



Regierungspräsidium Stuttgart

---

# ANHÖRUNGSBERICHT

zum 11. Planänderungsverfahren im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.1a/b (Große Wendlinger Kurve, Abschnitt Tunnel GWK - Anbindung Eisenbahnstrecke 4600) des Projekts „Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg im Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenanbindung“

03.06.2022

Az.: 24-3820-15 / 1

## Inhaltsverzeichnis

A. Einführung .....	5
1. Anhörungsunterlagen .....	5
2. Anhörungsverfahren .....	7
2.1 Verfahrensverlauf .....	7
2.2 Verfahrensfragen .....	8
2.2.1 Auslegungs- und Äußerungsfrist .....	8
2.2.2 Online-Konsultation gem. § 5 Abs. 4 PlanSiG .....	8
2.2.3 Vollständigkeit der Antragsunterlagen .....	9
3. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange .....	10
4. Private Einwendungen / Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange .....	12
B. Zusammenfassende Darstellung des Vorhabens und seiner Umweltauswirkungen .....	12
1. Verfahrensgegenstand .....	12
1.1 Überblick über das Änderungsvorhaben .....	12
1.2 Lage und Funktion .....	13
1.3 Art und Umfang der geplanten Änderungen .....	14
1.4 Baudurchführung .....	16
2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen der Planänderung .....	18
2.1. Untersuchungsraum und Untersuchungsgegenstand .....	19
2.2 Auswirkungen auf die Schutzgüter und deren Bewertung .....	20
2.3 Ergebnis der Natura 2000 Vorprüfung .....	28
C. Rechtliche Würdigung .....	29
1. Planrechtfertigung .....	29
2. Abschnittsbildung .....	30
3. Variantenentscheidung .....	31
3.1 Fortführung des zusätzlichen Gleises zum Anbindungsbereich an die NBS bis zur Einbindung in die Neckarbahn in Oberboihingen .....	32
3.1.1 Variantenüberblick .....	32
3.1.2 Eisenbahnbetriebliche Beeinträchtigungen .....	33
3.1.3 Kostenschätzung .....	33
3.1.4 Variantenvergleich Schall- und Erschütterungen .....	34
3.1.5 Variantenvergleich Eingriffs- und Ausgleichssituation .....	34
3.1.6 Variantenvergleich Trassenführung .....	35
3.2 Tiefgarage Unterboihinger Straße .....	35
3.2.1 Varianten bezüglich der Bestandskonstruktion .....	35
3.2.2 Varianten bezüglich des Neubaus .....	36
4. Vereinbarkeit des Vorhabens mit betroffenen öffentlichen und privaten Belangen .....	37
4.1 Immissionen .....	37

4.1.1 Lärm .....	37
4.1.1.1 Betriebsbedingte Schallimmissionen.....	37
4.1.1.2 Anlagenbezogene Geräuschimmissionen .....	44
4.1.1.3 Baubedingte Schallimmissionen .....	45
4.1.1.4 Gesamtlärm.....	50
4.1.2 Erschütterungen und sekundärer Luftschall .....	55
4.1.2.1 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen .....	55
4.1.2.2 Sekundärer Luftschall.....	56
4.1.2.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen .....	57
4.1.3 Staubimmissionen .....	59
4.1.4 Elektromagnetische Immissionen .....	60
4.2 Natur und Landschaft.....	60
4.2.1 Naturschutzrechtliche Konfliktanalyse .....	61
4.2.2 Vermeidbarkeit und Minimierung der Eingriffe.....	62
4.2.3 Landschaftspflegerisches Ausgleichskonzept / Kompensationsmaßnahmen.....	63
4.2.4 Eingriffe in naturschutzrechtlich geschützte Gebiete bzw. Strukturen .....	65
4.2.5 Artenschutzrechtliche Konfliktanalyse .....	66
4.2.5.1 Reptilien .....	66
4.2.5.2 Vögel und Fledermäuse .....	69
4.2.5.3 Insekten und weitere besonders geschützte Arten.....	69
4.3 Eigentum / Private Rechte u.a. ....	69
4.3.1 Eigentum .....	69
4.3.1.1 Eigentum – unmittelbare Inanspruchnahme.....	70
4.3.1.2 Eigentum – mittelbare Beeinträchtigungen.....	71
4.3.1.3 Flurstücksbezeichnungen.....	74
4.3.2 Private Rechte – Beeinträchtigungen durch Abriss der Bestandstiefgarage ..	75
4.4 Wasser und Boden .....	77
4.4.1 Wasser .....	77
4.4.1.1 Entwässerung und Abwasserentsorgung .....	77
4.4.1.2 Grundwasserschutz.....	78
4.4.1.3. Oberirdischer Gewässerschutz .....	81
4.4.1.4 Wasserrechtliche Erlaubnistatbestände .....	82
4.4.2 Boden / Umgang mit Altlasten und Schadensfällen.....	87
4.5 Klima und Luft.....	88
4.6 Brandschutz und Rettungskonzept Tunnelanlagen .....	90
4.6.1 Flucht und Rettungskonzept für die Betriebsphase .....	90
4.6.2 Bauliche Maßnahmen zur Selbst- und Fremdrettung .....	90
4.6.3 Technische Ausstattung, insb. Löschwasserversorgung .....	91

