



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

~~Ø Dsm~~
~~Ø GLW~~
~~Ø HVE~~ ▲
~~Ø SGL~~
~~Ø SKI~~ Ø ALLO

59122-591pä/010-2015#003
Eisenbahn-Bundesamt, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart

Mit Zustellungsurkunde

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Bearbeitung: Herr Vogt
Telefon: +49 (711) 22816-122
Telefax: +49 (711) 22816-699
e-Mail: VogtS@eba.bund.de
sb1-kar-stg@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 26.10.2015
VMS-Nummer 3327503

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
59122-591pä/010-2015#003

Betreff: Planänderungsbescheid nach § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart - Ulm; PFA 2.3, 4. PÄ zusätzlicher Rettungsplatz im Bereich Unterführung BAB A8“
Bezug: Ihr Antrag vom 03.03.2015, Az.: I.GV(7) Ve
Anlagen: - Ausfertigung des Planänderungsbescheid (Text) vom 26.10.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

eine Ausfertigung des oben genannten Planänderungsbescheid mit Rechtsbehelfsbelehrung wird Ihnen hiermit zugestellt. Eine Ausfertigung des genehmigten Plans geht Ihnen mit getrennter Post zu.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Vogt
Vogt

 DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH 29.10.15 Eingang: 28. Okt. 2015		 28.10.15
Bearbeitung		
Original an		
		

Ø Türk



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az: 59122-591pä/010-2015#003
Datum: 26.10.2015

3. Ausfertigung

Bescheid

zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses

vom 12. November 2008

**für die ICE-Neubaustrecke Wendlingen-Ulm,
PFA 2.3 (Albhochfläche)**

- NBS -

und

**den Ausbau der BAB A 8 Karlsruhe-München,
Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West**

- BAB -

des Regierungspräsidiums Tübingen

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

für das Vorhaben

**„Großprojekt Stuttgart - Ulm; PFA 2.3, 4. Pfa
zusätzlicher Rettungsplatz im Bereich Unterfahrung BAB A8“,**

an der Strecke 4813, Stuttgart Zuffenhausen – Ulm Hbf

Vorhabenträger:

**DB Netz AG, Theodor-Heuss-Allee 7, 60486 Frankfurt,
diese vertreten durch:**

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Rappienstraße 17, 70191 Stuttgart

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

Bescheid:

A Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der geänderte Plan für das Vorhaben „Großprojekte Stuttgart-Ulm, PFA 2.3, 4. PÄ – zusätzlicher Rettungsplatz im Bereich der Unterfahrung BAB 8“ wird festgestellt. Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt und durch die geänderte Planung ersetzt oder ergänzt. Im Übrigen bleibt der festgestellte Plan einschließlich seiner Nebenbestimmungen unberührt.

