



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az. 591pä/011-2016#028
Datum: 16.06.2020

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG

für das Vorhaben

„Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.2, 9. Planänderung "Löschwasser
und Entrauchung"“

in Stuttgart

Bahn-km 0,432 bis 10,030

der Strecke 4813 Feuerbach - Stuttgart Hbf tief - Ulm Hbf

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

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	3
A.1	Feststellung des Plans	3
A.2	Planunterlagen	3
A.3	Zusagen.....	4
A.3.1	Ausführungsplanung.....	4
A.4	Konzentrationswirkung	5
A.5	Nebenbestimmungen	5
A.5.1	Abweichung vom Regelwerk	5
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	6
A.7	Gebühr und Auslagen.....	6
B.	Begründung	7
B.1	Sachverhalt.....	7
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	7
B.1.2	Verfahren	7
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	8
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	8
B.2.2	Zuständigkeit	9
B.3	Umweltverträglichkeit	9
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	9
B.4.1	Planrechtfertigung.....	9
B.4.2	Variantenentscheidung.....	10
B.4.3	Brand- und Katastrophenschutz	10
B.5	Gesamtabwägung	13
B.6	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	13
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	15

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 76 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und § 18d AEG folgenden

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der geänderte Plan für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.2, 9. Planänderung "Löschwasser und Entrauchung"" wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Änderungen und Nebenbestimmungen 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 Besonderen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen unberührt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Umstellung der trockenen Löschwasserleitung zu einer befüllten Löschwasserleitung sowie bauliche Anpassungen aufgrund des geänderten Entrauchungskonzeptes.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
A	Vorgeschalteter Erläuterungsbericht zur Planänderung vom 15.12.2016; 7 Seiten	festgestellt
B	Gesamtinhaltsverzeichnis	nur zur Information
1	Erläuterungsbericht Teil III vom 12.05.2020 Die Seiten Ig bis IIIf, 17a2, 31a, 37a, 37.1a, 39c, 41a, 41.1a und 43a	festgestellt, ändert Anlage 1
3	Bauwerksverzeichnis vom 12.05.2020 Die Seiten Ie, IIe, 1 und 13b	festgestellt, ändert Anlage 3
4	Lagepläne	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
Blatt 15D von 18	Lageplan vom 15.12.2016 Gleisplanung, km 9,862 – 10,030	festgestellt, ersetzt Blatt 15C von 18
7	Bauwerkspläne	
7.1, Blatt 1F von 5	Bauwerksplanung vom 12.05.2020 Lageplan km 0,432 bis 1,100	festgestellt, ersetzt Blatt 1E von 5
7.1, Blatt 4C von 5	Bauwerksplanung vom 15.12.2016 Längsschnitt/Querschnitte; Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd	festgestellt, ersetzt Blatt 4B von 5
7.1, Blatt 5D von 5	Bauwerksplanung vom 12.05.2020 Regelquerschnitt; Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd	festgestellt, ersetzt Blatt 5C von 5
7.2, Blatt 1D von 2	Bauwerksplanung vom 15.12.2016 Lageplan/Längsschnitt; Tunnel offene Bauweise Filderbereich	festgestellt, ersetzt Blatt 1C von 2
7.4, Blatt 3G von 5	Bauwerksplanung vom 12.05.2020 Einbauten zur eisenbahntechnischen Ausrüstung / Brandschutz	festgestellt, ersetzt Blatt 3F von 5
7.5, Blatt 1D von 2	Bauwerksplanung vom 15.12.2016 Voreinschnitt Fildertunnel, Trogbauwerk	festgestellt, ersetzt Blatt 1C von 2
10	Flucht und Rettungskonzept	
10.1	Erläuterungsbericht vom 12.05.2020 Die Seiten Id, IId, 3a bis 6a, 6.1a, 7a, 7.1a, 8a, 8.1a, 16c, 17b, 17.1b, 18b, 19b, 19.1b, 21a, 21.1a, 22a, 22.1a, 23a, 24a, 25a, 27a, 27.1a, 28a und 28.1a	nur zur Information
10.2.2, Blatt 1G von 4	Flucht- und Rettungskonzept Systemdarstellung der Flucht- und Rettungswege	nur zur Information
10.2.2, Blatt 3B von 4	Flucht- und Rettungskonzept Löschwasserbehälter am Portal Fildern	entfällt
10.2.2, Blatt 4D von 4	Rettungskonzept Lageplan Rettungsplatz HBF Süd und Rettungsplatz Portal Fildern	nur zur Information

