



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az: 59160-591pä/005-2304#011
Datum: 23.04.2015

Bescheid

**zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses
vom 28. Januar 2005,
Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1
(Talquerung mit neuem Hauptbahnhof)**

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

für das Vorhaben

**„Großprojekt Stuttgart 21“, PFA 1.1, 6. PÄ - Änderung Zugangs-
schalen Hbf, Bahnsteigzugänge und Ausführung im Bereich der
Lounge der Verkehrsstation sowie Entfall des Versorgungstunnels**

in Stuttgart

Bahn-km -0,442 bis 0,432

der Strecke 4813

**Vorhabenträgerin:
DB Netz AG und DB Station & Service AG,
vertreten durch DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplienstraße 17
70191 Stuttgart**

Auf Antrag der DB Station & Service AG und der DB Netz AG (Vorhabenträgerin), ursprünglich vertreten durch die DB Projektbau GmbH, nunmehr 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 „Großprojekt Stuttgart 21“, PFA 1.1, 6. PÄ - Änderung Zugangsschalen Hbf, Bahnsteigzugänge und Ausführung im Bereich der Lounge der Verkehrsstation sowie Entfall des Versorgungstunnels, Bahn-km -0,442 bis 0,432 der Strecke 4813, 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 im Wesentlichen die geänderte Ausführung der Zugangsschalen, die zum Teil verkleinert und in ihrer Lage geändert werden, die geänderte Anordnung der Bahnsteigzugänge inklusive Anpassungen der Stege und Aufzüge in der Bahnhofshalle und die Errichtung zusätzlicher Fluchttreppenhäuser sowie Änderungen im Bereich der Lounge, die mit einer Anpassung auf dem künftigen Straßburger Platz einhergehen. Der Versorgungstunnel entfällt.

A.2 Planunterlagen

Die Planänderung umfasst die folgenden Planunterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
A	Anlagenverzeichnis, 4 Seiten vom 27.01.2015	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
B	Gesamtinhaltsverzeichnis, 29 Seiten	Nur zur Information
1	Erläuterungsbericht Teil III Beschreibung des Planfeststellungsbeschluss 320 Seiten gesamt, Stand: 16.01.2012	
3	Bauwerksverzeichnis Die Seiten 3 und 47 Stand: 16.01.2012	
4	Anlage 4.1, Blatt 1a von 1 Lageplan Nord; Gleis- / Bahnsteigebene; Ebene (-1) Maßstab 1:1000, Stand 30.01.2015	Ersetzt Anlage 4.1 Blatt 1 von 1
4	Anlage 4.2, Blatt 1a von 1 Lageplan Nord; Zugangsebene; Ebene (0) Maßstab 1:1000, Stand 30.01.2015	Ersetzt Anlage 4.2 Blatt 1 von 1
4	Anlage 4.3, Blatt 1a von 1 Lageplan Nord; Draufsicht; Ebene (+1) Maßstab 1:1000, Stand 30.01.2015	Ersetzt Anlage 4.3 Blatt 1 von 1
4	Anlage 4.4, Blatt 1B von 1 Lageplan Süd; Gleis- / Bahnsteigebene; Ebene (-1) Maßstab 1:1000, Stand 30.01.2015	Ersetzt Anlage 4.4 Blatt 1a von 1
4	Anlage 4.5, Blatt 1B von 1 Lageplan Süd; Zugangsebene; Ebene (0) Maßstab 1:1000, Stand 30.01.2015	Ersetzt Anlage 4.5 Blatt 1a von 1
4	Anlage 4.6, Blatt 1a von 1 Lageplan Süd; Draufsicht; Ebene (+1) Maßstab 1:1000, Stand 30.01.2015	Ersetzt Anlage 4.6 Blatt 1 von 1
4	Anlage 4.7, Blatt 1a von 1 Lageplan; Verlegung Stadtbahn Heilbronner Str. Maßstab 1:1000, Stand 30.01.2015	Ersetzt Anlage 4.7 Blatt 1 von 1
4	Anlage 4.8, Blatt 1a von 1 Lageplan S-Bahn; Verbindungsebene; Ebene (-2) Maßstab 1:1000, Stand 30.01.2015	Ersetzt Anlage 4.8 Blatt 1 von 1
4	Anlage 4.10, Blatt 1B von 1 Lageplan; Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie Maßstab 1:1000, Stand 30.01.2015	Ersetzt Anlage 4.10 Blatt 1a von 1
7	Anlage 7.1.5.1, Blatt 1a von 1 Städtebaulicher Gesamtplan Maßstab 1:1000, Stand: 23.04.2015	Nur zur Information
7	Anlage 7.1.5.3, Blatt 1a von 1 Nördliches Bahnhofsgebäude, Ebene E -1a Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.3 Blatt 1 von 1

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7	Anlage 7.1.5.4, Blatt 1a von 4 Nördliches Bahnhofsgebäude, Ebene E -1 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.4 Blatt 1 von 4
7	Anlage 7.1.5.4, Blatt 2a von 4 Bahnhofshalle, Ebene E -1 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.4 Blatt 2 von 4
7	Anlage 7.1.5.4, Blatt 3a von 4 Bahnhofshalle, Ebene E -1 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.4 Blatt 3 von 4
7	Anlage 7.1.5.5, Blatt 1a von 5 Nördliches Bahnhofsgebäude, Ebene E 0 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.5 Blatt 1 von 5
7	Anlage 7.1.5.5, Blatt 2a von 5 Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie, Ebene E 0 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.5 Blatt 2 von 5
7	Anlage 7.1.5.5, Blatt 3a von 5, Bahnhofshalle, Ebene E 0 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.5 Blatt 3 von 5
7	Anlage 7.1.5.5, Blatt 4a von 5, Bahnhofshalle, Ebene E 0 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.5 Blatt 4 von 5
7	Anlage 7.1.5.5, Blatt 5a von 5, Bonatzgebäude, Ebene E 0 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.5 Blatt 5 von 5
7	Anlage 7.1.5.6, Blatt 1a von 5, Nördliches Bahnhofsgebäude, Ebene E +1 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.6 Blatt 1 von 5
7	Anlage 7.1.5.6, Blatt 2a von 5, Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie, Ebene E +1 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.6 Blatt 2 von 5
7	Anlage 7.1.5.6, Blatt 3a von 5, Bahnhofshalle, Ebene E +1 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.6 Blatt 3 von 5
7	Anlage 7.1.5.6, Blatt 4a von 5, Bahnhofshalle, Ebene E +1 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.6 Blatt 4 von 5
7	Anlage 7.1.5.6, Blatt 5a von 5, Bonatzgebäude, Ebene E +1 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.6 Blatt 5 von 5
7	Anlage 7.1.5.7, Blatt 1a von 2,	Ersetzt Anlage

