 ha Pachtfläche. Nach Angaben des ALLB Nürtingen beläuft sich die Betriebsgröße auf 21,20 ha. Bei einer Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben von 0,3807 ha oder 1,8% ist nicht ersichtlich, wie dieser relativ geringe Flächenverlust, bei dem 612 m<sup>2</sup> nur vorübergehend gebraucht werden, zu einer Existenzgefährdung führen soll. Dies wird auch von der Landwirtschaftsverwaltung bestätigt. Da der Einwender selbst vorträgt, daß er den Mähdreschereinsatz nicht nur in der näheren Region, sondern auch bis auf die Schwäbische Alb vornimmt, ist nicht substantiiert und schlüssig dargelegt, inwiefern durch die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen durch das Vorhaben, die nicht nur Ackerflächen betreffen, die Lohnarbeiten existenzgefährdend beeinträchtigt werden sollen. Schließlich bietet der Einwender bereits heute seine Dienste in einem großen Umkreis an. Im übrigen wird durch die vorgesehene Entwässerung eine Vernässung anderer Flächen vermieden und sind kleinklimatische Veränderungen durch das Vorhaben weder bei Flächen dieses Betriebs noch bei anderen Flächen zu befürchten.

## bc) Betrieb zur Einwendung Nr. 128 :

Nach Angabe des ALLB Nürtingen in seiner Stellungnahme vom 12.09.1998 beträgt die Betriebsgröße 37,71 ha. Davon sind nach dessen Ermittlungen 2,8125 ha (und damit ca. 7,5%) vom Vorhaben betroffen. Der Einwender gibt eine Gesamtbetroffenheit von 3,2755 ha an, da er davon ausgeht, daß verbleibende Restflächen für die Bewirtschaftung so ungünstig seien, daß die gesamte Fläche berücksichtigt werden müsse bei der Frage der Existenzgefährdung.

Das Referat 32 des Regierungspräsidiums Stuttgart wies in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 23.09.1998 darauf hin, daß dieser Betrieb nur im Nebenerwerb bewirtschaftet wird. Der kalkulierte Gewinn beträgt nach den Angaben des Ref. 32 weniger als 10.000,-- DM, so daß deshalb nicht von einem existenzfähigen Betrieb ausgegangen werden kann. Damit stellt sich die Frage einer Existenzgefährdung nicht.

Soweit Eigentumsflächen des Einwenders vom geplanten Vorhaben betroffen sind, gilt auch hier, daß diese für die Realisierung des Vorhabens unvermeidlich erforderlich sind und eine geringere Inanspruchnahme nicht ersichtlich ist. Im übrigen wird auf die Ausführungen unter B.IV.4.1 verwiesen.

## bd) Betrieb zur Einwendung Nr. 130 :

Hier handelt es sich unstreitig um einen landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetrieb. Von der Gesamtbetriebsfläche von ca. 70,8 ha werden von dem Vorhaben nach Angaben des ALLB Nürtingen ca. 6,45 ha, davon 0,21 ha vorübergehend, betroffen. Danach verbleibt ein nachhaltiger Flächenverlust von ca. 9,1%. Der Einwender gibt selbst an, daß nur 4,2414 ha betroffen seien.

Der Stellungnahme von Referat 32 des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 23.09.1998 ist zu entnehmen, daß bei Annahme eines gewichteten, das Anbauverhältnis des Betriebes berücksichtigenden Deckungsbeitrags von ca. 900,-- DM/ha Ackerfläche ein Flächenentzug von ca. 6,24 ha zu einem jährlichen Gewinnverlust von 5.616,-- DM führt. Hier ist unterstellt, daß sich der Umfang der Festkosten des Betriebes nicht verändert. Der kalkulierte Gewinn von ca. 30.000,-- DM wird danach durch den Gewinnverlust um ca. 18,5% verringert.

Legt man dies zugunsten des Betroffenen zugrunde, ist eine Existenzgefährdung dieses Betriebes nicht auszuschließen.

be) Betrieb zur Einwendung Nr. 135 :

Das ALLB Nürtingen ermittelte für diesen Baumschulbetrieb eine Gesamtbetriebsfläche von ca. 5,67 ha, von denen ca. 1,14 ha von der Neubaustrecke und damit ca. 20% betroffen werden. Die Überprüfung durch die Gartenbauberatung des ALLB Göppingen ergab, daß das von der Baumschule der Einwenderin angebaute Sortiment einem durchschnittlichen Anbausortiment entspricht, so daß zur Ermittlung des zu erwartenden Gewinnverlustes auf durchschnittliche Kennzahlen abgestellt werden kann. Das ALLB Göppingen gab an, daß der Betriebsertrag im Bereich von 70 - 75 TDM pro ha liegt. Der Bilanzgewinn beträgt danach 15 - 20% des Betriebsertrages.

Daraus resultiert nach Angaben des Referates 32 des Regierungspräsidiums Stuttgart ein Bilanzgewinn von ca. 11.000,-- DM je ha. Dies führt nach dessen Stellungnahme bei einem Flächenverlust von ca. 1,14 ha zu einem jährlichen Gesamtverlust von ca. 13.000,-- DM. Danach sei eine Existenzgefährdung nicht auszuschließen. Allerdings verbleibt bei der Restfläche von ca. 4,53 ha mit dem o.g. Bilanzgewinn je ha ein Gesamtbilanzgewinn von ca. 49.830,-- DM. Geht man von diesem Gesamtbetrag aus, ist fraglich, ob die Einschätzung, eine Existenzgefährdung sei nicht auszuschließen, zwingend ist.

bf) Zur Existenzgefährdung einzelner Betriebe

Aus der oben aufgeführten Betrachtung der einzelnen Betriebe ergibt sich, daß bei den Betrieben der Einwender Nr. 130 und Nr. 135 eine Existenzgefährdung nicht völlig ausgeschlossen werden kann. Im folgenden wird daher für diese beiden Betriebe vorsorglich eine Existenzgefährdung unterstellt.

Dabei bedarf es wegen dieser vorsorglichen Unterstellung einer Existenzgefährdung beim Betrieb des Einwenders Nr. 130 und des Ausschlusses der Existenzgefährdung bei den Betrieben der Einwender Nr. 128 und Nr. 126 nicht der von deren Rechtsanwalt mit Schreiben vom 03.11.1998 angeregten Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Frage der Existenzgefährdung.

Zunächst ist der Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu entnehmen, daß sich diese um für die Erhaltung dieser Betriebe notwendige Ersatzflächen bemühen wird. Dabei ist zu beachten, daß an Flächen für eine Baumschule besondere Anforderungen, wie sie das ALLB Göppingen aufführt, gestellt werden müssen.

Für den Fall, daß keine ausreichende Ersatzflächenbeschaffung möglich sein sollte, wird in diesem Planfeststellungsverfahren im Hinblick auf den Grundsatz der umfassenden Problembewältigung vorsorglich eine Existenzgefährdung dieser beiden Betriebe unterstellt.

Ebenso wird hier rein vorsorglich auch die Situation betrachtet, die sich bei Unterstellung eines Voll- oder Zuerwerbsbetriebs und damit eines Haupterwerbsbetriebs bei dem Betrieb der Einwender Nr. 146 ergibt.

Dabei ist bei der Abwägung zwischen dem privaten Interesse an der Erhaltung der betroffenen Betriebe und dem öffentlichen Interesse an der Realisierung dieses Vorhabens zu entscheiden. Wie oben unter B.IV.3 dargestellt, gibt es zu der geplanten Trassenführung weder eine großräumige noch eine kleinräumige Variante, die sich aus anderen Gründen aufdrängen würde und zu einer die Existenzgefährdung dieser Betriebe ausschließenden Trassenführung führen würde.

Da es zu der gewählten Trasse keine sich aufdrängende Variante gibt, führt die Abwägung dazu, daß dem öffentlichen Interesse angesichts der herausragenden Verkehrsbedeutung des Vorhabens im nationalen und internationalen Schienenfernverkehr der Vorrang einzuräumen ist. So kommt gerade einem bedarfsgerechten Ausbau der Bahninfrastruktur im Zuge der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg als Teil einer europäischen Fernverkehrsverbindung im Europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz eine überragende Bedeutung zu. Dabei wird vom Eisenbahn-Bundesamt die Schwere des Eingriffs für die Betroffenen bei einer tatsächlichen Existenzgefährdung nicht verkannt. Gleichwohl führt auch diese besondere Betroffenheit nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis. Anzumerken bleibt, daß die Vorhabenträgerin sich bereit erklärte, auf Grund eines amtlichen Gutachtens einen solchen Eingriff zu entschädigen.

bg) Weitere Einwendungen

Zur Einwendung Nr. 129:

Die Einwender geben selbst an, daß es sich bei den beiden betroffenen Flurstücken um im Nebenerwerb bewirtschaftete Flächen handelt. Eine Existenzgefährdung scheidet damit aus. Die beiden Flurstücke 988 und 989 der Gemarkung Kirchheim liegen nicht in diesem Planfeststellungsabschnitt. Sollte sich im angrenzenden Abschnitt zeigen, daß gerade diese Flurstücke zwangsläufig für die geplante Trassenführung benötigt werden und es dort keine kleinräumige Variante gibt, die keine oder eine geringere Beeinträchtigung dieser Flurstücke mit sich bringt, ohne die engstmögliche Bündelung der Neubaustrecke mit der BAB A 8 als Prämisse aufzugeben, ist die Inanspruchnahme dieser Flurstücke unvermeidbar und kommt nur noch eine nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu regelnde Entschädigung in Betracht. Der Umstand, daß sich die Flurstücke seit Generationen im Familienbesitz befinden, beinhaltet aus Sicht der Betroffenen verständlicherweise einen hohen ideellen Wert. Jedoch können solche ideellen Aspekte in einem Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden.