4.6.4 Sicherheits- und Gesundheitsschutzkonzept für die Bauphase.....	94
4.6.5 Brandschutz und Rettungskonzept Parkhaus.....	96
4.7 Verkehrliche Belange.....	99
4.7.1 Bauzeitliche Verkehrsführung / Baulogistik .....	99
4.7.2 Öffentlicher Personennahverkehr.....	105
4.8 Formelle und Materielle Baurechtmäßigkeit des Parkhausneubaus .....	107
4.9 Denkmalschutz / Kulturgüter.....	113
4.10 Landwirtschaft.....	114
4.11 Kommunale Belange.....	116
4.12 Sonstige Belange.....	118

## A. Einführung

### 1. Anhörungsunterlagen

Das Regierungspräsidium nimmt mit diesem Anhörungsbericht Stellung zu dem durchgeführten Anhörungsverfahren für die 11. Planänderung im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.1a/b (Große Wendlinger Kurve, Abschnitt Tunnel GWK - Anbindung Eisenbahnstrecke 4600) des Projekts „Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg im Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenanbindung“.

Die Stellungnahme bezieht sich auf die von der DB Netz AG; DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH (im Folgenden als „Vorhabenträgerin“ bezeichnet) zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen. In der Stellungnahme sind darüber hinaus auch ergänzende Gutachten, Stellungnahmen und Erläuterungen der Vorhabenträger berücksichtigt worden.

Die von der Vorhabenträgerin zur Planänderung beantragten Unterlagen (Stand 27.01.2021) sind im Folgenden aufgeführt:

<b>Unterlage</b>	<b>Bezeichnung</b>
1	<b>Erläuterungsbericht</b>
1.1	Variantenuntersuchung
2.3	Übersichtslageplan
3	Auszug aus dem Bauwerksverzeichnis
4	Lagepläne
4.1	Lagepläne NBS/KWK/Str 4600
5	Höhenpläne
5.1	Höhenpläne GWK
6	Querschnitte
6.2	Querprofil GWK
7	Bauwerkspläne
7.2	Bauwerksplan Tunnel GWK
7.4	Sonstige Ingenieurbauwerke
8	Leitungsbestands- und Leitungsverlegepläne NBS
9	Grunderwerbsverzeichnis
9.1	Auszug aus dem Grunderwerbsverzeichnis
9.2	Grunderwerbsplan Übersicht PFA 2.1 a/b und Verlegung der L1250