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Nördliches Bahnhofsgebäude, Ebene E +2 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	7.1.5.7 Blatt 1 von 2
7	Anlage 7.1.5.7, Blatt 2a von 2, Bonatzgebäude, Ebene E +2 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.7 Blatt 2 von 2
7	Anlage 7.1.5.8, Blatt 1a von 2, Nördliches Bahnhofsgebäude, Ebene E +3 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.8 Blatt 1 von 2
7	Anlage 7.1.5.8, Blatt 2a von 2, Bonatzgebäude, Ebene E +3, Ebene E +2a Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.8 Blatt 2 von 2
7	Anlage 7.1.5.9, Blatt 1a von 1, Nördliches Bahnhofsgebäude, Ebene E +4 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Nur zur Informa- tion
7	Anlage 7.1.5.10, Blatt 1a von 1, Nördliches Bahnhofsgebäude, Ebene E +5 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Nur zur Informa- tion
7	Anlage 7.1.5.11, Blatt 1a von 1, Nördliches Bahnhofsgebäude, Ebene E +6 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Nur zur Informa- tion
7	Anlage 7.1.5.12, Blatt 1a von 1, Nördliches Bahnhofsgebäude, Ebene E +7 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Nur zur Informa- tion
7	Anlage 7.1.5.13, Blatt 1a von 2, Bahnhofshalle Querschnitt Q1 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.13 Blatt 1 von 2
7	Anlage 7.1.5.13, Blatt 2a von 2, Bonatzgebäude Querschnitt Q1 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.13 Blatt 2 von 2
7	Anlage 7.1.5.14, Blatt 2a von 3, Bahnhofshalle Querschnitt Q2 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.14 Blatt 2 von 3
7	Anlage 7.1.5.14, Blatt 3a von 3, Bonatzgebäude Querschnitt Q2 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.14 Blatt 3 von 3
7	Anlage 7.1.5.15, Blatt 1a von 2, Bahnhofshalle Querschnitt Q4 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.15 Blatt 1 von 2
7	Anlage 7.1.5.15, Blatt 2a von 2, Bonatzgebäude Querschnitt Q4	Ersetzt Anlage 7.1.5.15 Blatt 1

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	von 2
7	Anlage 7.1.5.16, Blatt 2a von 3, Bahnhofshalle Querschnitt Q6 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.16 Blatt 2 von 3
7	Anlage 7.1.5.16, Blatt 3a von 3, Bonatzgebäude Querschnitt Q6 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.16 Blatt 3 von 3
7	Anlage 7.1.5.17, Blatt 1a von 2, Bahnhofshalle Querschnitt Q7 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.17 Blatt 1 von 2
7	Anlage 7.1.5.17, Blatt 2a von 2, Bonatzgebäude Querschnitt Q7 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.17 Blatt 2 von 2
7	Anlage 7.1.5.18, Blatt 1a von 1, Bahnhofshalle Querschnitt Q9 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.18 Blatt 1 von 1
7	Anlage 7.1.5.21, Blatt 1a von 1, Bahnhofshalle Querschnitt QC Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.21 Blatt 1 von 1
7	Anlage 7.1.5.23, Blatt 1a von 1, Bonatzgebäude Längsschnitt L1 Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.23 Blatt 1 von 1
7	Anlage 7.1.5.24, Blatt 1a von 1, Bonatzgebäude Längsschnitt L2 Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.24 Blatt 1 von 1
7	Anlage 7.1.5.25, Blatt 1a von 1, Klettpassage Längsschnitt L1 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.25 Blatt 1 von 1
7	Anlage 7.1.5.26, Blatt 1a von 2, Bahnhofshalle Längsschnitt L2, Achse A1 – A10 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.26 Blatt 1 von 2
7	Anlage 7.1.5.26, Blatt 2a von 2, Bahnhofshalle Längsschnitt L2, Achse A11 – A16 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.26 Blatt 2 von 2
7	Anlage 7.1.5.28, Blatt 1a von 1, Bahnhofshalle Längsschnitt L4, Achse A10 – A1 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.28 Blatt 1 von 1
7	Anlage 7.1.5.29, Blatt 1a von 1, Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie, Querschnitt QD Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.29 Blatt 1 von 1