Zur Einwendung Nr. 131:

Mit dieser gemeinsamen Einwendung wenden sich der Einwender 131a als Eigentümer des Flurstücks 4104 der Gemarkung Weilheim und die Einwenderin 131b als Eigentümerin des Flurstücks 4295 der Gemarkung Weilheim gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke. Beide Grundstücke befinden sich seit Generationen im Familienbesitz und werden als Obstwiesen für den Eigenbedarf genutzt. Der hieraus abgeleitete ideelle Wert der Grundstücke wird aus Sicht der Betroffenen verständlicherweise als bedeutsam eingeschätzt, jedoch können solche ideellen Aspekte in diesem Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden. Auch wenn von diesen Grundstücken jeweils Anteile der Nahrungsversorgung im Wege der Selbstversorgung erwirtschaftet werden, so handelt es sich doch nur um einen Nebenerwerb. Wie schon wiederholt ausgeführt wurde, gibt es zur geplanten Trasse keine sich aufdrängende Alternative, so daß der Eingriff in das Eigentum im geplanten Umfang hier nicht vermieden werden kann, da die Grundstücke insoweit unbedingt benötigt werden. Ob ein Ersatzgrundstück eventuell zur Verfügung gestellt werden kann bzw. ob ein Verbleib der Restgrundstücke bei den Einwendern zumutbar ist, ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu klären.

Zur Einwendung Nr. 125:

Mit dieser Einwendung wenden sich die Eigentümer des Flurstücks 4106 der Gemarkung Weilheim gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks. Dieses Grundstück befindet sich seit Generationen im Familienbesitz und wird als Obstwiese für den Eigenbe-

darf genutzt. Auch hier liege ein hoher ideeller Wert vor. Aus denselben Gründen wie bei Einwendung Nr. 131 ist auch diese Einwendung zurückzuweisen.

Zur Einwendung Nr. 179:

Mit dieser Einwendung wird vorgetragen, daß der Einwender Miteigentümer des Flst. 3676, Gemarkung Weilheim, ist. Dieses Grundstück wird als Acker landwirtschaftlich genutzt und wird nach der Planung in vollem Umfang für die Verlegung der Lindach benötigt. Damit geht die landwirtschaftliche Nutzung dieses Grundstücks verloren. Hinzu kommt ein Eingriff in die Natur, der sich auch durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen nicht ausgleichen läßt.

Hierzu ist festzustellen, daß die Verlegung der Lindach gerade in dem Bereich, in dem das o.g. Grundstück liegt, unvermeidbar notwendig ist. Das bisherige Bachbett der Lindach verläuft hier direkt bis in den unmittelbaren Bereich der Trasse der Neubaustrecke. Zudem muß die Lindach hier für die Anlage der Seitenablagerung in diesem Bereich zwingend verlegt werden. Dies hat zur Folge, daß auch bei einer Verlegung der Lindach im geringstmöglichen Maße das Flurstück 3676 in vollem Umfang für diese Verlegung benötigt wird. Die Eigentumsinanspruchnahme ist daher zur Erreichung und Sicherung des planerischen Ziels des Vorhabens unvermeidbar erforderlich.

#### (8) Forstwirtschaftliche Belange

Nach § 9 Bundeswaldgesetz i.V.m. § 9 Abs. 1 Satz 1 Landeswaldgesetz Baden Württemberg darf Wald nur mit Genehmigung der höheren Forstbehörde gerodet und in eine andere Nutzungsart umgewandelt werden. Bei der Entscheidung über eine Umwandlung sind nach § 9 Abs. 2 LWaldG die Rechte, Pflichten und wirtschaftlichen Interessen des Waldbesitzers sowie die Belange der Allgemeinheit gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die Genehmigung soll versagt werden, wenn die Umwandlung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung nicht vereinbar ist oder die Erhaltung des Waldes überwiegend im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere wenn der Wald für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die forstwirtschaftliche Erzeugung oder die Erholung der Bevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist.

Auf Grund der Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 VwVfG wird die gemäß § 9 BWaldG i.V.m. § 9 LWaldG erforderliche Genehmigung mit diesem Planfeststellungsbeschluß erteilt.

Bei der Abwägung der verschiedenen privaten und öffentlichen Belange ist festzustellen, daß der Verlust forstwirtschaftlicher Flächen durch die Umwandlung von ca. 2,3 ha Wald bei dem planfestgestellten Vorhaben wegen des vorliegend höherrangigen öffentlichen Verkehrsinteresses hingenommen werden muß.

Zwar handelt es sich gerade beim Wald im Bereich Hasenholz um einen erhaltenswerten Wald mit besonderen Funktionen als Erholungswald (Stufe II) sowie Klima- und Immissionsschutzwald. Jedoch wird nur in nicht vermeidbarem Maß in diesen Waldbestand eingegriffen. Dasselbe gilt erst recht für den Eingriff in den Wald im Bereich Ziegelrain auf Gemarkung Aichelberg, der überwiegend nur im Bereich des Tunnelmundes für den Albaufstiegstunnel in Randbereichen beeinträchtigt wird.

Zudem wurde im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erreicht, daß der Eingriff in den ökologisch wertvollen Waldbestand im Bereich des Hasenholzes nördlich der BAB A 8 um ca. 0,1 ha minimiert werden konnte. Dies war möglich, indem die Seitenablagerung hier unter Verzicht auf den ursprünglich geplanten Seitenweg näher an die BAB A 8 herangerückt wurde.

Auch vor dem Hintergrund, daß die Folgen der unvermeidbaren Eingriffe insbesondere durch die speziell auf den Biototyp Wald ausgerichteten Ersatzmaßnahmen E 1, E 2 und E 3 im Zuge des Landschaftspflegerischen Begleitplanes ausgeglichen werden, ergibt die Abwägung, daß die Eingriffe in Waldbestände auf einer Fläche von ca. 2,3 ha wegen der herausragenden Verkehrsbedeutung des Vorhabens zu genehmigen sind. Auch die Forstdirektion Stuttgart hat in ihrer Stellungnahme zu den geplanten Waldumwandlungen keine Einwendungen erhoben.

Dieses Ergebnis der Abwägung wird auch dadurch unterstützt, daß die Vorhabenträgerin im Wald auf die Anlage von zusätzlichen Arbeitsstreifen verzichtet und an die Baustelle angrenzende Waldbestände durch die Errichtung von Bauzäunen vor Schäden und Ablagerungen geschützt werden und damit von vornherein die Eingriffe minimiert werden. Es ist auch nicht ersichtlich, inwiefern andere Waldbesitzer unverhältnismäßig oder unzumutbar in ihren Belangen beeinträchtigt würden.

Um die Berücksichtigung der forstwirtschaftlichen Belange zusätzlich zu optimieren, wurde von der Vorhabenträgerin zugesagt, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes mit den zuständigen Staatlichen Forstämtern abzustimmen, die Anlage der neuen Waldränder wegen des zu erwartenden Wildverbisses in einem Zaun zu realisieren sowie das Walderschließungsnetz unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Schwerlastverkehrs in bezug auf Tragfähigkeit und Linienführung (Kurvenradien, Einmündungen) in Abstimmung mit den zuständigen Staatlichen Forstämtern anzupassen. Ebenso wurde der Vorhabenträgerin auferlegt, die vom Baustellenverkehr benutzten Wege nach Abschluß der Bauarbeiten ordnungsgemäß wiederherzustellen bzw. soweit erforderlich in Absprache mit dem zuständigen Staatlichen Forstamt zu rekultivieren. Auch mit diesen Maßgaben wird die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen der Forstwirtschaft weiter gefördert.

Zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung wird hier auf die Ausführungen in Abschnitt B.IV.4.(10) verwiesen. Da mit dem Vorhaben unvermeidbar die in der Planung enthaltenen Eingriffe in Waldbestände verbunden sind, folgt die Vereinbarkeit der Waldumwandlung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung zwingend der Vereinbarkeit des Vorhabens insgesamt mit diesen Zielen.

Infolge des vollständigen Ausgleichs der Eingriffe entfällt auch die Notwendigkeit der Festsetzung einer Walderhaltungsabgabe nach § 5 BWaldG i.V.m. § 9 Abs. 4 LWaldG.

Gemäß § 9 Abs. 1 BWaldG i.V.m. § 9 Abs. 5 LWaldG ist, wenn eine Umwandlung genehmigt wird, eine angemessene Frist für ihre Durchführung zu setzen. Im Hinblick auf den Umfang des Gesamtvorhabens und der daraus sich ergebenden längeren Bauzeit wird hier eine Frist von 10 Jahren ab Eintritt der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses als angemessen eingeräumt.