9.3	Gründerwerbspläne
9.5	Beweissicherung NBS
10	Brandschutz- und Rettungskonzept
10.2	Erläuterungsbericht GWK
11	Umweltverträglichkeitsstudie
11.1	Auszug aus dem Erläuterungsbericht der Umweltverträglichkeitsstudie
11.2	Auszug aus dem Erläuterungsbericht der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung der Umweltauswirkungen“
12	Auszug aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan
13	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchungen
13.8	Schalltechnische Untersuchungen zum PÄV der GWK
14	Ingenieurgeologie, Erd- und Ingenieurbauwerke
14.1	Auszug aus dem Erläuterungsbericht zur Ingenieurgeologie, Erd- u. Ingenieurbauwerke
14.2	Ingenieurgeologischer und hydrogeologischer Längsschnitt“PFA 2,1 a/b, Große Wendlinger Kurve
15	Hydrogeologie, Wasserwirtschaft und Entwässerung
15.1	Erläuterungsbericht Hydrogeologie und Wasserwirtschaft
15.2	Wasserrechtliche Tatbestände
15.3	Auszug aus dem Erläuterungsbericht „Entwässerung u. hydraulische Berechnungen“
15.4	Lageplan Streckenentwässerung Strecke 4600
15.5	Längsschnitte Streckenentwässerung
16	Baulogistik
16.1	Erläuterungsbericht Baulogistik GWK
16.4	Lageplan Baustelleneinrichtung und Transportwege
17	Verwertung und Ablagerung von Erdmassen
17.1	Auszug aus dem Erläuterungsbericht Verwertung und Ablagerung von Erdmassen

#### Ergänzende Unterlagen:

01	Abstimmung Gasversorgungsunternehmen
02	Aktenvermerk Feuerwerk
03	Machbarkeitsstudie Tiefgarage
04	Bauantrag Parkhaus mit Anlagen (überarbeitet im Dez. 2021)
05	Übersichtsplan zur Variantenuntersuchung der Anlage 1.1

## 2. Anhörungsverfahren

### 2.1 Verfahrensverlauf

Die Vorhabenträgerin hat beim Eisenbahn-Bundesamt als zuständiger Planfeststellungsbehörde die Durchführung eines Planänderungsverfahrens zur Genehmigung der Änderungen im planfestgestellten Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.1 a/b (Große Wendlinger Kurve, Abschnitt Tunnel GWK - Anbindung Eisenbahnstrecke 4600) beantragt. Gegenstand des Antrags ist die Fortführung des zusätzlichen Gleises vom Anbindungsbereich an die Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg bis zur Einbindung in die Neckartalbahn in Oberboihingen. Dafür ist insbesondere die Errichtung eines Tunnelbauwerks vorgesehen.

Das Regierungspräsidium Stuttgart leitete als zuständige Anhörungsbehörde auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes mit Schreiben vom 16.12.2020 das Anhörungsverfahren ein.

Die Planunterlagen des antragsgegenständlichen Vorhabens wurden in der Zeit vom Montag, den 21. Juni 2021 bis Dienstag, den 20. Juli 2021 im Internet veröffentlicht bzw. öffentlich ausgelegt. Bedingt durch die Corona-Pandemie wurde nach § 3 Abs.1 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz - PlanSiG) die Auslegung durch eine Veröffentlichung im Internet ergänzt. Eine Veröffentlichung der Unterlagen erfolgte auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart sowie im Zentralen UVP-Portal des Bundes. Zusätzlich wurden die Planunterlagen nach § 3 Abs. 2 PlanSiG bei den Gemeinden Oberboihingen und Unterensingen und bei den Städten Weilheim an der Teck und Wendlingen am Neckar zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt.

In Oberboihingen wurden Ort und Zeit der Auslegung im Mitteilungsblatt Oberboihingen mit Ausgabedatum 10.06.2021 ortsüblich bekannt gemacht.

In Unterensingen wurden Ort und Zeit der Auslegung im Mitteilungsblatt Unterensingen mit Ausgabedatum 09.06.2021 ortsüblich bekannt gemacht.

In Weilheim an der Teck wurden Ort und Zeit der Auslegung im Mitteilungsblatt der Stadt Weilheim an der Teck mit Ausgabedatum 10.06.2021 ortsüblich bekannt gemacht.

In Wendlingen am Neckar wurden Ort und Zeit der Auslegung im Amtsblatt Nr. 23 der Stadt Wendlingen am Neckar mit Ausgabedatum am 11.06.2021 ortsüblich bekannt gemacht.