Gegenstand des Vorhabens ist die Errichtung eines zusätzlichen Rettungsplatzes vor dem Tunnel „Unterfahrung der BAB“. Der Rettungsplatz hat eine Größe von 500 m², einen Zugang zum Gleis mit einer Breite von 2,25 m und einer 6,50 m breiten Rettungszufahrt.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht zur Planänderung vom 12.06.2015 6 Seiten	
3B	Bauwerksverzeichnis 3 Seiten	Ändert Anlage 3B
4	Lagepläne	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
4.1	Lagepläne NBS	
DB 4.1 Blatt 2B von 24	Lageplan; km 54,100 ... 54,526	Ersetzt Blatt 2A von 24
DB 4.1 Blatt 3B von 24	Lageplan; km 54,526 ... 54,646	Ersetzt Blatt 3A von 24
9	Grunderwerb	
DB 9.1B	Grunderwerbsverzeichnis Seite 8 und 13	Ändert Anlage 9.1B
9.3	Grunderwerbspläne	
DB 9.3 Blatt 2B von 25	Grunderwerbsplan; km 54,100 ... 54,526	Ersetzt Blatt 2A von 25
DB 9.3 Blatt 3B von 25	Grunderwerbsplan; km 54,526 ... 54,646	Ersetzt Blatt 3A von 25
15	Hydrogeologie, Wasserwirtschaft und Entwässerung	
15.4	Entwässerungslagepläne	
DB 15.4 Blatt 3B von 23	Lageplan Streckenentwässerung Km 54,526 ... 55,645	Ersetzt Blatt 3A von 23
Anhang 1	Formular zur Umwelterklärung, 6 Seiten	Nur zur Information
Anhang 2	Stellungnahme der ARGE Baader-Bosch vom 09.06.2015 16 Seiten insgesamt	Nur zur Information
Anhang 3	E-Mail des Regierungspräsidium Tübingen vom 18.02.2015 zur Zuständigkeit bezüglich Planänderung, 2 Seiten	Nur zur Information
Anhang 4	Einverständniserklärungen der betroffenen Grundstückseigentümer; 12 Seiten insgesamt	Nur zur Information
Anhang 5	Mehrere Schreiben und E-Mails des Deutschen Rotes Kreuz und des Landratsamt Alb-Donau-Kreis; 11 Seiten insgesamt	Nur zur Information
Anhang 6	Bewertungsbericht Nr. 0696/007/2014 des Eisenbahn-Cert vom 12.12.2014 (10 Seiten) Teilentwurfshft 230 der DB Netz AG vom 22.01.2014 (6 Seiten) Anlage DB 4.1 Blatt 2B und 3B von 24	Nur zur Information

A.3 Nebenbestimmungen und Hinweise

A.3.1 VV BAU und VV BAU-STE

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-

STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

A.3.2 Ersatzzahlung

Für nicht zu vermeidende und nicht in angemessener Frist auszugleichende oder zu ersetzende Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird eine Ersatzzahlung in Höhe von 5.832,- Euro festgesetzt. Die Zahlung ist vor Durchführung des mit der Planänderung genehmigten Eingriffs an die Stiftung Naturschutzfond beim Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz des Landes Baden-Württemberg unter Verwendung des Kontos

IBAN DE 6005 0101 0002 8288 88,
BIC SOLADEST (Landesbank Baden-Württemberg)

zu leisten.

Weitere Hinweise zur Durchführung der Überweisung finden sich unter [„http://www.stiftung-naturschutz-bw.de“](http://www.stiftung-naturschutz-bw.de).

A.3.3 Sofortige Vollziehung

Dieser Bescheid ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

A.4 Gebühren

Die Gebühren des Verfahrens trägt der Vorhabenträger. Die Höhe der Gebühren wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Das Regierungspräsidium Tübingen hat am 12. November 2008 den Plan für das Vorhaben „ICE-Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, PFA 2.3 (Albhochfläche) - NBS - und den Ausbau der BAB A 8 Karlsruhe-München, Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West - BAB -“ festgestellt. Der festgestellte Plan ist noch nicht abschließend umgesetzt worden. Gegenstand der Planänderung ist die Errichtung eines zusätzlichen Rettungsplatzes vor dem Tunnel „Unterfahung der BAB“. Der Rettungsplatz hat eine Größe von 500 m², einen Zugang zum Gleis mit einer Breite von 2,25 m und eine 6,50 m breiten Rettungszufahrt.

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

B.1.2 Verfahren

Die DB Netz AG, vertreten durch die DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH, hat mit Schreiben vom 03.03.2015, Az. I.GV(7) Ve, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart - Ulm; PFA 2.3, 4. Pā zusätzlicher Rettungsplatz im Bereich Unterfahung BAB A8“ beantragt. Der Antrag ist am 06.03.2015 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Es bedarf weder eines Anhörungsverfahrens noch der öffentlichen Bekanntgabe dieser Entscheidung, weil es sich um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung handelt (§ 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG).