#### Private Einwendungen

Zu den Einwendungen Nr. 122 und 134

Mit ihren Einwendungen haben die Einwenderin Nr.122 und der Einwender Nr.134 vorgebracht, daß sie für ihre von dem Vorhaben betroffenen Waldgrundstücke auf Ersatzwaldflächen angewiesen seien, da sie jeweils eine Holzheizung hätten. Die Einwenderin Nr. 122

benötige ca. 30 ar und der Einwander Nr. 134 ca. 15-25 ar Ersatzfläche, wobei die Ersatzflächen jeweils zwischen den Waldwegen Nr. 135 - 137 - 133 - 139 auf Gemarkung Jesingen liegen sollten. Es gebe dort Verkaufswillige. Mit der Zusage der Vorhabenträgerin, nach entsprechendem Erwerb von Ersatzwaldflächen einen Tausch durchzuführen und bei Undurchführbarkeit den Verlust von Heizholz sachgerecht zu entschädigen, wird den Interessen der Einwander hinreichend Rechnung getragen.

#### (9) Kulturgüter

Die hier planfestzustellende Trasse der Neubaustrecke durchschneidet auch das flächenhafte Grabungsschutzgebiet "Versteinerungen Holzmaden". Die Flächen dieses Schutzgebietes, die durch Rechtsverordnung i.V.m. § 22 Denkmalschutzgesetz (DSchG) geschützt sind, sind bezüglich der dort vorhandenen Fundorte von Fossilien aus den Posidonien-schiefern des Jura als sehr bedeutend einzustufen.

Die nach § 22 Abs. 2 DSchG für Arbeiten, durch die verborgene Kulturdenkmale zutage gefördert oder gefährdet werden können, erforderliche Genehmigung wird hiermit nach § 75 Abs. 1 VwVfG mit der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung erteilt. Mit dem Vorhaben der Neubaustrecke wird in unterschiedlicher Tiefe auch in den Posidonien-schiefer mit seinen dort anzutreffenden Fossilien eingegriffen. Diese Eingriffe erfolgen insbesondere im Bereich der Unterfahrung des Rastplatzes "Vor dem Aichelberg" sowie durch die Entwässerungsrigolen der Tiefendränagen. Diese Eingriffe sind unvermeidbar mit Arbeiten im Sinne von § 22 Abs. 2 DSchG verbunden auf Grund der Gradienten der Neubaustrecke, die aus Lärmschutzgründen auf keinen Fall die Höhe der Autobahn überschreiten darf. Diese Arbeiten können vorliegend im Hinblick auf die Zusagen der Vorhabenträgerin, die seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als für den Schutz des Grabungsschutzgebietes und der möglicherweise von den Arbeiten betroffenen Fossilien als ausreichend betrachtet werden, zugelassen werden. Mit den zugesagten Vorkehrungen kann gewährleistet werden, daß im Zuge der Arbeiten keine bedeutenden Fossilienfunde unwiedertätiglich zerstört werden. Vielmehr lassen sich dadurch die Gefährdungen für Fossilien in einem hinreichend reduzierten Maß halten.

#### (10) Raumordnerische und kommunale Belange

##### a) Raumordnerische Belange

Der Verband Region Stuttgart (VRS) als Träger der Regionalplanung befürwortet das planfestzustellende Vorhaben. Das Vorhaben verstößt nicht gegen Ziele der Raumordnung und Landesplanung.

Dieser Beurteilung liegt der neue Regionalplan des Verbandes Region Stuttgart vom 22.07.1998, rechtskräftig seit dem 01.03.1999, zugrunde. Da dieser neue Regionalplan von der Regionalversammlung des VRS beschlossen wurde und das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg am 09.12.1998 den neuen Regionalplan nach § 10 Abs. 1 Landesplanungsgesetz für verbindlich erklärte und mit Ablauf der Auslegungsfrist nach § 10 Abs. 2 Landesplanungsgesetz der neue Regionalplan am 01.03.1999 auch verbindlich wurde, bedarf es beim neuen Regionalplan keiner Prüfung mehr, ob eventuell Abweichungen von Zielen des alten Regionalplans vom 29.11.1989 gegeben sein könnten. Im übrigen stimmte das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg in seinem Schreiben vom 14.12.1998 hinsichtlich des alten Regionalplans den Zielabweichungen im Verlauf der Neu- und Ausbaustrecke Stuttgart - Ulm für den vorliegenden Abschnitt zu.

Der Bau der Neubaustrecke ist - auch in Übereinstimmung mit dem Schreiben des Wirtschaftsministeriums Baden-Württemberg vom 14.12.1998 - mit den Zielen des neuen Regionalplanes vereinbar, so daß keine Zielabweichungsentscheidung nach § 10 Abs. 3 Landesplanungsgesetz erforderlich ist. Zwar sind im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes im wesentlichen ein regionaler Grünzug, eine regionale Grünzäsur sowie ein schutzbedürftiger Bereich für Landwirtschaft und Bodenschutz ausgewiesen und werden in Randbereichen zwei schutzbedürftige Bereiche für die Forstwirtschaft sowie ein schutzbedürftiger Bereich für Naturschutz und Landschaftspflege berührt. Jedoch enthält der neue Regionalplan keine parzellenscharfen Festlegungen, die Neubaustrecke ist vielmehr als Infrastrukturvorhaben nachrichtlich eingetragen. Zudem erfolgt der Bau der Neubaustrecke in Übereinstimmung mit dem maßgeblichen Inhalt des Plansatzes 4.1.2.1 (G) des neuen Regionalplanes. Darin wird gerade die Notwendigkeit der Einbindung der Region Stuttgart in das innerdeutsche und internationale Schienennetz betont. Mithin steht die Neubaustrecke den übrigen Festsetzungen im neuen Regionalplan nicht entgegen.

Eine Beeinträchtigung von Zielen des neuen Regionalplans ist auch deshalb auszuschließen, weil die Trasse der Neubaustrecke so nah wie möglich mit der Trasse der BAB A 8 gebündelt wurde und daher die verschiedenen Freiräume von vornherein infolge der bestehenden Vorbelastung aus der BAB A 8 allenfalls marginal berührt werden können.

Etwas anderes folgt auch nicht daraus, daß die planfestzustellende Trasse lediglich nachrichtlich im neuen Regionalplan mit aufgenommen wurde. Auch wenn eine nachrichtliche

Aufnahme noch keine verbindliche Aussage der Regionalplanung beinhaltet, ergibt sich daraus jedoch, daß schon bei der Erarbeitung des Regionalplanes und seiner verbindlichen Festsetzungen eine eventuelle Konfliktsituation der Trasse der Neubaustrecke hinsichtlich der anderen Festsetzungen bewußt sein mußte. Gleichwohl hat die Regionalplanung die planfestzustellende Trasse nachrichtlich ohne gegenläufige Aussage mit aufgenommen. Mithin hat der VRS als Träger der Regionalplanung die eventuellen Nutzungskonflikte gesehen und sich trotz der grundsätzlich hohen Bedeutung insbesondere von Grünzäsuren und Grünzügen aus regionalplanerischer Sicht aus übergeordneten verkehrlichen Interessen für die Neubaustrecke entschieden.

In Übereinstimmung hierzu hat der Verband Region Stuttgart in seiner Stellungnahme ausgeführt, daß das Vorhaben den Zielen des neuen Regionalplanes vom 22.07.1998 entspricht.

Lediglich vorsorglich wird für den Fall, daß in dem Vorhaben ein Verstoß gegen die Festlegungen im neuen Regionalplan gesehen wird, diese Abweichung wegen dessen bereits oben dargestellter überragender Verkehrsbedeutung für die Region Stuttgart gemäß § 6 Abs. 4 Landesplanungsgesetz zugelassen. Das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens infolge von § 75 Abs. 1 VwVfG für alle damit verbundenen Entscheidungen zuständig und tritt daher auch an die Stelle der an sich nach § 6 Abs. 4 Landesplanungsgesetz für den Zielabweichungsbeschluß zuständigen obersten Raumordnungsbehörde. Diese Auffassung bestätigt auch das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg in seinem Schreiben vom 14.12.1998. Darin wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die abschließende Entscheidung über die Zustimmung zu Zielabweichungen von den Festsetzungen des Regionalplanes im Verlauf der Neu- und Ausbaustrecke Stuttgart - Ulm im vorliegenden Abschnitt von der Planfeststellungsbehörde zu treffen ist.

In verschiedenen Einwendungen wurde vorgebracht, daß mit der Neubaustrecke entlang der A 8 eine neue Entwicklungsachse gefördert werde. Dies stehe im Widerspruch zur regionalplanerischen Ausweisung des Filstales als Entwicklungsachse. Da die Neubaustrecke als Hochgeschwindigkeitsstrecke für den Fernverkehr konzipiert ist und zudem kein Haltepunkt zwischen Wendlingen und Ulm vorgesehen ist, kann eine weitere Entwicklungsachse parallel zum Filstal entlang der BAB A 8 durch die Neubaustrecke nicht entstehen. Eine solche Entwicklungsachse wäre überhaupt nur dann denkbar, wenn eine Bedienung im

Schiienenverkehr mit Nahverkehrsqualität zur kleinräumigen Erschließung möglich wäre. Dies ist jedoch nach der vorliegenden Planung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke ohne Haltepunkte ausgeschlossen.