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7	Anlage 7.1.5.30, Blatt 1a von 1, Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie, Längsschnitt L5 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.30 Blatt 1 von 1
7	Anlage 7.1.5.31, Blatt 1a von 1, Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie, Längsschnitt L6 Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.31 Blatt 1 von 1
7	Anlage 7.1.5.32, Blatt 1a von 3, Bonatzgebäude, Mechanische Entrauchung, Schemaschnitt Maßstab 1:200, Stand: 23.04.2015	Nur zur Information
7	Anlage 7.1.5.33, Blatt 2a von 15, Eingriffe ins Bonatzgebäude, Ebene E 0 Maßstab 1:500, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.33 Blatt 2 von 15
7	Anlage 7.1.5.33, Blatt 3a von 15, Eingriffe ins Bonatzgebäude, Ebene E +1 Maßstab 1:500, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.33 Blatt 3 von 15
7	Anlage 7.1.5.33, Blatt 4a von 15, Eingriffe ins Bonatzgebäude, Ebene E +2 Maßstab 1:500, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.33 Blatt 4 von 15
7	Anlage 7.1.5.33, Blatt 5a von 15, Eingriffe ins Bonatzgebäude, Ebene E +3, Ebene E +2a Maßstab 1:500, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.33 Blatt 5 von 15
7	Anlage 7.1.5.33, Blatt 6a von 15, Eingriffe ins Bonatzgebäude, Querschnitt Q1 Maßstab 1:500, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.33 Blatt 6 von 15
7	Anlage 7.1.5.33, Blatt 8a von 15, Eingriffe ins Bonatzgebäude, Querschnitt Q4 Maßstab 1:500, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.33 Blatt 8 von 15
7	Anlage 7.1.5.33, Blatt 9a von 15, Eingriffe ins Bonatzgebäude, Querschnitt Q6 Maßstab 1:500, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.33 Blatt 9 von 15
7	Anlage 7.1.5.33, Blatt 10a von 15, Eingriffe ins Bonatzgebäude, Querschnitt Q7 Maßstab 1:500, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.33 Blatt 10 von 15
7	Anlage 7.1.5.33, Blatt 11a von 15, Eingriffe ins Bonatzgebäude, Ansicht Platz am Turm, Querschnitt Q9 Bahnhofshalle Maßstab 1:500, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.33 Blatt 11 von 15
7	Anlage 7.1.5.33, Blatt 12a von 15, Eingriffe ins Bonatzgebäude, Längsschnitt L1	Ersetzt Anlage 7.1.5.33 Blatt 12

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Maßstab 1:500, Stand: 23.04.2015	von 15
7	Anlage 7.1.5.33, Blatt 13a von 15, Eingriffe ins Bonatzgebäude, Längsschnitt L2 Maßstab 1:500, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.33 Blatt 13 von 15
7	Anlage 7.1.5.33, Blatt 14a von 15, Eingriffe ins Bonatzgebäude, Längsschnitt L1 (Klett-passage) Maßstab 1:500, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.33 Blatt 14 von 15
7	Anlage 7.1.5.33, Blatt 15a von 15, Eingriffe ins Bonatzgebäude, Ansicht Straßburger Platz, Längsschnitt L4 Bahnhofshalle Maßstab 1:500, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.33 Blatt 15 von 15
7	Anlage 7.1.5.34, Blatt 1a von 6, Vorfahrt Kurt-Georg Kiesinger-Platz, Verkehrsplan Maßstab 1:250, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.34 Blatt 1 von 6
7	Anlage 7.1.5.34, Blatt 3a von 6, Vorfahrt Platz am Turm, Verkehrsplan Maßstab 1:250, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.34 Blatt 3 von 6
7	Anlage 7.1.5.34, Blatt 5a von 6, Vorfahrt Zugang Staatsgalerie, Verkehrsplan Maßstab 1:250, Stand: 23.04.2015	Ersetzt Anlage 7.1.5.34 Blatt 5 von 6
9	Anlage 9.2.1, Blatt 1a von 1, Grunderwerbsplan, Talquerung Nord Maßstab 1:1000, Stand: 30.01.2015	Ersetzt Anlage 9.2.1 Blatt 1 von 1
9	Anlage 9.2.2, Blatt 1B von 1, Grunderwerbsplan, Talquerung Süd Maßstab 1:1000, Stand: 30.01.2015	Ersetzt Anlage 9.2.2 Blatt 1a von 1
10	Anlage 10.A Ganzheitliches Brandschutzkonzept, BPK-G 083D/2012, 274 Seiten, Stand 08.03.2013	Nur zur Information
10	Anlage 10.B, Anlage zum Brandschutzkonzept Bahnhofshalle, Ebene (-2), Achse A3 – A9 Rettungswege und Bauteilqualitäten, Stand 31.10.2012	Nur zur Information
10	Anlage 10.B, Anlage zum Brandschutzkonzept Bahnhofshalle, Ebene (-1M), Gesamt Rettungswege und Bauteilqualitäten, Stand 13.07.2012	Nur zur Information
10	Anlage 10.B, Anlage zum Brandschutzkonzept Bahnhofshalle, Ebene (-1) Gesamt, Achse A1- A16 Rettungswege und Bauteilqualitäten, Stand 13.07.2012	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
10	Anlage 10.B, Anlage zum Brandschutzkonzept Bahnhofshalle, Ebene (-1) Gesamt, Achse A1- A16 Entrauchung, Stand 13.07.2012	Nur zur Information
10	Anlage 10.B, Anlage zum Brandschutzkonzept Bahnhofshalle, Ebene (0) Gesamt, Achse A1 – A16 Rettungswege und Bauteilqualitäten, Stand 13.07.2012	Nur zur Information
10	Anlage 10.B, Anlage zum Brandschutzkonzept Bahnhofshalle, Ebene (0) Gesamt, Achse A1- A16 Entrauchung, Stand 13.07.2012	Nur zur Information
10	Anlage 10.B, Anlage zum Brandschutzkonzept Bahnhofshalle, Ebene (0) Gesamt, Achse A3- A8 Sprinklerung, Stand 13.07.2012	Nur zur Information
10	Anlage 10.B, Anlage zum Brandschutzkonzept Bahnhofshalle, Ebene (+1) Gesamt, Achse A1 – A16 Rettungswege und Bauteilqualitäten, Stand 13.07.2012	Nur zur Information
10	Anlage 10.B, Anlage zum Brandschutzkonzept Bahnhofshalle, Ebene (+1) Gesamt, Achse A1- A16 Entrauchung, Stand 13.07.2012	Nur zur Information
10	Anlage 10.B, Anlage zum Brandschutzkonzept Bahnhofshalle, Ebene (-3), Achse A3 – A5 Rettungswege und Bauteilqualitäten, Stand 31.10.2012	Nur zur Information
10	Anlage 10B, Schreiben von Ingenhoven Architects vom 05.07.2010 zum Löschwasserversorgungs-Grundsatz, 2 Seiten	Nur zur Information
10	Anlage 10B, Aktennotiz vom 25.10.2010 von BPK zum Abstimmungstermin mit der Feuerwehr vom 09.09.2010, 4 Seiten	Nur zur Information
10	Anlage 10B, Aktennotiz von BPK zum Abstimmungstermin mit der Feuerwehr vom 30.11.2009, 2 Seiten	Nur zur Information
10	Anlage 10B, Mail von Drees & Sommer vom 31.07.2003 zur Personenbelegung Hbf, 1 Seite	Nur zur Information
10	Anlage 10B, Ergebnisvermerk von BPK zu Branddetektion und Brandlokalisierung vom 16.07.2012, 4 Seiten	Nur zur Information
10	Anlage 10B, Ergebnisvermerk von BPK zu Branddetektion und Brandlokalisierung vom 07.09.2012, 5 Seiten	Nur zur Information
10	Anlage 10B, Ergebnisvermerk von BPK zu Branddetektion und Brandlokalisierung vom 26.09.2012, 4 Seiten	Nur zur Information
10	Anlage 10B, Ergebnisvermerk von BPK zu Brandde-	Nur zur Informa-