A.3 Zusagen

A.3.1 Ausführungsplanung

A.3.1.1 Die Vorhabenträgerin sagt zu, die endgültige Ausführung der Rettungsplätze und Zufahrten im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Branddirektion Stuttgart und dem Referat 16 des Regierungspräsidiums Stuttgart abzustimmen.

men. (Äußerung der Vorhabenträgerin auf Seite 6 der Einwendungsbearbeitung zu den Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 16.03.2017 und der Stadt Stuttgart vom 15.03.2017)

A.3.1.2 Die Vorhabenträgerin sagt zu, die endgültige Ausführung der Befahrbarkeit in den Tunnelstrecken im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Branddirektion Stuttgart und dem Referat 16 des Regierungspräsidiums Stuttgart abzustimmen. (Äußerung der Vorhabenträgerin auf Seite 7 und 9 der Einwendungsbearbeitung zu den Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 16.03.2017 und der Stadt Stuttgart vom 15.03.2017)

A.3.1.3 Die Vorhabenträgerin sagt zu, die endgültigen Standorte der Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Branddirektion Stuttgart und dem Referat 16 des Regierungspräsidiums Stuttgart abzustimmen. (Äußerung der Vorhabenträgerin auf Seite 8 der Einwendungsbearbeitung zu den Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 16.03.2017 und der Stadt Stuttgart vom 15.03.2017)

A.3.1.4 Die Vorhabenträgerin sagt zu, die endgültige Version der Löschwasserentnahmestellen im Tunnel im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Branddirektion Stuttgart und dem Referat 16 des Regierungspräsidiums Stuttgart abzustimmen. (Äußerung der Vorhabenträgerin auf Seite 6 der Einwendungsbearbeitung zu den Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 16.03.2017 und der Stadt Stuttgart vom 15.03.2017)

A.4 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.5 Nebenbestimmungen

A.5.1 Abweichung vom Regelwerk

Für die teilbefüllte Löschwasserversorgungsanlage ist eine Zustimmung im Einzelfall (ZiE) des Eisenbahn-Bundesamts notwendig. Diese Zustimmung vom 25.03.2020

(Gz.: 2140-21izbit/009-2101#078) liegt vor und ist mitsamt ihren Nebenbestimmungen einzuhalten.

A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

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.7 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt der Vertreter der Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Gegenstand der 9. Planänderung ist die Umstellung der trockenen Löschwasserleitung zu einer befüllten Löschwasserleitung sowie bauliche Anpassungen aufgrund des geänderten Entrauchungskonzeptes.

Die Befüllung des Löschwassersystems erfolgt über eine Pumpenzentrale im PFA 1.1. Dadurch entfällt der Löschwasserbehälter am Portal Fildern und die Überflurhydranten und Einspeiseleitungen auf den Rettungsplätzen.

Aufgrund des geänderten Entrauchungskonzeptes entfallen die vier Rauchversperrtore in den Haupttröhren im Bereich des Verzweigungsbauwerkes zum Streckenabzweig PFA 1.6a und die drei Rauchversperrtore in der Rettungszufahrt.

In der Rettungszufahrt werden nun drei Zufahrtstore mit einer lichten Öffnungsweite von 4 mal 4 Metern errichtet.