Unabhängig hiervon wurde der Bekanntmachungstext zusätzlich im Internet auf der Homepage des Regierungspräsidiums zur Information bereitgestellt und über das UVP-Portal des Bundes zugänglich gemacht. Der betroffenen Öffentlichkeit einschließlich der Vereinigungen, deren satzungsgemäßer Aufgabenbereich durch die Planung berührt wird, wurde die Möglichkeit gegeben, sich bis einschließlich Freitag, den 03. September 2021, zu dem Plan zu äußern. Die nicht ortsansässigen Nutzungsberechtigten des Parkdecks und der Tiefgarage im Bereich der Unterboihinger Straße wurden mit einem gesonderten Schreiben schriftlich über das Planfeststellungsverfahren informiert.

Vom 26.01.2022 bis 25.02.2022 bekamen die Betroffenen die Möglichkeit, sich im Rahmen einer Online-Konsultation zu dem Vorhaben zu äußern (siehe auch Kapitel 2.2.2).

Am 23.02.2022 fand mit der Gemeinde Oberboihingen, der Vorhabenträgerin und der Anhörungsbehörde eine Besprechung statt. Dabei wurden die für Gemeinde sowie deren Einwohner relevanten Themen wie beispielsweise Immissionsschutz und die bauzeitliche Verkehrsführung erörtert. Eine Niederschrift des Besprechungstermins findet sich in der Verfahrensakte.

## **2.2 Verfahrensfragen**

### **2.2.1 Auslegungs- und Äußerungsfrist**

Die Anhörungsbehörde hat aufgrund des Umfangs der geänderten Planunterlagen (insgesamt 5 Ordner), von der Verlängerung der Äußerungsfrist nach § 21 Abs. 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), § 73 Abs. 3a Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) Gebrauch gemacht. Die Regeläußerungsfrist von einem Monat wurde um insgesamt zwei Wochen verlängert.

### **2.2.2 Online-Konsultation gem. § 5 Abs. 4 PlanSiG**

Die Anhörungsbehörde hat aufgrund der pandemischen Lage durch das Coronavirus SARS-CoV-2 die Durchführung eines Erörterungstermins im Sinne des § 73 Abs. 6 LVwVfG und des § 18 Abs. 1 S. 4 UVPG durch eine Online-Konsultation gem. § 5 Abs. 4



PlanSiG ersetzt. Die Durchführung einer Erörterung im Rahmen eines in Präsenz geführten mündlichen Diskurses wäre in Anbetracht der im maßgeblichen Zeitraum hohen Inzidenzwerte aufgrund der stark ansteckenden Omikron-Variante des Virus mit erheblichen Gesundheitsrisiken für die Beteiligten verbunden gewesen. Die Anhörungsbehörde hat i.S.d. § 5 Abs. 4 PlanSiG den zur Teilnahme Berechtigten die sonst im Erörterungstermin oder der mündlichen Verhandlung zu behandelnden Informationen zugänglich gemacht. Ihnen wurde Gelegenheit gegeben, sich vom 26.01.2022 bis 25.02.2022 schriftlich oder elektronisch dazu zu äußern. Insgesamt wurden im Rahmen der Online-Konsultation 9 Stellungnahmen abgegeben. Im Rahmen der Online-Konsultation konnten sämtliche Auswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der Einwendungen und der Stellungnahmen in einem schriftlich geführten Diskurs zwischen der Vorhabenträgerin, den Einwendern und weiteren Beteiligten umfassend erörtert und soweit wie möglich in einen Ausgleich gebracht werden.

### **2.2.3 Vollständigkeit der Antragsunterlagen**

Mit Blick auf die Vollständigkeit der Antragsunterlagen wurden bspw. von der Gemeinde Oberboihingen, dem Straßenbauamt des LRA ES sowie dem Polizeipräsidium Reutlingen die Vorlage eines Verkehrskonzepts für die bauzeitliche Verkehrsführung und hier insbesondere beim Abtransport des Erdaushubs sowie genaue Angaben über die Zeitdauer der Bauphasen verlangt. Referat 32 des Regierungspräsidiums bemängelt, dass die Planunterlagen keine Aussage zu landwirtschaftlichen Belangen (BE-Flächen, Inanspruchnahme des landwirtschaftlichen Wegenetzes) trafen.