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 9. Februar 2015, Az. 59122-591pā/010-2015#003, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 3a, 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 2. Juli 2015 die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange durchgeführt. Die Gemeindeverwaltung Laichinger Alb wurde durch Übermittlung der Unterlagen per E-Mail durch die Vorhabenträgerin am 9. Juli 2015 beteiligt.

Die Stellungnahmen des Deutschen Roten Kreuzes, des Kreisverbandes Göppingen e. V., des Gemeindeverwaltungsverbandes Laichinger Alb und des Landratsamtes Göppingen enthielten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen.

Die Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen vom 30. Juli 2015 und die Stellungnahme des Landratsamtes Alb-Donau-Kreis vom 22. Mai 2014, die bereits mit den Antragsunterlagen vorgelegt wurde, enthielten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung, die vor Fertigstellung des Vorhabens erfolgen, bedarf es nach § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG keines Anhörungsverfahrens und keiner öffentlichen Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses.

Die beantragte Änderung ist von unwesentlicher Bedeutung. Weder Abwägungsvorgang noch -ergebnis werden hierdurch nach Struktur und Inhalt berührt. Die Frage sachgerechter Zielsetzung und Abwägung im Sinne der Gesamtplanung wird also nicht erneut aufgeworfen. Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorha-

bens bleiben im Wesentlichen gleich; lediglich bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile werden geändert.

Das Vorhaben hat Änderungen von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zum Gegenstand. Gegenstand des Vorhabens ist der zusätzliche Rettungsplatz. Die Änderungen sind räumlich und sachlich eng begrenzt. Die hierdurch zusätzlich betroffenen, abwägungserheblichen Belange werfen Konflikte auf, die bewältigt werden können, ohne die Gesamtplanung in Frage zu stellen.

B.2.2 Zuständigkeit

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

B.3 Umweltverträglichkeit

Nach §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sog. Screening-Verfahren (einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen.

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft die Änderung eines UVP-pflichtigen Vorhabens. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 3c Sätze 1 und 3 UVPG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht. Die verfahrenslleitende Verfügung wurde im Internet veröffentlicht.

B.4 Materieell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Das durch diesen Bescheid geänderte Vorhaben genügt dem in der Rechtsprechung entwickelten Gebot der Planrechtfertigung. Es entspricht den Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und wird durch einen konkreten Bedarf getragen. Die dem Ausgangsbescheid zu Grunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt. Die mit diesem Bescheid zugelassene Änderung der Bauausführung schränkt weder dessen Funktion noch dessen Kapazität ein und stellt keine tatsächlichen Hindernisse für die Verwirklichung des Gesamtprojektes dar.

B.4.2 Abzuwägende Belange

B.4.2.1 Grunderwerb

Für die benötigten Flächen, die über den bereits planfestgestellten Umfang hinausgehen, liegen dem Eisenbahn-Bundesamt sämtliche Einverständniserklärungen der jeweiligen Eigentümer vor.

B.4.2.2 Grundwasserschutz

Entsprechend der Forderung des Regierungspräsidiums Tübingen, wonach dem Auffangen des anfallenden Löschwassers im Regenklärbecken aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht zugestimmt werden könne, wird die vorhandene Sammelleitung DN 1000 als Stauraumkanal ausgebildet.

Im Brandfall wird dort das anfallende Löschwasser aus dem Tunnel „Unterfahung BAB“ zum Tiefpunkt am Ostportal und von dort über die abgedichtete NBS-Entwässerung in den Stauraumkanal geleitet. Der Stauraumkanal wird hierzu mittels Absperrschieber bei Schacht 54/15B vom Betriebsleiter per Fernsteuerung abgesperrt. Das hierbei entstehende Stauraumvolumen beträgt ca. 131 m³.