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	tektion und Brandlokalisierung vom 27.09.2012, 4 Seiten	tion
10	Anlage 10B, S21 Bahnhofshalle Grobsteuermatrix, 1 Seite	Nur zur Information
10	Anlage 10B, Schreiben EnBW Regional AG vom 12.11.2009 zur Versorgung des Stuttgarter Hbf, 1 Seite	Nur zur Information
10	Anlage 10B, Stellungnahme zur Wirkung der Tunnellüftung bei Entrauchung eines 53 MW Brandes im Hauptbahnhof vom 08.03.2013, 28 Seiten	Nur zur Information
10	Anlage 10C, Prüfbericht von Herrn Dr. Portz vom 31.03.2014, 36 Seiten	Nur zur Information
10	Anlage 10C, Brandschutztechnische Stellungnahme von Herrn Dr. Portz vom 26.08.2014, 56 Seiten	Nur zur Information
10	Anlage 10C, Brandschutztechnische Beurteilung der Brandmeldetechnik von IBKUR vom 12.08.2014, 9 Seiten	Nur zur Information
16	Aussage zur Schallschutzqualität der Außenbauteile der Bahnhofshalle vom 24.03.2011, 2 Seiten	Nur zur Information
C	Personenstromanalysen von Durth Roos Consulting GmbH vom September 2009 und Februar 2012	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 Brandschutz

Im Rahmen der Ausführungsplanung hat sich die Vorhabenträgerin mit der Branddirektion der Landeshauptstadt Stuttgart über die Anforderungen des Brandschutzkonzeptes abzustimmen.

A.3.3 Landschaftsbild und Gestaltungsmaßnahmen

Die Oberflächengestaltung im Bereich des Straßburger Platzes ist im Rahmen der Freianlagenplanung mit der Landeshauptstadt Stuttgart – Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung –, und dem Land Baden-Württemberg – Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Stuttgart – abzustimmen.

A.3.4 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

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

A.4 Sofortige Vollziehung

Die sofortige Vollziehung wird angeordnet.

A.5 Kosten

Diese Entscheidung ergeht kostenfrei.

B Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Das Eisenbahn-Bundesamt hat am 28. Januar 2005 den Plan für das Vorhaben "Projekt S 21, Umbau des Bahnknotens Stuttgart, PFA 1.1", festgestellt. Der festgestellte Plan umfasst auch das Brandschutzkonzept für den künftigen Hauptbahnhof und ist noch nicht abschließend umgesetzt worden. Gegenstand der vorliegenden Planänderung sind die geänderte Ausführung im Bereich der Zugangsschalen, der Bahnsteigzugänge in der Bahnhofshalle und im Bereich der Lounge der Verkehrsstation die Errichtung von zwei Fluchttreppenhäusern auf jedem Bahnsteig sowie der Entfall des Versorgungstunnels. Da sich diese Änderungen auch auf das planfestgestellte Brandschutzkonzept auswirken, war dieser den inzwischen geänderten technischen Regeln anzupassen.

Die am Turm, am Kurt-Georg-Kiesinger-Platz und an der Haltestelle Staatsgalerie liegenden Zugangsschalen werden jeweils in ihrer Dimensionierung verringert. Die Zugangsschale am Europaviertel (Zugang am Schlossgarten) wird in ihrer Ausrichtung leicht gedreht.

Die Bahnsteigzugänge am Steg A werden um eine Festtreppe erweitert und in ihrer Lage neu angeordnet. Hierdurch werden die Durchgangsbreiten neben den Treppen auf den Bahnsteigen auf 2,86 Meter erhöht. Der Steg A selbst wird in seiner Höhe geändert. Der Steg C wird im Grundriss verändert, wodurch sich die Lage der Bahnsteigzugänge verschiebt. Die Aufzüge an sämtlichen Stegen werden vergrößert und in ihrer Lage teilweise verschoben.

Im Bereich der Lounge wird die Höhenlage des Fertigfußbodens auf die Höhe des Fertigfußbodens in der Ebene 0 der Kopfbahnsteighalle angehoben. Die Mittelstützen der Lounge werden durch Wandscheiben ersetzt und die Tragkonstruktion des Loungedaches angepasst. Die Platzfläche des Straßburger Platzes wird durch eine

Treppenanlage an die geänderte Tragkonstruktion angepasst. Die Stützenquerschnitte am Übergang zwischen Trogbauwerk und angrenzenden Bauwerken werden aus statischen, konstruktiven Gesichtspunkten angepasst. Der Versorgungstunnel entfällt komplett. Die zusätzlichen Fluchttreppenhäuser dienen allein der Entfluchtung im Brandfall.