Die Anhörungsbehörde merkt hierzu folgendes an:

Die von der Vorhabenträgerin beim Eisenbahn-Bundesamt zur Planfeststellung eingereichten Planunterlagen wurden vom Eisenbahn-Bundesamt entsprechend den maßgebenden EBA-Planfeststellungsrichtlinien auf ihre Vollständigkeit hin geprüft und sodann zusammen mit dem Einleitungsauftrag der Anhörungsbehörde zur Durchführung bzw. Fortführung des Anhörungsverfahrens übermittelt. Die Anhörungsbehörde ist trotz der vorgebrachten Kritikpunkte der Auffassung, dass den Planunterlagen die für die Anhörung erforderliche sog. „Anstoßwirkung“ innewohnt.

Die Betroffenen wurden durch die Auslegung der Planunterlagen in die Lage versetzt, den Grad ihrer jeweiligen individuellen Betroffenheit abzuschätzen. Die Einwender konnten erkennen, welche Beeinträchtigungen zu befürchten und welche Rechtsgüter als gefährdet anzusehen sind.

Hinsichtlich der spezifischen Kritikpunkte wird auf deren Behandlung in den einzelnen Fachkapiteln dieses Anhörungsberichts verwiesen. Dies betrifft insbesondere die Hinweise auf die fehlende Darstellung eines geplanten Gebäudes auf einem bislang unbebauten Grundstück in den Immissionsgutachten (Kapitel 4.1.1.1), auf das Fehlen katasteramtlicher Bezeichnungen der Einleitstellen (Kapitel 4.4.1.4), die Darstellung landwirtschaftlicher Belange (Kapitel 4.10) und die Darstellung der bauzeitlichen Verkehrsführung (Kap. 4.7.1).

### **3. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Die Anhörungsbehörde hat der betroffenen Kommune, den Fachbehörden, Trägern öffentlicher Belange, Umwelt- bzw. Naturschutzvereinigungen und sonstigen Planungsträgern im Zuge der Planauslage mit Schreiben vom 17.06.2021 Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Im Einzelnen wurden folgende Stellen beteiligt:

#### **Kommunen**

- Gemeinde Oberboihingen
- Gemeinde Unterensingen
- Stadt Weilheim an der Teck
- Stadt Wendlingen am Neckar

#### **Regionale Planungsträger**

- Verband Region Stuttgart

#### **Weitere Behörden und Fachbereiche**

- Landratsamt Esslingen Baurechtsamt
- Landratsamt Ostalbkreis
- Regierungspräsidium Stuttgart Abteilung 4
- Regierungspräsidium Stuttgart Abteilung 5 Umwelt Referat 51
- Regierungspräsidium Stuttgart Referat 16 Kampfmittelbeseitigungsdienst

- Regierungspräsidium Stuttgart Referat 16 Brandschutz
- Regierungspräsidium Stuttgart Referat 21 Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz
- Regierungspräsidium Stuttgart Referat 32
- Regierungspräsidium Stuttgart Abteilung 8 Landesamt für Denkmalpflege
- Regierungspräsidium Freiburg Abteilung 9 LGRB
- Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 9 Landesamt für Straßentechnik
- Polizeipräsidium Reutlingen

### **Sonstige Planungsträger**

- Netze BW GmbH – Netzentwicklung Projekte-Genehmigungsmanagement Externe Planungsverfahren NETZ TEPM
- Terranets
- Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)
- Unfallversicherung Bund und Bahn Region Stuttgart
- Deutsche Bahn AG DB Immobilien Eigentumsmanagement/Eigentümerverspreter
- Deutsche Bahn AG Konzernbevollmächtigter für das Land BW
- Bundeseisenbahnvermögen
- Bundespolizeidirektion Stuttgart
- Bundesamt für Güterverkehr

### **Vereinigungen**

- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V.
- Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e.V.
- BUND Regionalverband Stuttgart
- BUND Kreisverband Stuttgart
- Naturschutzbund Deutschland LV Baden-Württemberg e.V.
- NABU Baden-Württemberg Kreisverband Esslingen e.V.
- Schutzgemeinschaft Filder e.V.
- Deutscher Alpenverein Landesverband Baden-Württemberg e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Baden-Württemberg e.V.
- Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.
- Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.
- Schwarzwaldverein e.V. Hauptgeschäftsstelle
- Schwäbischer Albverein e.V.