Das anfallende Löschwasser wird gemäß der Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 07.09.2015 abgepumpt und mittels Tankwagen abgefahren. Während des Brandereignisses ist eine ständige Leerung des Stauraumkanals sichergestellt. Gemäß der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ des Eisenbahn-Bundesamtes ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, ein Notfallmanagement aufzubauen und vorzuhalten. Ein wesentliches Element ist u. a. die Zuweisung von Aufgaben und Verantwortungen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es daher zum Zeitpunkt der Planfeststellung ausreichend, die noch nicht endgültig festgelegte Regelung zum Abtransport des anfallenden Löschwassers offen zu lassen, da diese im Rahmen der Ausführungsplanung und Inbetriebnahme zu regeln ist.

Sowohl nach der EU-Verordnung Nr. 1303/2014 vom 18.11.2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ im Eisenbahnsystem der Europäischen Union (TSI SRT) als auch nach der Richtlinie „Anforderung des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ des Eisenbahn-Bundesamtes genügt eine bevorratete Löschwassermenge von 100 m³. Darüber hinausgehende Anforderungen wären nur dann anzulegen, wenn es hierfür Anhaltspunkte gäbe. Dies ist hier nicht der Fall. Es gibt wenig aussagekräftige Nachweise zum Löschwasserverbrauch in konkreten Brandfällen. Im Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „PFA 2.1 a/b, NBS Wendlingen – Ulm, Albvorland“ (Beschluss vom 23.03.2015 (Az.: 591ppw/029-2300#010)) verweist die Vorhabenträgerin auf einen Vollbrand eines mit Papier beladenen Güterwagens im Leinebuschtunnel bei Göttingen im Jahr 1999, der erfolgreich mit ca. 5 m³ Wasser gelöscht werden konnte. Entsprechend den Vorgaben der Vorhabenträgerin im Flucht- und Rettungskonzept sind betriebliche Maßnahmen vorgesehen, um im Freien bereits brennende Züge noch vor der Einfahrt in einen Tunnel anzuhalten. Bei einer Brandentwicklung im Tunnel hält der Zug durch Nutzung der Notbremsüberbrückung und der Notlaufeigenschaften aller zugelassenen Fahrzeuge für mindestens 15 Minuten selbst unter Vollbrandbedingungen erst nach Verlassen des Tunnels. Dass dieses seltene Ereignis mit einem Starkregenereignis, bei dem der Rückhalteraum von insgesamt 131 m³ schon (zum Teil) gefüllt ist, zusammenfällt, ist noch unwahrscheinlicher. Leichtflüssigkeiten, die im Zeitraum zwischen Unfall und Absperrung des Stauraumkanals dennoch in das Regenklärbecken gelangen, werden durch die vorhandene Tauchwand zurückgehalten. Hierfür

steht ein Volumen von 64 m³ zur Verfügung. Dadurch kann für diesen äußerst unwahrscheinlichen Fall davon ausgegangen werden, dass keine kontaminierten Flüssigkeiten in die nachgeschaltete Versickerungsanlage gelangen. Daher ist das Stauvolumen von 131 m³ aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für das maximal anfallende Löschwasser von 100 m³ zuzüglich des Betriebswassers ausreichend. Dem wasserwirtschaftlichen Vorsorgeprinzip des § 55 Abs. 1 Satz 1 Wasserhaushaltsgesetz ist damit Rechnung getragen.

B.4.2.3 Flucht- und Rettungskonzept, Größe des Rettungsplatz

Der Tunnel „Unterfahung der BAB“ hat eine Länge von 377 m und ist im Sinne der Richtlinie „Anforderung des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunnel“ des Eisenbahn-Bundesamtes nicht als Tunnel zu betrachten. In diesem Fall kommt, wie von der Vorhabenträgerin erläutert, die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ des Eisenbahn-Bundesamtes zum Tragen.