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

B.1.2 Verfahren

Das Eisenbahn-Bundesamt stellte am 28. Januar 2005 den Plan für das Vorhaben "Projekt S 21, Umbau des Bahnknotens Stuttgart, PFA 1.1", fest. Das Vorhaben wurde begonnen, bislang jedoch nicht fertiggestellt.

Die DB Netz AG und Station & Service AG, ursprünglich vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, nunmehr vertreten durch die DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH haben mit Schreiben vom 4. November 2010 eine Planänderung für das Vorhaben "Projekt S 21, Umbau des Bahnknotens Stuttgart, PFA 1.1" beantragt. Der Antrag ist am 5. November 2010 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/ Stuttgart, Standort 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 Schreiben vom 11. März 2011 und E-Mail vom 18. November 2011 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 20. März 2012 wieder vorgelegt.

Das Eisenbahn-Bundesamt beteiligte die vom Vorhaben in ihrem Aufgabengebiet betroffenen Träger öffentlicher Belange. Die Landeshauptstadt Stuttgart erhielt mit Schreiben vom 11. Mai 2012 Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Das Vermögen und Bau Baden Württemberg, Amt Stuttgart als Vertreter des Landes Baden Württemberg erhielt als Eigentümer eines im Planfeststellungsabschnitt befindlichen Flurstücks mit Schreiben vom 21. Juni 2012 Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Aufgrund der internen Stellungnahme des Referats 21 vom 21. August 2012 wurde die Vorhabenträgerin in weiteren Gesprächen aufgefordert, die Unterlagen bezüglich der aktuellen Brandbemessungskurve zu überarbeiten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 30. Juli 2013 wieder vorgelegt. Mit Schreiben vom 30. September 2013 wurde Vorhabenträgerin um erneute Überarbeitung der Unterlagen gebeten.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 27. September 2013, Az. 59160-591pä/005-2304#011, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 3a, 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Mit Schreiben vom 24. Oktober 2013 wurde die Vorhabenträgerin aufgefordert, eine Stellungnahme des Sachverständigen Herrn Dr. Portz, der bereits im Planfeststellungsverfahren zum PFA 1.1 beteiligt war, zu den planrechtsrelevanten Punkten der beantragten Änderungen und zum Brandschutzkonzept vorzulegen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Träger öffentlicher Belange nach Vorlage der überarbeiteten Unterlagen erneut beteiligt. Die Landeshauptstadt Stuttgart, das Amt für Umweltschutz, die Branddirektion Stuttgart, das Regierungspräsidium Stuttgart und das Vermögen und Bau Baden Württemberg, Amt Stuttgart erhielten mit Schreiben vom 19. Dezember 2013 Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Mit E-Mail vom 8. Mai 2014 übersandte die Vorhabenträgerin den auf den 31. März 2014 datierten Prüfbericht von Herrn Dr. Portz zum Brandschutzkonzept. Dieser Prüfbericht und weitere im Verlauf der Prüfung vorgelegten Gutachten dienten als Grundlage für eine Besprechung zum Brandschutzkonzept am 23. Juli 2014. Hieran waren der Ersteller des Brandschutzkonzeptes, Herr Prof. Dr. Klingsch von Brandschutz Planung Klingsch GmbH (BPK), der Prüfer Herr Dr. Portz sowie Vertreter von

Ingenhofen-Architects, der Vorhabenträgerin und des Eisenbahn-Bundesamtes beteiligt.

Mit Schreiben vom 2. September 2014 wurde von der Vorhabenträgerin die „Brand-schutztechnische Stellungnahme im Rahmen der Planfeststellung nach § 18 AEG“ vom 26. August 2014 vorgelegt.

Mit Schreiben vom 9. September 2014 wurde dem Regierungspräsidium Stuttgart und der Branddirektion Stuttgart Gelegenheit gegeben, sich zu dieser Stellungnahme zu äußern.

Das Schreiben der Vorhabenträgerin vom 11. September 2014 zu dem Einfluss von Toren in den Tunnelanlagen auf die Brandsituation im neuen Hauptbahnhof wurde mit Schreiben vom 18. September 2014 vom Eisenbahn-Bundesamt an das Regierungspräsidium Stuttgart und die Branddirektion Stuttgart nachgereicht.

Mit Schreiben vom 10. April 2014 beantragte die Vorhabenträgerin die Anordnung der sofortigen Vollziehung dieses Bescheides.

Darüber hinaus gingen je ein Schreiben mit Bedenken von zwei nicht am Verfahren beteiligten Privatpersonen ein.

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 Vorhabens 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. Im Wesentlichen umfasst es die geänderte Ausführung der Zugangsschalen, die zum Teil verkleinert und in ihrer Lage geändert werden, sowie Änderungen im Bereich der Lounge, die mit einer Anpassung auf dem Straßburger Platz einhergehen. Im Rahmen weiterer bautechnischer Optimierungen wird die Anordnung der Bahnsteigzugänge inklusive der Stege und Aufzüge in der Bahnhofshalle angepasst und werden aufgrund veränderter Anforderungen an den Brandschutz acht zusätzliche Fluchttreppenhäuser eingeplant. Der Versorgungstunnel entfällt. Diese 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 Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen DB Netz AG und DB Station & Service 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.

B.4 Materiell-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

Die Änderungen an den Bauwerken führen nur unwesentlich zu Veränderungen an vorübergehend oder endgültig in Anspruch zu nehmenden Flächen. Hiergegen er-

hoben die jeweiligen Eigentümer keine Einwände. Eigentum Privater ist nicht betroffen.

B.4.2.2 Bauliche Änderungen

Im Zuge der vertiefenden Planung infolge bautechnischer Optimierung der Bauwerke durch die Vorhabenträgerin und veränderter Anforderungen an den Brandschutz ergaben sich mehrere bauliche Änderungen.