#### b) Kommunale Belange

Die Stadt Kirchheim fordert, daß für die Wiederaufnahme des Betriebs der Bahnstrecke Kirchheim - Weilheim ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird. Nachdem diese Strecke bislang noch nicht förmlich entwidmet ist, sondern lediglich der Betrieb eingestellt wurde, bedarf es für die bloße Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Kirchheim - Weilheim für Bautransporte während des Baus des planfestgestellten Vorhabens keiner eigenen Planfeststellung. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ersetzt z.B. auch eine dreißigjährige Unterbrechung des Bahnbetriebs eine förmliche Entwidmung nicht. Solange es aber wie hier an einer solchen Entwidmung fehlt, besteht die Bahnlinie - auch wenn der Betrieb eingestellt ist - rechtlich unverändert fort, so daß jederzeit der Betrieb ohne Planfeststellung der Strecke wieder aufgenommen werden kann. Da die Vorhabenträgerin auch die Übernahme der Kosten eventuell erforderlicher Unterhaltungsarbeiten, die keiner Planfeststellung bedürfen, zugesagt hat, besteht für die Kommunen auch kein Kostenrisiko.

Um zusätzlichen Baustellenverkehr auf den Straßen mit seinen nachteiligen Auswirkungen spürbar zu reduzieren, ist es auch sinnvoll, die anfallenden Bautransporte - soweit möglich - in größerem Umfang über die stillgelegte, jedoch nicht entwidmete Bahnstrecke Kirchheim - Weilheim abzuwickeln. Dabei wird nicht verkannt, daß auch ein Transport über diese Bahnstrecke Beeinträchtigungen für die dortigen Anwohner - insbesondere für die Anwohner im weiteren Verlauf in Kirchheim und Wendlingen - mit sich bringt. Jedoch sind die Auswirkungen des mit diesem Vorhaben unvermeidbar einhergehenden Baustellenverkehrs (vor allem Lärm und Abgase) bei einer Abwicklung über die Schiene statt über die Straße generell deutlich geringer. Daher wird hier dem nicht öffentlichen Bautransport über die Schiene statt über die Straße im erforderlichen und möglichen Umfang zugestimmt. Damit wird auch einer Forderung der Stadt Weilheim und der Gemeinde Holzmaden entsprochen, bei der Durchführung der Baumaßnahmen die Beeinträchtigung für Bevölkerung und Verkehrsteilnehmer auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

Mit der Zusage der Vorhabenträgerin, das Gleisstück des Baugleises zwischen Holzmaden und der Autobahnunterführung nach Fertigstellung der Baumaßnahme liegenzulassen, wird ebenfalls einer Forderung des Landkreises Esslingen, der Stadt Weilheim und der Ge-

meinde Holzmaden entsprochen. Ebenso ist die Vorhabenträgerin bereit, dieses Gleisstück an den Landkreis Esslingen zu übergeben.

Soweit sowohl die Stadt Weilheim als auch die Gemeinde Holzmaden verlangen, daß die Inanspruchnahme öffentlicher Feld- und Wirtschaftswege für vorübergehenden Baustellenverkehr nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Stadt bzw. der Gemeinde erfolgen könne, ist festzustellen, daß eine Benutzung dieser öffentlichen Wege im Rahmen des Gemeingebrauchs nach § 13 Abs. 1 StrG jedermann im Rahmen der Widmung innerhalb der verkehrsüblichen Grenzen gestattet ist. Nur eine darüber hinausgehende Benutzung stellt eine erlaubnispflichtige Sondernutzung dar (§ 16 StrG). Da von der Vorhabenträgerin eine Benutzung von Feldwegen im Bereich der Stadt Weilheim und der Gemeinde Holzmaden nicht beantragt wurde, ist eine auf Grund der Konzentrationswirkung nach § 75 VwVfG hier erteilbare Genehmigung nicht erforderlich. Im übrigen hat die Vorhabenträgerin in ihrer Stellungnahme auch mitgeteilt, daß eine Benutzung von Feldwegen im Bereich der Stadt Weilheim sowieso nicht vorgesehen ist.

Mit der Zusage der Vorhabenträgerin, auch für die Bauzeit insbesondere für den Schülerverkehr die Radwegverbindung von Holzmaden nach Weilheim ohne Unterbrechung zu gewährleisten, ist auch diesem Belang Rechnung getragen.

Soweit von der Stadt Weilheim bzw. der Gemeinde Holzmaden gefordert wird, daß ein späterer Ausbau der BAB A 8 auf vier Fahrspuren nicht ohne Planfeststellungsverfahren unter Anwendung der 16. BImSchV verwirklicht wird, ist festzustellen, daß ein etwaiger Ausbau der BAB A 8 nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist und die damit verbundenen Fragestellungen einschließlich Lärmfragen einer Genehmigung dieses Ausbaus vorbehalten bleiben.

Die Gemeinde Aichelberg fordert, daß die Bahntrasse im Bereich der Autobahnezufahrt Richtung München noch näher an die Autobahn gerückt wird. Da eine noch engere Bündelung einschließlich einer Unterfahrung der Autobahnanschlußstelle nicht möglich ist, da die Bahntrasse sonst auf dem für diese Auflasten erdstatisch nicht berechneten Autobahndamm zu liegen käme, kann diese Forderung nicht erfüllt werden.

Im Hinblick darauf, daß die Blickverbindung von Aichelberg zur Schwäbischen Alb bereits jetzt durch die bestehende Situation (Autobahndamm) geprägt und vorbelastet ist, sollte sich nach Ansicht der Gemeinde Aichelberg hier keine Verschlechterung durch die Seitenablagerungen ergeben. Da die vorgesehenen Seitenablagerungen vor dem Hintergrund der Vorbelastung zu keiner wesentlichen Verschlechterung der Blickverbindung führen, ist auch dieser Belang hinreichend beachtet.

Da in den Seitenablagerungen auf Aichelberger Gemarkung nur vom Tunnelbau stammendes Material eingebaut wird und von der Vorhabenträgerin zugesagt wird, daß eine Zufuhr von Material von außerhalb der eigentlichen Baumaßnahme ausgeschlossen ist, ist auch diese Forderung der Gemeinde Aichelberg erfüllt. Soweit von der Gemeinde Aichelberg für die Inanspruchnahme von Flächen ihrer Gemarkung durch Seitenablagerungen ein Ausgleich gefordert wird, ist festzustellen, daß dies nur in Betracht kommt, soweit die Gemeinde Aichelberg als Grundstückseigentümerin betroffen ist.

Die Anregung der Gemeinde Aichelberg, das Baustellengleis für Personennahverkehr zu nutzen, konnte nicht aufgegriffen werden. Zum einen ist dieses Gleis, soweit es auf der Trasse der Neubaustrecke liegt, nur während der Bauzeit vorhanden. Zum anderen ist nicht erkennbar, wie unter Beachtung des Bauverkehrs daneben noch ein sinnvoller Personennahverkehr über eine Großbaustelle durchgeführt werden soll.

Da zur Errichtung der nördlich der BAB A 8 geplanten Seitenablagerungen Baustellenverkehr unumgänglich stattfinden muß, läßt sich der Baustellenverkehr insoweit nicht vollständig auf den Bereich südlich der BAB A 8 beschränken. Die Gemeinde Aichelberg hat bereits in ihrer Stellungnahme klarstellt, daß sie die für eine eventuelle damit verbundene Sondernutzung ihrer Gemeindestraßen und -wege nötige Erlaubnis nicht erteilen wird. Dies ist aber auch nicht nötig, denn gem. § 75 VwVfG sind neben der Planfeststellung andere behördliche Entscheidungen nicht erforderlich; mithin ist die notwendige Genehmigung mit dieser Planfeststellung erteilt.

Die von diesem Vorhaben betroffenen Kommunen haben in ihren jeweiligen Stellungnahmen noch weitere erhebliche Belange vorgetragen. Insbesondere sind hier Fragen der Prüfung einer Alternativtrasse, des Lärmschutzes sowie des Hochwasserschutzes angesprochen worden. Hinsichtlich dieser weiteren von den Kommunen vorgetragenen Belange wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die entsprechenden Ausführungen in den vorausgehenden Kapiteln verwiesen.

## (11) Belange der Straßenbauverwaltung

## a) Kreuzung des Baugleises mit der L 1200

Zur Abwicklung eines erheblichen Teils der Bautransporte ist in der Planung die Verwendung der stillgelegten, aber noch nicht entwidmeten Bahnstrecke Kirchheim - Weilheim vorgesehen. Ab dem Bahnhof Holzmaden soll hierfür ein Baugleis neu errichtet werden, wobei dieses Gleis im Bereich der Überquerung der L 1200 durch die Neubaustrecke und die BAB A 8 von der alten Bahnstrecke in südöstlicher Richtung abschwenkt und unter höhengleicher Kreuzung der L 1200 auf das Gleisplanum der Neubaustrecke geführt wird (siehe Lageplan A 18). Es ist von der Vorhabenträgerin beabsichtigt, die Schienentransporte auf die Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr und auf 3 Zugpaare pro Tag zu beschränken. Das Referat 42 des Regierungspräsidiums Stuttgart gab in seiner Stellungnahme an, daß der Individualverkehr auf der L 1200 einen DTV '95 von 8.570 Kfz/24 h aufweist. Im Hinblick auf den geringen Zugverkehr, die nicht übermäßige Verkehrsbelastung der L 1200 und den Umstand, daß eine Kreuzung mit einem Überführungsbauwerk für die nur bauzeitlich, also temporär bestehende Kreuzung unverhältnismäßige Kosten verursachen würde, ist hier eine höhengleiche Kreuzung mit einer technischen Sicherung nach § 2 Abs. 2 EKRg ausnahmsweise zulässig.