Dagegen gelten gemäß TSI SRT, Anhang, Abschnitt 4.2.1.7. zwei oder mehr aufeinanderfolgende Tunnel als ein einziger Tunnel, wenn keine der folgenden Bedingungen erfüllt ist: (1) Der Abstand im Freien zwischen den Tunneln ist größer als die maximale Länge des Zuges, der auf der Strecke verkehren soll, zuzüglich 100 m, und (2) der Bereich im Freien und die Gleissituation im Umfeld zwischen den Tunneln ermöglichen es den Reisenden, sich entlang eines sicheren Raumes vom Zug weg zu begeben. Der sichere Raum muss alle Reisenden aufnehmen können, die der maximalen Kapazität eines Zuges entsprechen, der auf der Strecke verkehren soll. Bereits Bedingung (1) ist nicht erfüllt, da der Abstand zwischen Tunnel „Unterfahung BAB“ und dem Steinbühlentunnel im PFA 2.2 ca. 430 m und damit weniger als die maximale Länge der Züge, die die Vorhabenträgerin einzusetzen beabsichtigt, zuzüglich 100 m, beträgt.

Abschnitt 4.2.1.7., lit. c), Ziff. (1) sowie lit. d), Ziff. (1) des Anhanges der TSI SRT fordert an den Zufahrten in der Nähe des Tunnels Rettungsbereiche mit einer Größe von mindestens 500 m² und einem Löschwasservorrat von mindestens 100 m³. Wie dem beigefügten Bewertungsbericht Nr. 0696/007/2014 des Eisenbahn-Cert für das

Teilsystem Infrastruktur zu entnehmen ist, sind die Anforderungen gemäß TSI SRT, Tabelle E, erfüllt. Voraussetzung für den Bewertungsbericht ist zum einen der beantragte 500 m² große Rettungsplatz mit dem 100 m³ fassenden Löschwasserbehälter am Ostportal und zum anderen der Rettungsplatz am Portal Hohenstadt des Steinbühl tunnels, der einen Abstand von ca. 294 m zum Westportal des Tunnels „Unterfahung der BAB“ hat. Der Rettungsplatz am Portal Hohenstadt des Steinbühl tunnels hat eine Größe von 1.500 m² und einen ebenfalls 100 m³ fassenden Löschwasserbehälter. Die Förderung des Wassers zum Ereignisort wird durch Pumpen und Schläuche der Feuerwehren erfolgen.

Mit Errichtung des 500 m² großen Rettungsplatzes mit einem 100 m³ fassenden Löschwasserbehälter am östlichen Portal der Unterfahung der BAB A 8 sind sowohl die nationalen Vorschriften (Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“) als auch die TSI SRT bezüglich der notwendigen Größe des Rettungsplatzes eingehalten. Der Forderung des Landratsamtes Alb-Donau-Kreis, einen „zusätzlichen“ Rettungsplatz entsprechend der Richtlinie „Anforderung des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunnel“ auszuführen, ist nicht erforderlich und kann insoweit nicht entsprochen werden. Die Richtlinie „Anforderung des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunnel“ ist – wie oben ausgeführt – vorliegend nicht einschlägig. Auch unter Berücksichtigung der vereinheitlichenden Betrachtung durch die TSI SRT, die die Unterfahung BAB A 8 dem anliegenden Steinbühl tunnel gleichsam zurechnet, ergibt sich nichts anderes. TSI SRT und die Richtlinie „Anforderung des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunnel“ haben unterschiedliche Zielsetzungen: Während die erste bezweckt, interoperable Standards für einen ungehinderten Verkehr unter harmonisierten Sicherheitsbedingungen in Eisenbahntunneln zu setzen (Abschnitt 1.1, lit. b) und c) des Anhangs der TSI SRT), zielt letzte darauf ab, einheitliche nationale Sicherheitsstandards für Eisenbahntunnel ab einer Länge von 500 m zu statuieren. Da die Anforderungen der jeweiligen Regelwerke bei diesem Vorhaben erfüllt sind, wäre die Verpflichtung, noch darüber hinaus gehende Anforderungen, wie der geforderte Rettungsplatz mit einer Größe von 1.500 m², zu erfüllen, unzulässig und unverhältnismäßig.