Im Bahnsteigbereich wird im Bereich der Stege A und C die Anordnung der Treppen, Fahrtreppen und der Aufzüge geändert, was einhergeht mit einer Anpassung der Stege selbst. Hierdurch und durch die Vergrößerung der Aufzüge wird die Bahnsteigzugangssituation verbessert und die Durchgangsbreite am Steg A von 2,05 Meter auf 2,86 Meter erhöht.

Auf den Bahnsteigen werden acht zusätzliche Treppenhäuser errichtet, die ausschließlich der Entfluchtung aus der Bahnhofshalle dienen und aufgrund der veränderten Anforderungen an Brandschutz erforderlich sind. Sämtliche Optimierungen und Anpassungen sind mit der vorgelegten Personenstromanalyse und der Evakuierungsberechnung konform. Die Glasgitterschalen über den Zugängen zur Bahnhofshalle wurden im Hinblick auf städtebauliche und funktionale Aspekte unter Einbeziehung der Personenstromanalyse und der Evakuierungssimulation überprüft.

Die Zugangsschale am Turm wurde verkleinert und die begleitende Außentreppe vergrößert. Die Zugangsschale am Kurt-Georg-Kiesinger- (K. G. K.-) Platz wurde ebenfalls verkleinert. Die Zugangsschale am Europaviertel wurde gedreht, um eine Ablösung zur nördlichen Bebauung der Landeshauptstadt Stuttgart zu erreichen. Die begleitende Außentreppe wurde vergrößert. Die Zugangsschale Staatsgalerie wurde ebenfalls verkleinert und der Personenaufzug und die zugehörigen Treppen angepasst.

Durch die Änderungen werden Engstellen auf dem K. G. K.-Platz minimiert und durch die größeren Treppen die oberirdische Querung der Bahnhofshalle großzügiger gestaltet. Die weiterhin markanten Gitterschalen sind aus städtebaulicher und

funktionaler Sicht angemessen dimensioniert und der denkmalgeschützte Turm wird stärker betont.

Im Bereich der Lounge wird die Tragkonstruktion angepasst, um eine möglichst flexible Grundrissgestaltung zu ermöglichen. In Verbindung mit dieser Änderung wird die geneigte Platzfläche des Straßburger Platzes angepasst.

Der ursprünglich geplante Versorgungstunnel entfällt komplett, da der einzige Ver- und Entsorgungsanschluss im nördlichen Bahnhofsgebäude liegt und erst Jahre nach Inbetriebnahme hergestellt würde. Die Bestückung der Bord-Bistros wird nicht mehr im Stuttgarter Hauptbahnhof vorgenommen.

B.4.2.3 Brandschutz

Aufgrund der Novellierung der Brandbemessungskurve musste der Nachweis der raucharmen Rettungswege für die Evakuierungszeit erneut geführt werden und somit das bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 28. Januar 2005 (Az. 59160 Pap-PS –PFA1.1 (Talquerung)) genehmigte Brandschutzkonzept in Bezug auf diese Erkenntnisse überarbeitet werden.

Im Zuge dieser Aktualisierung wurde dieses Brandschutzkonzept, welches alle Teilprojekte des Gesamtprojektes Stuttgart 21 mit einer Schnittstelle zum Hauptbahnhof beinhaltet, in Einzelkonzepte aufgeteilt. Das hier vorgelegte Brandschutzkonzept befasst sich ausschließlich mit der Bahnhofshalle (einschließlich der Einbauten) und der Lounge, da diese als ein zusammenhängendes Projektteil definiert wurden. Für die angrenzenden Teilbereiche werden die Schnittstellen definiert und die entsprechenden brandschutztechnischen Anforderungen an diese formuliert. Alle Brandschutzkonzepte werden am Ende der Baumaßnahme über ein Mantelkonzept zusammengeführt.

Dass zum Entscheidungszeitpunkt weder diese Zusammenführung erfolgt noch das Brandschutzkonzept jede Detailfrage beantwortet und festlegt, genügt dem Maßstab der Planfeststellung. Auch die eisenbahnrechtliche Planfeststellung ist Bauplanfeststellung. Fragen der späteren konkretisierenden Bauausführung sind jedenfalls

dann nicht regelungsbedürftig, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt und die Beachtung der entsprechenden technischen Regelwerke sichergestellt ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 5. März 1997 – 11 A 5/96 –, Rn. 21 f., juris). Es genügt, wenn sich die Planfeststellungsbehörde Gewissheit darüber, dass die Problematik beherrschbar ist und das notwendige rechtliche Regelungsinstrumentarium bereitsteht, verschafft (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995 – 4 C 4/94 –, Rn. 34, juris). Diese Gewissheit erlangte sie, nachdem die Vorhabenträgerin von BPK ein Brandschutzkonzept aufstellen und unabhängig von der vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten Sachverständigen-gesellschaft Dr. Portz mbH überprüfen lassen hatte. Der Nachweis über die Beherrschbarkeit aller bei einem Brand im Hauptbahnhof auftretenden Gefahren und Risiken ist damit erbracht. Mit den auch für die Vorhabenträgerin verbindlichen Regelwerken wie der Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB), dem Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes und der Richtlinie 813 der Vorhabenträgerin selbst sowie mit den unter Nebenbestimmung A.3.1 für verbindlich erklärten VV BAU und VV BAU-STE steht für die Lösung der zum Entscheidungszeitpunkt nicht zu bewältigenden Probleme das notwendige rechtliche Regelungsinstrumentarium bereit.