B.1.2 Verfahren

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 15.12.2016 Az. I.GV(2) eh eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.2, 9. Planänderung "Löschwasser und Entrauchung"" beantragt. Der Antrag ist am 15.12.2016 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 18.01.2017 wurde die Vorhabenträgerin um Zusendung weiterer Fassungen zur weiteren Bearbeitung aufgefordert. Die Vorhabenträgerin wurde weiterhin auf die fehlende Zustimmung im Einzelfall für die geänderte Löschwasserleitung hingewiesen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 18.01.2017, Az. 591pä/011-2016#028, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 3a Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange durchgeführt. Die Stadt Stuttgart und das Regierungspräsidium Stuttgart erhielten mit Schreiben vom 06.02.2017 Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Die Stellungnahmen der Stadt Stuttgart und des Regierungspräsidium Stuttgart enthielten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen.

Genehmigungsfähige Unterlagen wurden mit Schreiben vom 12.05.2020 vorgelegt.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 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 Abs. 1 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. Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Umstellung der trockenen Löschwasserleitung zu einer befüllten Löschwasserleitung sowie bauliche Anpassungen aufgrund des geänderten Entrauchungskonzeptes. 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

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

Gemäß §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 30.11.2016 (BGBl. I S. 2749), das vorliegend gemäß § 74 Abs.1 UVPG in der Fassung vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808) anzuwenden ist, sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sogenannten 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 verfahrensleitende Verfügung wurde im Internet veröffentlicht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Das durch diesen Beschluss 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 der Ausgangsentscheidung zu Grunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt. Die mit diesem Beschluss zugelassene Änderung der Bauausführung schränkt weder Funktion noch Kapazität des Gesamtvorhabens ein und stellt keine tatsächlichen Hindernisse für dessen Verwirklichung dar. Auch das geänderte Gesamtvorhaben ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Variantenentscheidung

Aufgrund der Festlegungen in der Zustimmung im Einzelfall, der Verbesserung im Brandschutz und der baulich sehr geringfügigen Änderung innerhalb des Tunnelbauwerks und auf bereits in Anspruch genommenen Flächen ist keine Variante erkennbar, die zu geringeren Betroffenheiten führt. Die Variantenprüfung im Übrigen ist Gegenstand des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses.

B.4.3 Brand- und Katastrophenschutz

Löschwasserleitung:

Im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung und der Abstimmung mit den zuständigen Feuerwehren wurde erkannt, dass das System der trockenen Löschwasserleitung im Ereignisfall bei den vorhandenen langen Tunneln als nicht ausreichend anzusehen ist. Gerade der große Höhenunterschied von 150 Metern im Fildertunnel und die damit verbundene Druckdifferenz sind technisch für die Feuerwehr nicht beherrschbar. Zudem erfordert die Befüllung der Trockenleitung einen großen Personeneinsatz, der zu Lasten der Personenrettung geht. Bei den vorhandenen Tunnellängen kommt es des Weiteren zu langen Befüllzeiten.

Durch die nun vorgesehene drucklos befüllte nasse Löschwasserleitung in Verbindung mit leistungsstarken Pumpen steht innerhalb kurzer Zeit der erforderliche Entnahmedruck und die erforderliche Wassermenge von 800 l/min am Ereignisort zur Verfügung.

Die Konzeption der Löschwasserversorgungsanlage stellt eine Abweichung von der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ des Eisenbahn-Bundesamtes und der bauaufsichtlich eingeführten Richtlinie 853 (Eisenbahntunnel planen, bauen und instand halten) der DB Netz AG dar. Der erforderliche Nachweis der gleichen Sicherheit wurde dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt und die Zustimmung im Einzelfall (ZiE) vom Referat 21 des Eisenbahn-Bundesamtes erteilt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist somit der Nachweis über die Machbarkeit und Realisierbarkeit des Vorhabens erbracht und zugleich der für die Planfeststellung anzulegende Maßstab erfüllt. Dass zum Entscheidungszeitpunkt nicht alle Detailfragen beantwortet und festgelegt sind, genügt den an den notwendigen Regelungsgehalt der Planfeststellung zu stellenden Anforderungen. 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).