## b) Brücke der Neubaustrecke über die L 1200

Die Planung der Vorhabenträgerin sieht für die Kreuzung der Neubaustrecke mit der L 1200 ein Überführungsbauwerk vor, das eine lichte Höhe von 4,50 m hat. Die Forderung von Referat 42 des Regierungspräsidiums Stuttgart nach einer lichten Höhe von mindestens 4,70 m ist jedoch nicht durchführbar, da das Erfordernis, die Gradienten der Neubaustrecke nicht über das Niveau der BAB A 8 zu führen, zur Folge hat, daß die lichte Durchfahrtshöhe unter der Eisenbahnbrücke für die L 1200 auf 4,50 m reduziert werden muß. Eine für die lichte Höhe von 4,70 m erforderliche Anhebung der Gradienten der Neubaustrecke über das Niveau der BAB A 8 hinaus hätte insbesondere für den Lärmschutz in Weilheim und Holzmaden weitreichende nachteilige Konsequenzen.

Zwar enthält Nr. 3.2 Ziffer 14 der Richtlinien für Entwurf und Ausbildung von Brückenbauwerken an Kreuzungen zwischen Bundesbahnstrecken und Bundesfernstraßen (Ausgabe April 1982), daß bei Eisenbahnbrücken eine lichte Höhe von mindestens 4,70 m vorzusehen ist. Dies bezieht sich jedoch auf Kreuzungen mit einer Bundesfernstraße. Bei der hier betroffenen L 1200 handelt es sich jedoch um eine Landesstraße und damit um eine Straße, die unterhalb dieser Kategorie eingestuft ist. Darüber hinaus wird in den Erläuterungen dieser - bei Landesstraßen analog angewendeten - Richtlinie zur Ziffer 14 ausgeführt, daß

die lichte Höhe von 4,70 m eine wirtschaftliche Deckenerneuerung im Hocheinbau ermöglichen soll. In Ausnahmefällen muß hiernach eine lichte Höhe von 4,50 m sichergestellt werden. Daß die Straßenbauverwaltung gerade bei viel befahrenen und damit entsprechend stark beanspruchten Bundesfernstraßen den Aspekt einer möglichst wirtschaftlichen Deckenerneuerung in den Vordergrund stellt, ist nachvollziehbar. Gleichwohl ist schon für Bundesfernstraßen eine Ausnahme möglich. Dann aber muß um so eher bei bloßen Landesstraßen eine Reduzierung der lichten Höhe auf 4,50 m möglich sein. Eine solche Ausnahme ist hier gegeben. Nur durch die Reduktion auf 4,50 m kann verhindert werden, daß die Gradienten der Neubaustrecke über die Trasse der BAB A 8 zu liegen kommt. Da die damit verbundenen Folgen insbesondere beim Lärmschutz besonders gravierend wären und sich durch die Höhe von 4,50 m keine nachhaltigen unzumutbaren Behinderungen im Betrieb der L 1200 ergeben werden, wird die lichte Höhe von 4,50 m unter der Eisenbahnbrücke über die L 1200 zugelassen. Eine entsprechende Tieferlegung der Straße scheidet als Alternative aus Kostengründen aus.

#### c) Zufahrt zum Rettungsplatz

In seiner Stellungnahme hat das Referat 42 des Regierungspräsidiums Stuttgart angeregt, die Zufahrt von der L 1214 zum Rettungsplatz in Abweichung von der ursprünglichen Planung direkt gegenüber der Einmündung der südlichen BAB-Anschlußrampe anzuordnen, um zu vermeiden, daß die Linksabbiegespur auf der L 1214 zwar nicht bei Unfällen, jedoch während der Bauzeit und bei künftigen Kontrollfahrten widerrechtlich überfahren werden müßte. Da diese Anregung aus den in der Stellungnahme genannten Gründen Vorteile aufweist, wurde diese von der Vorhabenträgerin übernommen.

#### d) Abstand zwischen der Neubaustrecke und der BAB A 8 und Ausbau der BAB A 8 auf 8 Spuren

Hinsichtlich des Abstandes zwischen der Neubaustrecke und der BAB A 8 sowie der Frage des etwaigen späteren Ausbaus der BAB A 8 auf 8 Spuren wird auf die Ausführungen hierzu unter B.IV.3.(4) verwiesen.

#### (12) Belange von Versorgungsunternehmen und Leitungsträgern

Das Regierungspräsidium Stuttgart, als zuständige Anhörungsbehörde hat einige, im Raum tätige Versorgungsunternehmen und Leitungsträger unmittelbar zum Vorhaben gehört.

Folgende Versorgungsunternehmen und Leitungsträger haben sich zum Vorhaben geäußert:

Deutsche Telekom AG, Niederlassung Schwäbisch Hall	Neckarwerke Stuttgart AG
Gasversorgung Süddeutschland GmbH	Zweckverband Landeswasserversorgung

Es wurden keine Bedenken aus dortiger Sicht gegen das Vorhaben geäußert. Im wesentlichen wurde gefordert, daß die Kosten für Leitungs- und Sicherungsarbeiten von der Vorhabenträgerin erstattet werden und während der Baumaßnahmen der Vorhabenträgerin die nach dem Stand der Technik erforderlichen Sicherheitsabstände zu den Leitungen eingehalten werden.

Die Forderungen der Versorgungsunternehmen und Leitungsträger werden durch die Vorhabenträgerin umfassend eingehalten. Hierzu wird auf A.VII.11 verwiesen. Aufgrund dieser Zusagen der Vorhabenträgerin ergeben sich keine Konfliktpunkte zu erteilten Zusagen bzw. auferlegten Maßgaben gegenüber anderen Verfahrensbeteiligten.

Keine Bedenken erhoben wurden von den folgenden Versorgungsunternehmen und Leitungsträgern, sofern sie sich zum Vorhaben geäußert haben:

Wehrbereichsverwaltung V	Deutsche Post AG, Direktion Stuttgart	Deutsche Telekom AG, Ressort SUN
Energie-Versorgung Schwaben AG	Deutsche transalpine Ölleitungs-GmbH	Bodensee-Wasserversorgung

### (13) Sicherheitsbelange

Die einschlägigen Regelwerke für die Sicherheit an Bahnstrecken, insbesondere bei Hochgeschwindigkeitsstrecken, werden eingehalten. Die entsprechenden Einrichtungen wurden mit den fachlich zuständigen Behörden abgestimmt und in die Planung mitaufgenommen. Dies bezieht sich auf den Rettungsplatz am Fuße des Alaufstiegstunnels bei Aichelberg, die entsprechend ausgebauten, für schwere Rettungsfahrzeuge geeigneten Zu- und Abfahrten beidseits entlang der Strecke und die Schutzvorkehrungen für den umgebenden Bereich (Boden und Wasser).

Bei Einhaltung der im Teil A unter VIII.10 auferlegten Nebenbestimmungen ist das Risiko einer Katastrophe durch einen Unfall auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke auf das Minimum reduziert und geht nicht über das allgemeine Lebensrisiko hinaus. Die im Rahmen der Anhörung von verschiedenen Einwendern geäußerten Befürchtungen können damit zurückgewiesen werden.

#### (14) Bauausführungsplanung

##### a) Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes

Das Eisenbahn-Bundesamt ist gem. § 3 (2) Nr. 2 EVerkVwG i.V.m. § 4 (2) AEG zur Durchführung der technischen Aufsicht und der Bauaufsicht über die Vorhaben der Eisenbahnen des Bundes (EdB) berufen. Die EdB sind gem. § 4 (1) AEG verpflichtet, ihre Anlagen sicher und den Regeln der Technik entsprechend zu errichten und in diesem Zustand zu erhalten. Die Einhaltung dieser Pflicht ist vom Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Bauaufsicht zu überwachen. Um dies zu ermöglichen, ist es notwendig, daß dem Eisenbahn-Bundesamt die Ausführungsunterlagen über die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes rechtzeitig zur Prüfung und Freigabe übergeben werden.

##### b) Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

Die gesamten landschaftspflegerischen Maßnahmen umfassenden Bestimmungen zur landschaftspflegerischen Ausführungsplanung dienen dazu, im Sinne einer Umweltvorsorge den Schaden an Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten, indem vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei der Bauausführung soweit als möglich unterbunden werden und die Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen die Erfordernisse von Naturschutz und Landschaftspflege möglichst weitgehend angepaßt wird.

Mit dem Vorhaben sind zahlreiche auch außerhalb der näheren Trassenumgebung liegende landschaftspflegerische Maßnahmen verbunden. Daher wird erst mit den regelmäßig vorzulegenden Berichten über den Fortgang der Maßnahmenumsetzung dem Eisenbahn-Bundesamt (in Zusammenarbeit mit der zuständigen Fachbehörde für Naturschutz) die Möglichkeit einer umfassenden Vollzugskontrolle eröffnet.

##### c) Anlagen Dritter

Freigaben der Ausführungsunterlagen, Bauaufsicht und Abnahmen von Nicht-Eisenbahnbetriebsanlagen richten sich nach den jeweiligen Fachgesetzen.