Für die Überzeugungsbildung der Planfeststellungsbehörde wurde auf Basis der aktuellen 53-Megawatt-Brandbemessungskurve und von 16 164 zu evakuierenden Personen ein aktuelles Brandschutzkonzept für den Hauptbahnhof vorgelegt. Erkenntnisse für eine höhere Anzahl an zu evakuierenden Personen liegen nicht vor. Die Ermittlung erfolgte im Einklang mit dem Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes. Diese Art der Ermittlung ergibt immer höhere und damit auf der sicheren Seite liegende Werte. Aufgrund der Untersuchungen waren acht zusätzliche (zwei pro Bahnsteig) Treppenhäuser erforderlich, die ausschließlich der Entfluchtung aus der Bahnhofshalle dienen. Die Machbarkeit der Ausführung derartiger Notausstiege auf dem Straßburger Platz ist durch die vergleichbaren und bereits eingebauten Bahnsteig-Notausstiege beim Citytunnel in Leipzig gegeben. Es wurde ebenfalls gezeigt, dass die Rettung mobilitätseingeschränkter Personen gewährleistet werden kann. So zeigt zum Beispiel die vorgelegte brandschutztechnische Beurteilung der Brandmeldetechnik von IBKUR, dass

im nicht verrauchten Bereich Personenaufzüge ohne Unterbrechung in Betrieb bleiben können, was als ergänzende Rettungsmöglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen dient. Dieses Brandschutzkonzept wurde von der vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten Sachverständigengesellschaft Dr. Portz mbH geprüft und die prinzipielle Realisierbarkeit bestätigt.

Von Trägern öffentlicher Belange und von einer nicht formell am Verfahren beteiligten Privatperson wurde der Nachweis gefordert, dass austretender Rauch auf dem Straßburger Platz weder flüchtende Personen gefährdet noch den Einsatz der Feuerwehr einschränkt. Durch die Vorhabenträgerin wurde durch Vorlage einer entsprechenden Untersuchung hinreichend und plausibel dargelegt, dass diese Befürchtungen unbegründet sind. Die Entrauchungsöffnungen befinden sich zum einen drei Meter über der Oberkante des Fußbodens, zum anderen ist eine Strahlaulöschung durch Seitenwind erst ab einer Höhe von mehr als 4,5 Meter zu erwarten. Unter Berücksichtigung der Lichtaugen-Austrittsöffnung verwirbelt der Rauchstrahl daher erst in einer Höhe von 7,5 Meter über der Geländeoberkante des Straßburger Platzes. Somit ist eine Gefährdung der flüchtenden Personen und eine Behinderung der Feuerwehr unwahrscheinlich.

Im Zuge der weiteren vertiefenden Planung wurde von der Vorhabenträgerin zusätzlich zu dem vorgelegten Brandschutzkonzept ein neues Entrauchungskonzept vorgestellt, das im Rahmen der Ausführungsplanung umgesetzt werden soll. Bei diesem neuen Entrauchungskonzept wird unabhängig vom Ereignisort im Hauptbahnhof immer Luft aus den Tunnelseiten in den Bahnhof nachgeführt. Erste Untersuchungen zu diesem neuen Entrauchungskonzept zeigen zusätzliche Verbesserungen sowohl bei der Verrauchungssituation im Hauptbahnhof als auch bei der Rauchbeeinträchtigung des Straßburger Platzes.

Die im Verfahren umfassend beteiligten für Brandschutz zuständigen Fachabteilungen der Landeshauptstadt Stuttgart (Branddirektion) und das Regierungspräsidium Stuttgart äußerten zwar Bedenken, Anregungen und Forderungen, wie die Gewährleistung barrierefreier Zugänge, den flächenbündigen Abschluss der Notausstiegsklappen und die von den zu verwendenden Bauprodukten zu erfüllenden Feuerwiderstandsklassen. Sie betreffen indes ausschließlich die zu einem späteren Zeit-

punkt erfolgende Ausführungsplanung und stehen folglich dieser planrechtlichen Entscheidung nicht entgegen. Den Forderungen der Branddirektion der Landeshauptstadt Stuttgart und des Regierungspräsidiums Stuttgart, die Rauchfreihaltung des Straßburger Platzes, die Funktionsfähigkeit der genauen Lokalisierung des Brandes und weiterer Entrauchungssimulationen in der Ausführungsplanung nachzuweisen, wird durch Nebenbestimmung A.3.1 Rechnung getragen. Die Forderung, bei allen Szenarien darüber hinaus einen Sicherheitspuffer von möglichst 10 % für unvorhersehbare und atypische Geschehensabläufe sowie unkalkulierbare Panikreaktionen der Betroffenen vorzusehen, kann die Planfeststellungsbehörde nicht einfordern, da die für die Planfeststellung einschlägigen Rechtsnormen hierzu nicht ermächtigen.

Schlussendlich sind die Nachweise über die Machbarkeit und die Realisierbarkeit des Vorhabens erbracht und zugleich der für die Planfeststellung anzulegende Maßstab erfüllt.

B.4.2.4 Immissionen

Die vorgelegte Stellungnahme zur Schallschutzqualität der Außenbauteile der Bahnhofshalle belegt, dass die Anforderungen an diese erfüllt beziehungsweise verbessert werden. Eine Verschlechterung der Baulärmsituation ist aufgrund des Umfangs der baulichen Änderung auszuschließen.

B.4.2.5 Wasserwirtschaftliche Belange

Aufgrund des Wegfalls des Versorgungstunnels unter dem Bahnhofstrog kommt es wasserwirtschaftlich zu einer Verbesserung gegenüber der bisherigen Planung.

B.4.2.6 Landschaftsbild

Aus der Verkleinerung der Zugangsschalen resultieren keine Störungen des Stadtbildes. Durch die Verkleinerung der Zugangsschale am Turm wird der Eingriff in das denkmalgeschützte Bonatzgebäude geringer.

Alle sonstigen Änderungen an den Bauwerken wirken sich nicht auf die äußerliche Gestalt des Bauwerks aus.

B.4.3 Anordnung von Nebenbestimmungen

B.4.3.1 Nebenbestimmung unter A.3.1

Der Vorhabenträgerin ist als Vorkehrung gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 – 11 A 5/96).