- NaturFreunde Württemberg e. V.
- Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e.V.

### **Sonstige**

- Ministerium für Verkehr Referat 36
- Dachverband Integratives Planen und Bauen (DIPB)
- Industrie- und Handelskammer Bezirkskammer Esslingen-Nürtingen
- Handwerkskammer Region Stuttgart
- Industrieverband Steine und Erden Baden-Württemberg
- Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.
- Deutscher Bahnkunden-Verband Baden-Württemberg e.V.
- Eisenbahn-Bundesamt Sachbereich 6 Süd "Umwelt - Aufsicht und Genehmigung
- Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südwest
- Landesbauernverband
- Kreisbauernverband Esslingen e.V.
- Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung
- Staatliches Museum für Naturkunde Stuttgart
- Vermögen und Bau Baden-Württemberg Amt Ludwigsburg

## **4. Private Einwendungen / Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange**

Gegen die Planung wurden insgesamt 10 private Einwendungen erhoben und 26 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange abgegeben. Eine Einwenderin (P-0003) hat darüber hinaus die Unterschriften von knapp 40 Personen gesammelt, die ihre Einwendung mit dem Schwerpunkt Immissionsschutz unterstützen.

## **B. Zusammenfassende Darstellung des Vorhabens und seiner Umweltauswirkungen**

### **1. Verfahrensgegenstand**

#### **1.1 Überblick über das Änderungsvorhaben**

Der Planungsabschnitt 2.1 a/b gehört zum Projekt Stuttgart 21. Der Abschnitt wurde am 23.03.2015 vom Eisenbahn-Bundesamt, mit dem Aktenzeichen 591ppw/029-2300#010, planfestgestellt.

Aufgrund neuerer Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung, zur wirtschaftlichen Entwicklung und zur Zukunft der Mobilität in Stuttgart wurde das Projekt Stuttgart 21 auf Optimierungsmöglichkeiten hin untersucht. Teil davon war eine Untersuchung über die Möglichkeit einer späteren Nachrüstbarkeit eines zweiten Gleises mit höhenfreier Einführung in die Neubaustrecke (NBS) Stuttgart-Wendlingen-Ulm. Die Untersuchung kam zu dem Entschluss, dass eine bauliche Umsetzung nur zusammen mit dem Bau der NBS möglich ist. Das Land hat sich entschlossen, die baulichen Maßnahmen im Verzweigungsbereich zur Erstellung des zweiten Gleises im Zuge des Baus der NBS umzusetzen. Im Rahmen einer durchgeführten Variantenuntersuchung (Kapitel 3) hat sich die hier beantragte Lösung als die am besten geeignete Variante gezeigt.

Bisher besteht die Wendlinger Kurve nur aus einem Gleis, der sogenannten Kleinen Wendlinger Kurve. Diese wird zweigleisig ausgebaut, sodass die Große Wendlinger Kurve daraus entsteht. Das Verfahren zur Anbindung der Großen Wendlinger Kurve an die NBS ist bereits bestandskräftig abgeschlossen und befindet sich im Bau.

Die beantragte Planänderung umfasst die Fortführung des zusätzlichen Gleises zum Anbindungsbereich an die NBS bis zur Einbindung in die Neckartalbahn (Strecke 4600) in Oberboihingen. Zudem umfasst die Planänderung den Ersatz einer abzubrechenden Tiefgarage durch den Neubau eines Parkhauses.

Weitergehende Ausführungen finden sich in Anlage 1, Erläuterungsbericht auf den Seiten 7 ff..