Zuständig für die Einhaltung der im Planfeststellungsbeschluß ergangenen Auflagen ist das Eisenbahn-Bundesamt als erlassende Behörde. Die fachtechnische Prüfung und Freigabe der Ausführungsunterlagen erfolgt jedoch durch die sonst zuständige Fachbehörde. Deswegen ist in jedem Fall die sonst zuständige Behörde durch das Eisenbahn-

Bundesamt zu beteiligen.

Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes als Planfeststellungsbehörde endet nicht mit dem Erlaß oder der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses. Das Eisenbahn-Bundesamt ist auch zuständig für die Vollzugskontrolle von Planfeststellungsbeschlüssen (§ 7 Abs. 1 VwVG).

Eine planfestgestellte Baumaßnahme muß der Vorhabenträger nicht vollziehen. Wenn er sie aber vollzieht, muß er sie insgesamt vollziehen, also die rechtlichen Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes im Planfeststellungsbeschluß (Auflagen) beachten.

Der Vorhabenträgerin war daher aufzuerlegen, daß die von den jeweils zuständigen Fachbehörden geprüften Ausführungsunterlagen von Nicht-Eisenbahnbetriebsanlagen (außer LBP-Maßnahmen) vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen sind. Dies gilt auch für die Verpflichtung auf Anzeige des Baubeginns, der Fertigstellung und der Erforderlichkeit einer gesonderten Abnahme.

#### (15) Bauausführung

##### Baulärm

Bauarbeiten unterliegen bei Einsatz von Baumaschinen den speziellen Anforderungen an den Betrieb nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen (§ 22 Abs. 1 BImSchG). Gem. § 66 Abs. 2 BImSchG bestimmt die AVV-Baulärm die maßgeblichen Regeln zum Schutz vor schädlichen Einwirkungen durch Baulärm. Eine Erlaubnis für die Überschreitung der Immissionsrichtwerte ist von der Vorhabenträgerin nicht beantragt worden. So wie sich der Umfang der Bauarbeiten gemäß den Unterlagen darstellt, ist eine Überschreitung auch nicht erforderlich. Daher war der Vorhabenträgerin aufzuerlegen, bei der Durchführung des Vorhabens die Richtwerte der AVV-Baulärm einzuhalten.

#### 5. Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

##### (1) Ergebnis der Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG.

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung läßt sich feststellen, daß die Vorhabenplanung einschließlich der sich im Planfeststellungsverfahren ergebenden Änderungen dem Prinzip der Umweltvorsorge hinreichend Rechnung trägt.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist in Übereinstimmung mit den zuständigen Fachbehörden und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zu der Einschätzung gelangt, daß die Vorhabenträgerin die aus dem Vorhaben resultierenden Umweltauswir-

kungen in den geänderten Planfeststellungsunterlagen entsprechend den gesetzlichen Regelungen erfaßt und beschrieben hat. Dabei umfaßt die Beschreibung des Vorhabens gemäß den Vorgaben des § 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt vermieden, vermindert oder soweit möglich ausgeglichen werden. Die Vorhabenträgerin hat die einzelnen z. T. entgegenstehenden Belange soweit als möglich zu einem sachgerechten Ausgleich gebracht.

Im Ergebnis ruft das Vorhaben erhebliche Auswirkungen und damit einhergehend Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß § 2 Abs. 1 UVPG hervor. Die vermeidbaren Beeinträchtigungen werden vermieden; die verbleibenden Beeinträchtigungen werden – soweit wie möglich – im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Die nicht vermeidbaren und nicht kompensierbaren, d. h. verbleibenden Beeinträchtigungen werden aufgezeigt. Sie stehen im Hinblick auf die Beeinträchtigungsschwere einer Vorhabenzulassung nicht entgegen.

(2) Allgemeine Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen im Rahmen des dem Planfeststellungsverfahren vorgelagerten Raumordnungsverfahrens.

Die Auswahl der Trassenführung der Neubaustrecke und damit auch für den Abschnitt 2.1c erfolgte auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens.

Es ist eine Parallelführung mit der BAB A 8 gewählt worden, um weitere Zerschneidungseffekte und damit verbundene Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und anderer Schutzgüter im Sinne des UVPG zu vermeiden. Diese Entscheidung hat dabei auch berücksichtigt, daß das Vorhaben an dieser Stelle aufgrund sehr hoher Empfindlichkeit der Schutzgüter Wohn- und Arbeitsumfeld, Biotope und Arten, Landschaft und Erholung sowie Grundwasser und Gewässer zu erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen führen wird. Die Entscheidung für diese Trassenführung ergibt sich schließlich aus der im Vergleich mit den übrigen geprüften Varianten relativen Umweltverträglichkeit.

Die ursprüngliche Antragstrasse ist im Rahmen des Raumordnungsverfahrens optimiert, das heißt näher an die bestehende Verkehrsstrasse der BAB A 8 herangerückt worden, um die Beeinträchtigungen der Schutzgüter im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung möglichst zu minimieren.

### (3) Grundlagen der Bewertung der Umweltverträglichkeit gemäß § 12 UVPG

Für die Bewertung der Umweltverträglichkeit wird die Planung der Neubaustrecke zugrundegelegt, wie sie sich beim Abschluß des Planfeststellungsverfahrens darstellt. Das heißt, die Antragsplanung einschließlich der Änderungen aus diesem Verfahren wird nun zugrundegelegt; die Anregungen und Bedenken der Öffentlichkeit, die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der Naturschutzverbände werden berücksichtigt und die Auflagen, die sich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, werden in das Ergebnis dieser Bewertung einbezogen.

Der Maßstab für die Bewertung ergibt sich aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie den jeweiligen Fachgesetzen bzw. dem entsprechenden nachgeordneten Regelwerk.

### (4) Bewertung der Umweltauswirkungen bezogen auf die einzelnen Schutzgüter der Umwelt im Sinne des § 2 Abs. 1 UVPG

#### a) Schutzgut Mensch

Das Vorhaben bewirkt während der Bauphase Lärmemissionen und Erschütterungen sowie Abgas- und Staubemissionen.

Die mögliche Beeinträchtigung durch Lärm wird für die empfindlichen Wohnbereiche nicht die in den maßgeblichen Vorschriften festgelegte Erheblichkeitsschwelle überschreiten. Die Erschütterungen werden aufgrund des Einsatzes erschütterungsarmer Baumaschinen minimiert und bleiben auf die nähere Umgebung der Trasse beschränkt, so daß keine erheblichen Beeinträchtigungen des betrachteten Schutzgutes verbleiben. Abgas- und Staubemissionen aufgrund der Bautätigkeit führen zwar zu entsprechenden Ablagerungen auf landwirtschaftlichen Nutzflächen und Kulturen entlang der Neubautrasse; sie werden jedoch durch technische und organisatorische Maßnahmen so weit reduziert, daß nicht von einem erheblichen Ausmaß auszugehen ist.

Anlagebedingt ruft die Neubautrasse Beeinträchtigungen in Form von Flächenentzug und Flächenzerschneidung hervor. Betroffen sind zunächst landwirtschaftliche Nutz- und Hofflächen. Die entstehenden Verluste für die betroffenen Landwirte werden über spätere Entschädigungszahlungen und über die spätere Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens ausgeglichen.

Ferner gehen mit der Vorhabenrealisierung für die Erholungsfunktion bedeutsame Streuobstwiesen- und Waldflächen verloren. Im Fall der Waldflächen handelt es sich um Flächen mit ausgewiesener Erholungsfunktion. Allerdings wird eine erhebliche Beeinträchtigung der

Erholungsfunktion aufgrund der sehr starken Vorbelastung durch die bestehende BAB A 8 nicht ersichtlich. Eine Beeinträchtigung der bestehenden Wegebeziehungen für Erholungsuchende durch die Anlage ist (wie auch während der Bauzeit) nicht gegeben. Als betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens sind Lärm, Erschütterungen und elektrische bzw. magnetische Felder die zu betrachtenden Faktoren.

Aufgrund der vorhandenen Lärmbelastung durch die BAB A 8 verursacht die Neubaustrecke keine wahrnehmbare und damit erhebliche Neuverlärnung außer im Bereich von Dämmen und Brücken. Hier führen jedoch nach den Berechnungen die geplanten technischen Schallschutzmaßnahmen zu einer Einhaltung der Grenzwerte, so daß kein erhebliches Risiko verbleibt. Darüber hinaus bewirken diese Maßnahmen in Teilbereichen eine Verbesserung der aktuellen durch die BAB A 8 hervorgerufenen Lärmsituation.

Erschütterungseinwirkungen aus dem Schienenverkehr auf Bauflächen und Gebäude sind aufgrund der großen Abstände von 70, 180 bzw. 300 Metern zur Neubaustrecke nicht zu erwarten. Das Vorhaben selbst wird einschließlich der Folgemaßnahmen der Neubaustrecke (insbesondere Stauwand zur Hochwasserrückhaltung) entsprechend standsicher ausgeführt, so daß auch diesbezüglich negative Sekundärfolgen durch Erschütterungen ausgeschlossen werden können.

Die durch das Vorhaben verursachten elektrischen und magnetischen Felder stellen keine erhebliche Beeinträchtigung für das hier betrachtete Schutzgut dar.