B.4.3.2 Nebenbestimmung unter A.3.2 und A.3.3

Grundlage dieser Vorkehrungen zum Wohl der Allgemeinheit ist § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Sie tragen einerseits der Anregung von Trägern öffentlicher Belange einer sich in das Gestaltungsbild im Bereich des Straßburger Platz einfügenden Ausführung und andererseits der Optimierung der geänderten Bauwerke und Einhaltung aller brandschutzfachlichen Anforderungen Rechnung.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Schutzgüter von Verfassungsrang sind nicht betroffen. Das beanspruchte Grundeigentum unterfällt dem Schutz des Artikels 14 Grundgesetz nicht, weil es sich nicht um das Eigentum Privater handelt. Gesundheitsgefährdun-

gen durch unzumutbare Immissionen sind nicht zu besorgen. Die übrigen betroffenen Belange stehen dem Vorhaben nicht unüberwindbar entgegen. Die Darlegungen von Vorhabenträgerin und Trägern öffentlicher Belange zeigen auf, dass die baulichen Änderungen sinnvoll und aus Sicht der öffentlichen Sicherheit erforderlich und ausreichend sind. Schlussendlich bewältigen die angeordneten Nebenbestimmungen alle verbleibenden Konflikte.

B.6 Sofortige Vollziehung

Die Entscheidung zur sofortigen Vollziehbarkeit dieses Bescheides beruht auf § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 4 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Der Antrag ist statthaft, da dieser Bescheid nicht gem. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 3 VwGO in Verbindung mit § 18e Absatz 2 Satz 1 AEG von Gesetzes wegen sofort vollziehbar ist. Der Planfeststellungsabschnitt 1.1 ist vom vordringlichen Bedarf der Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) nicht umfasst (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 11. November 2013 – 5 S 1036/13 –, juris).

Die Anordnung erfolgt, weil das öffentliche Interesse am Vollzug dieses Bescheides das Interesse an der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage überwiegt. Maßstabsbildende Determinanten für die Abwägung sind neben den betroffenen privaten und öffentlichen Interessen und Rechten auch Natur, Schwere und Dringlichkeit des Interesses an der Vollziehung bzw. an der aufschiebenden Wirkung sowie die Möglichkeit einer etwaigen Rückgängigmachung der getroffenen Regelung und ihrer Folgen.

Die unverzügliche Umsetzung der mit diesem Änderungsvorhaben genehmigten Maßnahmen liegt im öffentlichen Interesse. Seit der Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) vom 28. Januar 2005 in Bestandskraft erwuchs, besteht an der Verwirklichung des Projektes „Stuttgart 21“ insgesamt ein öffentliches Interesse. Hieran nimmt auch die rechtzeitige Verwirklichung der dazugehörigen Teilabschnitte teil, jedenfalls soweit sie notwendige Voraussetzung für das Gesamtvorhaben sind. Dies trifft auf die hier betroffene Planänderung zu. Sie ist erforderlich, da sich im Zuge der vertiefenden Planung infolge der bau-

technischen Optimierungen der Bauwerke und veränderter Anforderungen an den Brandschutz auch sicherheitsrelevanter Änderungsbedarf ergab.

Eine Verzögerung der Umsetzung der Planungen dieser Planänderung würde zu starken Verzögerungen bei den Bauabläufen bei der Herstellung des Trogbauwerks des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs führen. Der Bauablauf im PFA 1.1 hängt stark vom Grundwassertakt ab. Das bedeutet, dass sich Verzögerungen in einem Bauabschnitt (BA) immer auf die nachfolgenden Bauabschnitte auswirken. Wenn es durch Verzögerungen im Bauablauf über den Grundwassertakt zu Verzögerungen im BA 01 und BA 25 kommt, wird auch der Bauablauf in den angrenzenden PFA verzögert.

Erschwernisse für den Eisenbahnverkehr und für die Fahrgäste im Stuttgarter Hauptbahnhof bleiben bei weiteren Verzögerungen ebenso wie Beeinträchtigungen Dritter durch baubedingte Immissionen wie Lärm, Staub und Erschütterungen länger bestehen. Denn durch die enge Verzahnung der einzelnen Bauschritte miteinander bedingt jede Verzögerung an einem Ort eine weitere Verzögerung andernorts. Es besteht die Gefahr, dass sich die Verspätungen derart aufsummieren, dass das Gesamtprojekt weiter in Verzug gerät.

Demgegenüber besteht ein Interesse an der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage, um nicht die Schaffung von unter Umständen unumkehrbaren vollendeten Tatsachen vor Ablauf der Rechtsbehelfsfristen zu ermöglichen.

Die Abwägung dieser gegenläufigen Belange ergibt, dass das Suspensivinteresse gegenüber dem Vollzugsinteresse zurückzutreten hat. Die Rechte und Belange Drittbetroffener können durch den sofortigen Vollzug dieses Bescheides nicht unzumutbar beeinträchtigt werden. Materielle Rechte Dritter werden durch das Änderungsvorhaben nicht berührt. Die Öffentlichkeit wäre bei Abwarten der denkbaren Ausschöpfung des Rechtsweges zudem stärker betroffen, als dies bei sofort ermöglichtem Vollzug des Bescheides der Fall ist.

B.7 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG, 26 Abs. 1 Satz 1 Nummer 9, 7h Abs. 1 AEG, 23 Abs. 1 Bundesgebührengesetz, 11, 13 Abs. 1 Nummer 2 Verwaltungskostengesetz, 1, 2 Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes. Für eine Planänderung, die vor dem 15. August 2013 beantragt, aber noch nicht vollständig erbracht wurde, gibt es keinen Gebührentatbestand.

C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg

Schubertstraße 11

68165 Mannheim

erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. 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 Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

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

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Bescheid hat gem. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 4 VwGO keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Wiederherstellung 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 Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg gestellt und begründet werden.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Stuttgart, den 23.04.2015
Az.: 59160-591pä/005-2304#011

Im Auftrag

(Vogt)

(Dienstsiegel)