Durch die ZiE und die dort festgelegten Nebenbestimmungen ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, technische Randbedingungen und die dort festgelegte Planung einzuhalten. Ferner ist die Ausführungsplanung entsprechend der ZiE von einem Gutachter nach maschinentechnischen, elektrotechnischen und hydraulischen Kriterien zu prüfen. Diese Prüfung hat zudem eine Bewertung der zwischen der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH und den Feuerwehren erfolgten Abstimmungen einschließlich der „Robustheit“ des Systems zu umfassen.

Im Portalbereich werden die letzten 1.000 Meter zur Sicherung gegen Frost als Trockenleitung ausgeführt. Seitens des Regierungspräsidiums Stuttgart wurde zu Bedenken gegeben, dass sichergestellt sein muss, dass die Löschwasserleitung vor Eintreffen der Feuerwehr gefüllt und betriebsbereit ist. Die Vorhabenträgerin hat ausreichend dargelegt, dass die Befüllung der Löschwasserleitung über die Betriebszentrale zeitgleich mit der Alarmierung der Feuerwehr ausgelöst wird und somit zu Beginn des Feuerwehreinsatzes im Tunnel betriebsbereit zur Verfügung steht. Dies ist als ausreichend anzusehen.

Entrauchungskonzept:

Das geänderte Entrauchungskonzept wurde bereits in der 15. Planänderung des Planfeststellungsabschnitt 1.1 des Großvorhabens Stuttgart 21 (Az. 591pä/010-2015#004) behandelt. Hierbei wurde festgestellt, dass die Nachweise über die Machbarkeit und die Realisierbarkeit des Vorhabens erbracht und zugleich der für die Planfeststellung anzulegende Maßstab erfüllt sind. Hierbei wurde auch der Entfall der vier Rauchversperrtüre in den Hauptröhren im Bereich des Verzweigungsbauwerkes zum Streckenabzweig PFA 1.6a und die drei Rauchversperrtüre in der Rettungszufahrt inklusive der Erstellung der drei Zufahrtstore in der Rettungszufahrt berücksichtigt.

Sowohl seitens des Regierungspräsidiums Stuttgart (RPS) als auch der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) bestehen unter Berücksichtigung von aufgeführten Punkten keine Bedenken gegen die 9. Planänderung.

Sowohl durch das RPS und der LHS wurde die Einhaltung der bisher aufgezählten Schutzziele in der Anlage 10 eingefordert. Seitens der Vorhabenträgerin wurde zutreffend erwidert, dass die Schutzziele entsprechend dem gültigen Regelwerk einzuhalten

sind. Seitens des RPS wurde auch auf die Problematik der Entrauchung des Gleisvorfeldes über den Hauptbahnhof hingewiesen. Wie auch schon in der 15. Planänderung im PFA 1.1 erläutert, ist die Rauchfreihaltung der Nichtereignisröhre („sicherer Bereich“) nachgewiesen und somit auch der Zugang für die Rettungsdienste im Einklang mit der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ gegeben. Die Forderungen nach Schaffung eines rauchfreien Zugangs für die Rettungskräfte in der Ereignisröhre kann jedoch nicht gefordert werden. Hierbei handelt es sich weder um ein erforderliches Schutzziel noch um einen erforderlichen Nachweis entsprechend der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“. Auch der Raucheintrag aus dem Gleisvorfeld in den Hauptbahnhof wurde bereits in der 15. Planänderung im PFA 1.1 betrachtet und diesem Umstand zugestimmt. Die Befahrbarkeit der Tunnelröhren ist ebenfalls gewährleistet und wird durch die Zusage der Vorhabenträgerin entsprechend A.3.1.2 sichergestellt. Somit finden die bisher einzeln aufgelisteten Schutzziele weiterhin Berücksichtigung.