#### b) Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens führen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen i. S. d. § 2 Abs. 1 UVPG i.V.m. § 8 Bundesnaturschutzgesetz sowie § 10 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg. Diese Beeinträchtigungen werden im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung auf das unbedingt erforderliche Maß reduziert, im übrigen jedoch mittels Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert.

Die baubedingten Auswirkungen in Form der Emissionen Gas, Staub, Lärm, Erschütterungen und Elektrosmog werden über Minimierungsmaßnahmen der Vorhabenträgerin sowie entsprechende Auflagen im Rahmen dieser Entscheidung im Zuge der Bauarbeiten vermindert werden, so daß voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben.

Baubedingte Grundwasserabsenkungen können räumlich begrenzt über den Bodenwasserhaushalt zu einer Schädigung der Vegetation und der Bodenorganismen führen.

Die anlagebedingten Auswirkungen werden von der Trasse selbst einschließlich der dazugehörigen Nebenanlagen (Seitenablagerungen, Dämmen, Brücken) in einer Größe von ca. 51 ha hervorgerufen. Damit wird ein erheblicher und nachhaltiger Eingriff in wertvolle Biotop- und Biotopstrukturen im Sinne des § 8 Bundesnaturschutzgesetz sowie des § 10 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg verursacht.

Der Eingriff hinsichtlich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen erfolgt durch Biotopverluste, durch Zerschneidung von Lebensräumen sowie Ausbreitungslinien und funktionalen Beziehungen, durch Verschlechterung der Standortbedingungen für Tiere und Pflanzen, durch Vernichtung von Vorkommen seltener Tierarten. Als ökologisch hochwertige Lebensräume sind insbesondere Wälder, Streuobstwiesen und Fließgewässer einschließlich der jeweils vorkommenden Arten und Lebensgemeinschaften betroffen.

Die Bündelung der Neubaustrecke mit der vorhandenen Verkehrsstrasse führt zu einer Verminderung zusätzlicher Zerschneidungseffekte. Die Reduzierung der mit dem Vorhaben verbundenen Folgemaßnahmen bewirkt eine Verringerung der Eingriffe in den Wasserhaushalt und der damit verbundenen Beeinträchtigung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen auf das unbedingt erforderliche Maß.

Dieser Eingriff kann nur teilweise durch Neuanlage und Entwicklung von gleichartigen Biotopen im Sinne des § 8 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz ausgeglichen werden. Für die verbleibenden Beeinträchtigungen werden in ausreichendem Umfang Ersatzmaßnahmen durchgeführt, d. h. Ersatzlebensräume in Form von Extensivgrünland, Waldbiotopen, Streuobstwiesen und naturnah gestalteten Fließgewässerabschnitten geschaffen, so daß der Eingriff in der Gesamtbilanz ausgeglichen wird im Sinne des § 11 Abs. 2 i. V. m. § 11 Abs. 4 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg.

Als erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigung ist die Verstärkung der Barrierewirkung der vorhandenen BAB A 8 für die Tierwelt zu nennen. Es besteht eine erhöhte Kollisionsgefahr und damit voraussichtlich eine erhöhte Verlustrate. Betroffen hiervon sind mobile Tierarten (Vögel, flugfähige Insekten, Säugetiere). Dieser Effekt wird durch entsprechende Maßnahmen (Seitenablagerungen, Lärmschutzwälle) soweit wie möglich vermindert. (Allerdings wird dadurch der Austausch zwischen den Lebensräumen beiderseits des künftig verbreiterten Verkehrsbandes zusätzlich behindert und der vorhandene Trenneffekt somit erhöht, was allerdings den anlagebedingten Auswirkungen zuzurechnen ist.)

### c) Schutzgut Boden

Das geplante Vorhaben führt zu erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen von Böden als Teil des Naturhaushaltes im Sinne von § 8 Bundesnaturschutzgesetz i. V. m. § 10

Naturschutzgesetz Baden-Württemberg. Durch das Vorhaben werden Funktionsverluste bzw. -beeinträchtigungen von Böden infolge Versiegelung, Aufschüttung, Abgrabung und bauzeitlich bedingter Inanspruchnahme im Umfang von insgesamt ca. 40 Hektar verursacht. Insofern ergibt sich aus den Naturschutzgesetzen wie aus § 7 BBodSchG die Verpflichtung, Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von nachteiligen Einwirkungen auf das Schutzgut Boden zu ergreifen.

Die baubedingte Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden ist erheblich: Bodenfunktionen gehen aufgrund von Versiegelungen völlig verloren. Durch Verdichtung des Unterbodens und Grundwasserabsenkungen wird das Bodengefüge und die Bodenfunktion gestört. Dieser Eingriff wird dadurch soweit wie möglich vermindert,

- daß die Baustelleneinrichtungen weitgehend auf dauerhaft für das Vorhaben beanspruchten Flächen angelegt werden,
- daß der Arbeitsstreifen i. d. R. auf zehn Meter Breite, im Bereich von Feuchtgebieten auf fünf Meter beschränkt bleibt,
- daß auf den lediglich bauzeitlich beanspruchten Flächen Maßnahmen zur Rekultivierung und zur Einleitung der Regeneration des Bodens erfolgen und
- daß ein fachgerechter Auf- und Abtrag sowie eine fachgerechte Behandlung des Oberbodens erfolgt.

Die anlagebedingten Auswirkungen Versiegelung, Überschüttung und Bodenabtrag führen zu einem dauerhaften Verlust bzw. zu einer dauerhaften Beeinträchtigung von Böden u. a. mit hochwertigen Funktionen als Filter und Puffer sowie als Ausgleichskörper im Wasserhaushalt.

Als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind insbesondere die Maßnahmen zu werten, die die Regulations- und Regenerationsfähigkeit der Böden fördern.

Es handelt sich dabei

- erstens um Renaturierungsmaßnahmen und Nutzungsextensivierungen zur Entwicklung und Wiederherstellung von Bodenfunktionen und zur Verringerung von Bodenbelastungen entlang der Fließgewässer,
- zweitens um Nutzungsänderungen und Extensivierungen zur Entwicklung von Bodenfunktionen und zur Verringerung von Bodenbelastungen (z. B. zwischen Egelberg und Hasenholz) oder westlich von Aichelberg) sowie
- drittens um Ersatzmaßnahmen, mit denen im Süden der Gemarkung Aichelberg die Bodenfunktion als Standort für natürliche Vegetation geschützt und entwickelt werden soll.

Im Zusammenwirken bewirken diese Maßnahmen eine Kompensation der beschriebenen, nicht vermeidbaren bzw. minderbaren Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden.

Erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden sind voraussichtlich nicht zu erwarten.

#### d) Schutzgut Wasser

##### da) Oberflächengewässer

Während der Bauphase kommt es zu Einleitungen in die offene Vorflut. Eine Beeinträchtigung der Gewässer im Hinblick auf die Wasserqualität wird durch die Vorschaltung eines Absatzbeckens vermindert. Zur Sicherung der Wasserqualität der Oberflächengewässer werden zusätzlich Qualitätskontrollen des abgeleiteten Grundwassers durchgeführt. Damit wird das baubedingte Risiko stofflicher Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer unter die Erheblichkeitsschwelle gesenkt.

Die Einleitungsmengen während der Bauzeit werden in der Weise beschränkt, daß keine erheblichen Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer im Hinblick auf die Wasserführung entstehen.

Das Vorhaben geht mit erheblichen anlagebedingten Eingriffen in Oberflächengewässer einher: Verlegung von Gewässern (Lindach, Seebach, Lachenbach, mehrere Wassergräben) sowie Änderung der Wasserführung der Oberflächengewässer Lindach und Seebach durch Einleitung der Entwässerung der Bahnstrecke in die offene Vorflut. Bewirkt wird hierdurch eine Veränderung des aktuellen Abflußverhaltens der Gewässer bis hin zu einer möglichen Erhöhung der Hochwassergefahr.

Der Eingriff in die Oberflächengewässer wird durch Verkürzung der zu verlegenden Gewässerstrecke der Lindach sowie des Quellabflusses aus dem Gewann „Unter dem Gäble“ vermindert. Durch Anhebung der Tiefendränagerohre sowie Versickerung von anfallendem Oberflächenabwasser in Vernässungsmulden werden die damit verbundenen Einleitungsmengen in die Vorfluter soweit wie möglich verringert.

Das Risiko einer Zuspitzung der Hochwassergefahr wird zusätzlich durch Anlage von vier Stauraumkanälen, eines Hochwasserrückhaltebeckens sowie von Regenrückhaltebecken so weit minimiert, daß davon auszugehen ist, daß die aktuelle Hochwasserschutzsituation verbessert wird.

Eine Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser im Hinblick auf Hochwasserrückhaltung und Hochwasserabfluß ist also infolge des gesamten Maßnahmenpaketes nicht erkennbar.

Der Veränderung der natürlichen Wasserführung, die die Summe der genannten Maßnahmen bewirken, wird durch eine naturnahe Gestaltung der Fluß- und Bachläufe ein-

schließlich der Retentionsflächen begegnet. Zum Ausgleich des verbleibenden Risikos werden zusätzliche Renaturierungsmaßnahmen an weiteren Gewässern durchgeführt. Weitere mögliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen als Ergebnis von wasserwirtschaftlichen Folgemaßnahmen werden durch eine möglichst naturnahe Gestaltung der Fließgewässer wie auch der Regenrückhaltebecken vermindert.

Erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer sind durch das Vorhaben voraussichtlich nicht zu erwarten, da

- erstens weder ein Herbizid- noch ein Streusalzeinsatz erfolgen wird,
- zweitens keine wassergefährdenden Stoffe in beachtenswerter Menge über die geplante Strecke transportiert werden sollen und
- drittens auf dieser Strecke ausschließlich geschlossene Toilettensysteme in den Zügen Verwendung finden.

#### db) Grundwasser

Die Baugrubenentwässerung führt zu Grundwasserandrang entlang der Fließgewässer, wodurch jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen entstehen.

Mit der Neubaustrecke gehen erhebliche anlagebedingten Auswirkungen einher:

- Anschnitt grundwasserführender Schichten im Bereich der Stützmauer östlich der NBS-Querung der Lindach, des Tunnelvoreinschnitts, des Tunnels sowie des anschließenden Trogs,
- Tiefendränage in den Einschnitten 1-5 sowie an technischen Bauwerken sowie
- Grundwasserabsenkung im näheren Umfeld der Trasse.

Um den Eingriff in den Grundwasserhaushalt zu minimieren, wird anfallendes Oberflächenabwasser versickert.

In der Wechselwirkung mit anderen Schutzgütern sind durch den Eingriff ins Wasserregime insbesondere Fauna und Vegetation entlang der Vorfluter potentiell gefährdet.

Diese mögliche Beeinträchtigung wird durch Grundwasserumleitung vermieden.

Die o. g. Maßnahmen führen voraussichtlich nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Wassergewinnung:

- Für die im Unterstrom liegenden privaten Brauchwassernutzungen sind Beeinträchtigungen zunächst nicht auszuschließen. Die aktuellen privaten Grundwassernutzungen werden jedoch in ein Beweissicherungsprogramm eingestellt, so daß erforderlichenfalls

die notwendigen Maßnahmen ergriffen werden und der Eingriff in die Gewässernutzung insoweit minimiert werden kann.

- Das zur Trinkwasserversorgung genutzte Grundwasservorkommen wird durch die Neubaustrecke nicht berührt; denn die Trinkwassergewinnungsanlage Aichelberg liegt bezogen auf die Grundwasserströmungsverhältnisse im Oberstrom der Neubaustrecke in einer Höhe von 490 m ü. NN.

#### e) Schutzgut Klima und Luft

Es ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen der klimatischen und lufthygienischen Verhältnisse durch die bau- oder betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens zu rechnen.

Erhebliche anlagebedingte Beeinträchtigungen sind allerdings zunächst aufgrund der Reliefveränderungen (Dämme, Seitenablagerungen, Einschnitte) und der Inanspruchnahme klimatisch relevanter Flächen zu erwarten; dies gilt insbesondere für den Verlust der Waldflächen „Im Hasenholz“ und „Im Ziegelrain“, die darüber hinaus die Funktion als Immissionsschutzwald bzw. als Filterfläche erfüllen.

Der Verlust des Immissionsschutzwaldes sowie die Beeinträchtigung der mikroklimatischen Verhältnisse werden durch die Gestaltungsmaßnahmen an der Neubaustrecke vermindert.

Die zu erwartende Veränderung der Kaltluftströme im Nahbereich erreicht aufgrund der geringen räumlichen Ausdehnung nicht die nächstgelegenen Siedlungen. Somit ist keine bedeutende Änderung der nächtlichen Versorgung der Siedlungen mit Frisch- und Kaltluft durch die geplante Bahntrasse in dem betrachteten Abschnitt zu erwarten. Eine erhebliche Beeinträchtigung findet insofern nicht statt.

Das verbleibende Risiko aufgrund des Verlustes des Klimaschutzwaldes wird durch die Neuanlage von Waldflächen kompensiert, so daß insgesamt unter Berücksichtigung aller Maßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen der klimatischen und lufthygienischen Verhältnisse zu erwarten sind.

#### f) Schutzgut Landschaft und Landschaftsbild

Aufgrund der baubedingten Auswirkungen des Vorhabens kommt es vorübergehend zu erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes während der Bauphase und bis zur Begrünung der Dämme und Seitenablagerungen. Aufgrund einer raschen Umsetzung der Gestaltungsmaßnahmen an den Böschungen wird dieser Eingriff jedoch so weit wie möglich vermindert.

Den Konfliktschwerpunkt hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft bilden die anlagebedingten Auswirkungen: der Eingriff ins Landschaftsbild durch Verlust von landschaftsprägenden Erscheinungen einerseits und die verschiedenen, z. T. weithin sichtbaren technischen Bauwerke und der damit einhergehenden Überformung andererseits ist erheblich und nachhaltig.

Durch die Gestaltungsmaßnahmen entlang der Trasse werden die anlagebedingten landschaftsästhetischen Beeinträchtigungen vermindert; es handelt sich dabei beispielsweise um Bepflanzung der Seitenablagerungen, um Obstbaumpflanzungen entlang der Trasse oder um eine landschaftsgerechte Gestaltung der Einschnittsböschungen. Ein funktionaler Ausgleich der verbleibenden Beeinträchtigungen vor Ort ist jedoch nur in gewissem Umfang möglich. Insofern sind die trassenfernen Ersatzmaßnahmen – Aufwertung des Landschaftsbildes v. a. durch Anlage von Streuobstwiesen und anderen landschaftsprägenden Strukturen, Waldrandgestaltung und Waldneubegründungen – zusätzlich als Kompensation für den Eingriff in das Landschaftsbild erforderlich.

Der anlagebedingte Eingriff ins Landschaftsbild kann in Folge der umfangreichen Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen im Sinne des § 8 Abs. 8 Bundesnaturschutzgesetz i. V. m. § 11 Abs. 4 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg als ausgeglichen angesehen werden.

Die betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens beeinträchtigen das Landschaftsbild aufgrund der vorhandenen Vorbelastung sowie der Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen nicht in erheblichem Umfang.

#### g) Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Die Neubautrasse quert das Grabungsschutzgebiet „Versteinerungen Holzmaden“, in dem fossilienreicher Schiefer ansteht. Im Bereich der Einschnitte und des Tunnels führt dies gegebenenfalls zu einem erheblichem Risiko für geschützte Fossilien. Dieses Risiko bau- und anlagebedingter Beeinträchtigungen wird durch Hinzuziehung von einem Experten, der die Baustelle regelmäßig überwacht, hinreichend vermindert.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen infolge von Strahlungen bzw. ablenkenden Magnetfeldern können für spezielle Sachgüter (Bildröhren, insbesondere von Monitoren, sowie medizinische Diagnosegeräte, z.B. EEG/EKG) nicht ausgeschlossen werden. Dieses Risiko kann von der Vorhabenträgerin nicht vermieden oder vermindert werden und bleibt somit für die Immissionsseite bestehen.

## 6. Gesamtabwägung und Zusammenfassung

Die vorgenommene Planprüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt hat unter Berücksichtigung aller Stellungnahmen, Einwendungen, Bedenken und Anregungen ergeben, daß die beantragte Maßnahme in der nunmehr vorliegenden Planung geeignet ist, das angestrebte Planungsziel zu erreichen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft und kommt zu dem Ergebnis, daß nach eingehender Abwägung der Umweltbelange sowie der Positiveffekte und der Konfliktpotentiale die Umweltverträglichkeit der Maßnahme hinreichend gesichert ist und das Planvorhaben genehmigt werden kann.

Die Realisierung der Maßnahme ist mit einem hohen Nutzen für den Menschen und seine Umwelt verbunden. Es tritt eine erhebliche Verbesserung des Schienenpersonen- und -güterverkehrs auf der hochbelasteten Strecke zwischen Stuttgart und Ulm ein. Zusammen mit den Neubau- und Ausbaustrecken der europäischen Nachbarstaaten entsteht aus den nationalen Hochgeschwindigkeitsnetzen ein internationales Netz, das alle europäischen Verkehrszentren verbindet und damit die verkehrliche Position der europäischen Bahnen stärken und gleichzeitig die Integration Europas fördern soll. Die Ost-West-Verbindung über Stuttgart - München ist dabei von herausgehobener Bedeutung.

## 7. Kosten

Für diesen Planfeststellungsbeschluß sind gemäß Artikel 3 § 3 (6) Eisenbahnneuordnungsgesetz Kosten (Gebühren und Auslagen) zu erheben, die die DB Netz AG als Antragstellerin zu tragen hat.

## C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluß kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muß den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle 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 Tatsachen, durch deren Berücksichtigung

oder Nichtberücksichtigung im Verwaltungsverfahren er sich beschwert fühlt, anzugeben. Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof muß sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer Deutschen Hochschule als Bevollmächtigtem vertreten lassen, soweit er einen Antrag stellt. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluß für diese Betriebsanlage der Eisenbahnen des Bundes, für die nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluß nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim gestellt und begründet werden.

## D. Ausfertigungen

Dieser Planfeststellungsbeschluß wird 6-fach ausgefertigt.

1. und 2. Ausfertigung Vorhabenträgerin
3. bis 6. Ausfertigung zur Auslegung bei den betroffenen Gemeinden

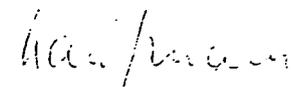
Ausgefertigt:

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Stuttgart

Stuttgart, den 13.08.1999

Im Auftrag

  
(Kaufmann)