## **1.2 Lage und Funktion**

Da die Trassierung der nördlichen Anbindung der Großen Wendlinger Kurve bereits bestandskräftig abgeschlossen ist, ist der Abschnitt zwei Gegenstand des vorliegenden Änderungsantrags. Der Abschnitt zwei beginnt nach der Unterquerung der NBS mit der Schnittstelle Übergang von offener (BW-Nr. 5.600A, ca. GWK-km 0,5+68,8) in bergmännische Bauweise des Tunnels und endet mit der niveaugleichen südlichen Anbindung an die Neckartalbahn bzw. Bestandsstrecke 4600 (ca. GWK-km 1,6+38). Mit der Großen Wendlinger Kurve kann Schienenverkehr von und auf die Neckartalbahn im Bereich der Neubaustrecke kreuzungsfrei in diese eingebunden werden.

### 1.3 Art und Umfang der geplanten Änderungen

Im Anschluss an die offene Bauweise des 1. Teilabschnitts wird das eingleisige **Tunnelbauwerk der Großen Wendlinger Kurve** in bergmännischer Bauweise erstellt. Gegenstand des vorliegenden Planänderungsverfahrens ist lediglich der 2. Planungsabschnitt.

Die Innenauskleidung erfolgt durch eine Ortbetoninnenschale aus wasserundurchlässigem Beton mit außenliegender Abdichtung. Der bergmännische Tunnelvortrieb ist aus der offenen Baugrube der Anbindung der GWK fallend von Norden nach Süden vorgesehen. Die Baugrube kommt zwischen etwa GWK-km 0,5+51 bis etwa 0,5+69 zu liegen, die Anschlagwand besteht aus einer überschnittenen Bohrpfahlwand. Der noch nicht hergestellte Tunnelabschnitt in offener Bauweise, der sich im Bereich der Baugrube befindet, wird nach Fertigstellung des bergmännischen Tunnels als Lückenschluss hergestellt. Als Oberbauform wurde gemäß Ril 820.2020 Feste Fahrbahn festgelegt. Diese wird nicht befahrbar ausgebildet.

Die Planänderung umfasst **4 neue Stützwände**, jeweils zwei rechts und zwei links der GWK. Da die Höhenunterschiede an diesen Stellen nicht mit regelkonformen Böschungen überwunden werden, werden links der Bahn zwei Stützwände errichtet und rechts der Bahn zwei Bohrpfahlwände. Die rechten und linken Stütz- und Bohrpfahlwände werden in den Planänderungsunterlagen in Anlage 7.2, Blatt 32A und in Anlage 7.4, Blatt 9A, 10A, 11A, 12A dargestellt.

Eine weitere Änderung ist der **Neubau einer Dichtwand** zur Minimierung des Grundwasserzustroms im Hochwasserfall HQ100 des Neckars. Im Einschnittsbereich Süd der GWK wird eine Dichtwand zur Minimierung des unterirdischen Zustroms im Hochwasserfall HQ100 des Neckars eingebracht. Das abschottende Element wird dicht an die Bohrpfahlwände links und rechts der Bahn angeschlossen und quert ca. in GWK-km 1,3+70 die Strecke der GWK. Die Dichtwand ist in Anlage 4.1 Blatt 17C dargestellt.

Weiterhin wird die **Änderung der Schallschutzwand (Strecke 4600)** geplant. Die bereits planfestgestellte Schallschutzwand (BW-Nr. 2.400B) der Strecke 4600 muss infolge der hinzukommenden GWK von km 8,6+50 bis km 8,8+57 ersetzt werden. Entlang der freien Strecken GWK und 4600 wird eine neue Schallschutzwand (BW.- Nr. 2.601A) mit einer Länge von ca. 363 m und ca. 5,0 m Höhe über Schienenoberkante angeordnet. Sie bindet an die bestehende Schallschutzwand (BW-Nr. 2.400B) bei km 8,8+57 an, in welche eine

Tür mit Anschluss an den Rettungsplatz integriert wird. Die Lärmschutzwand ist in Anlage 4.1 Blatt 17C und 18C dargestellt.

Die Planungen umfassen ebenfalls den **Neubau von Schallschutzwänden**. Auf der Bohrpfahlwand links der Bahn (BW-Nr. 5.652A) wird auf einer Länge von ca. 60 m eine Schallschutzwand mit ca. 3,0 m Höhe über Geländeoberkante Geh- und Radweg errichtet. Die neue Lärmschutzwand ist in Anlage 4.1 Blatt 17C dargestellt.