B.4.2.4 Naturschutz und Landschaftspflege, Ersatzzahlungen

Durch den Bau des zusätzlichen Rettungsplatzes im Bereich der Unterfahrung BAB 8 kommt es zu einer geringfügigen Zunahme von erheblichen Beeinträchtigungen bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Boden, Klima und Landschaftsbild. Der daraus resultierende erhöhte Kompensationsbedarf ist bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Klima und Landschaftsbild durch den Kompensationsüberschuss aus dem Planfeststellungsbeschlusses vom 12. November 2008 für die ICE-Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, PFA 2.3 (Albhochfläche) - NBS – und den Ausbau der BAB A 8 Karlsruhe-München, Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West - BAB - des Regierungspräsidiums Tübingen gedeckt. Für das Schutzgut Boden erhöht sich das bestehende Kompensationsdefizit um 0,54 ha auf 161,02 ha. Dieses Kompensationsdefizit kann, wie im Planfeststellungsbeschluss unter Punkt 8 ff. dargestellt, nicht mit zusätzlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Die Vorhabenträgerin wird daher unter Punkt A.3.2 zu einer Ersatzzahlung verpflichtet.

Dieser zusätzliche Eingriff in Natur und Landschaft ist dennoch zuzulassen, da in Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange, speziell der öffentlichen Sicherheit der planfestgestellten Eisenbahnstrecke im Korridor Stuttgart – Ulm gegenüber den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege Vorrang einzuräumen ist.

Die Höhe der Abgabe für die geringfügige Zunahme wird entsprechend den Vorgaben im Planfeststellungsbeschluss festgelegt. Die Ausgleichsabgabe für das Schutzgut Boden setzt sich daher wie folgt zusammen:

$$5400 \text{ m}^2 \times 1,08 \text{ €/m}^2 = 5.832,-\text{€}$$

Der Zahlungsempfänger ergibt sich aus §§ 15 Abs. 4, 62 Abs. 3 Nr. 2 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg.

B.4.3 VV BAU und VV BAU-STE

Unter A.3.1 ist dem Vorhabenträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die

notwendigen Anträge zustellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 – 11 A 5/96).

B.5 Gesamtabwägung

Am gegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Die Änderungen sind auf Grund der Neuerungen in der TSI SRT notwendig geworden und von der Vorhabenträgerin umzusetzen. Betroffene Eigentümer haben der durch diese Planänderung erforderlich gewordenen zusätzlichen Inanspruchnahme von Grundstücken zugestimmt. Konflikte der Planänderung mit anderen Belangen konnten durch die aufgenommenen Nebenbestimmungen bewältigt werden.

B.6 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG, 26 Abs. 1 Satz 1 Nummer 9, 7h Abs. 1 AEG, 4 Abs. 1, 6 Abs. 1 Nr. 2 Bundesgebührengesetz, 1, 2 Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes in Verbindung mit deren Anlage 1, Teil I, Abschnitt 2, Nr. 2.18.

C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage kann auch auf elektronischem Wege erhoben werden. Sie muss in diesem Fall den Vorschriften der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesverwaltungsgericht und Bundesfinanzhof vom 26. November 2004 (BGBl. I S. 3091) entsprechen.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/ Stuttgart, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

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

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

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Bescheid hat gem. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 3 VwGO in Verbindung mit § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG und Ziff. 1, lit. a), lfd. Nr. 20 der Anlage zu § 1 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Bescheid gem. § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Bescheides beim Bundesverwaltungsgericht gestellt und begründet werden (§ 18e Abs. 2 Satz 2 AEG).

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Stuttgart, den
Az.: 59122-591pä/010-2015#003
VMS-Nr.: 3327503

Im Auftrag

Vogt
Vogt