Seitens des RPS wird angemerkt, dass die Auswirkungen durch die Verrauchung in der Ereignisröhre in Verbindung mit dem Entrauchungskonzept auf den Ereigniszug und nachfolgende Züge nicht dargestellt ist und es nicht geklärt ist, wie die Selbst- und Fremdrettung in der Ereignisröhre sichergestellt werden kann. Wie bereits erläutert handelt es sich bei der Forderung um Rauchfreihaltung in der Ereignisröhre weder um ein erforderliches Schutzziel noch um einen erforderlichen Nachweis entsprechend der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“. Hierbei sei noch anzumerken, dass es das grundsätzliche Ziel ist, einen brennenden Zug möglichst nicht in einem Tunnel anhalten zu lassen. Das Flucht- und Rettungskonzept der Vorhabenträgerin ist deshalb vierstufig aufgebaut: Beginnend mit der Ereignisvermeidung (1. Stufe) folgt die Ereignisbegrenzung und -lenkung (2. Stufe), die Selbstrettung (3. Stufe) und schließlich die Fremdrettung (4. Stufe). Dieses Stufenkonzept ist in allen Planfeststellungsabschnitten mit Tunnelstrecken identisch. Hierzu gibt es entsprechend den eingeführten Vorschriften und Regularien betriebliche, bauliche und fahrzeugtechnische Vorgaben, um dieses Ziel zu erreichen. Es bedeutet aber auch, dass für den unwahrscheinlichen Fall eines Halts eines brennenden Zuges im Tunnel die Selbst- und Fremdrettung in der Ereignisröhre im Einklang mit der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ steht, wenn die entsprechend den eingeführten Vorschriften und Regularien getroffenen Maßnahmen, wie z. B. die einzuhaltende Fluchtweglänge und -breite eingehalten sind. Der Umgang mit Folgezügen,

wie z. B manuelle Eingriffsmöglichkeiten oder betriebliche und signaltechnische Regelungen im Ereignistunnel, ist Teil der Ausführungsplanung und nicht Gegenstand der Planfeststellung. Hierbei sei erwähnt, dass auch bei Tunneln ohne mechanische Lüftung gemäß der EBA-Richtlinie eine Verrauchung von Folgezügen nicht in jedem Fall verhindert werden kann. Zudem ist der sicherheitstechnisch erforderliche Abstand zwischen den Zügen ausreichend ist, um den nachfolgenden Zug zum Halten zu bringen und zu evakuieren.

Auf die Forderung des RPS, sämtliche für das Rettungskonzept erforderlichen Verkehrswege und Rettungsplätze jederzeit verfügbar und uneingeschränkt nutzbar zu halten (einschließlich einer permanenten Räum- und Streupflicht im Winter), wird auf § 4 Abs.2 S.2 AEG verwiesen. Demnach ist die Eisenbahninfrastruktur in einem betriebssicheren Zustand zu halten. Einer Regelung bedarf es demnach nicht.

Die weiteren durch das RPS und der LHS aufgeführten Punkte sind in der Planung berücksichtigt und werden entsprechend den Zusagen unter A.3.1 noch im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem RPS und der LHS abgestimmt.

Somit bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken hinsichtlich der Änderung der Löschwasserleitung und den baulichen Anpassungen aufgrund der Änderung des Entrauchungskonzeptes. Die Nachweise über die Machbarkeit und die Realisierbarkeit des Vorhabens sind erbracht und zugleich der für die Planfeststellung anzulegende Maßstab erfüllt.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens bleiben im Verhältnis zur Gesamtplanung im Wesentlichen gleich, da sich die Änderungen auf bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile gegenüber der bisherigen Planung beschränkt. Die Änderung hat keine zusätzlichen, belastenden Auswirkungen von einigem Gewicht auf die Umgebung oder die Belange Betroffener. Durch die Umstellung des Löschwassersystems wird der Brandschutz verbessert, daher ist die Planänderung geboten. Im Ergebnis lässt sie das Abwägungsergebnis der vorliegenden Planung unberührt.

B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG

i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Änderungsplanfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg

Schubertstraße 11

68165 Mannheim

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Stuttgart, den 16.06.2020

Az. 591pä/011-2016#028

VMS-Nr. 3357111