Geplant wird zudem die **Erweiterung des Entwässerungskonzepts KWK**. Die planfestgestellte Entwässerung der KWK wird anteilig umgeplant und durch die GWK erweitert. Die planfestgestellten Ableitungskanäle können weiterhin genutzt werden, sodass die Entwässerung wie bisher in westlicher Richtung zum Neckar erfolgt. Das aus dem Tunnelbauwerk GWK anfallende Wasser wird an das Tiefendrainagesystem aus Teilsickerrohren angeschlossen. Auf Grund des Tiefpunkts der GWK im Einschnitt Süd wird Grundwasser abgesenkt, soweit es die Rohrsohle der Teilsickerrohre überschreitet. Das gesammelte Wasser wird in freiem Gefälle in einen neuen Regenrückhaltekanal (BW.-Nr. 5.602A) zwischen der GWK und der Bohrpfahlwand geführt. Im Anschluss an den Regenrückhaltekanal wird ein Schachtbauwerk mit Pumpenanlagen (BW.-Nr. 7.640A) hergestellt. Hier wird das anfallende Wasser von KWK und GWK in Richtung Ableitungskanäle Neckar gepumpt.

Das zuvor genannte Regenrückhaltebecken wird im Havariefall verunreinigtes Wasser (Löschwasser etc.) auffangen, um eine Verunreinigung des Neckars zu verhindern. Im Havariefall wird – wie in der bisherigen Planung KWK auch – der Abfluss Richtung Neckar durch Abstellen der Pumpen im Pumpenschacht verhindert. Das verunreinigte Löschwasser wird im Regenrückhaltekanal aufgefangen und durch Tankfahrzeuge abgepumpt und abtransportiert. Trotz Vergrößerung des Regenrückhaltekanals im Vergleich zum Entwässerungskonzepts KWK führt die Hinzunahme der zu entwässernden Bereiche der GWK dazu, dass die genehmigte Einleitmenge von  $Q_d = 36 \text{ l/s}$  auf  $52 \text{ l/s}$  erhöht werden muss. Die Zufahrtmöglichkeit zum Havariebecken im Voreinschnitt Süd der Planänderung „Optimierung KWK“ (BW-Nr. 3.300A) entfällt. Zum neuen Pumpenschacht (BW-Nr. 7.640A) ist die Zufahrt über den Rettungsplatz (BW-Nr. 1.501A) berücksichtigt. Einzelheiten zur geänderten Planung finden sich in Anlage 15.3, Anlage 15.4 Blatt 10C und 12A sowie Anlage 15.5 Blatt 40A bis 51A der Planänderungsunterlagen.

Die Planänderungen beinhalten ein **Rettenungskonzept** für den eingleisigen Tunnel der Großen Wendlinger Kurve. Ein Rettungsplatz (BWNr. 1.502A) wird im Süden des Tunnels

GWK angeordnet und über das öffentliche Straßensystem angeschlossen. Die Rettungsfläche beträgt insgesamt  $\geq 1500 \text{ m}^2$ , von denen ca.  $665 \text{ m}^2$  auf dem neu zu errichtenden Rettungsplatz und ca.  $960 \text{ m}^2$  auf der Unterboihinger Straße vorgesehen werden. Ein Fluchtweg innerhalb des Tunnels ist auf der gesamten Tunnellänge eingeplant. Die sicheren Bereiche des Tunnels GWK sind die Tunnelportale. Das selbstständige Hinausrollen eines verunglückten Zuges aus dem Tunnel ist durch Einhaltung einer einseitigen Längsneigung möglich. Am nördlichen Tunnelportal wird bahnlinks eine Böschungstreppe (BW.-Nr. 1.501A) entlang des Tunnels offene Bauweise hergestellt, um Flüchtende aus dem Tunnel GWK zum Rettungsplatz NBS zu leiten. Am südlichen Tunnelportal wird der Fluchtweg aus dem Tunnel an den neuen Rettungsplatz (BW.-Nr. 1.502A) angeschlossen. Für Einzelheiten zum Flucht- und Rettungskonzept siehe Anlage 10.2A der Planänderungsunterlagen.

Die letzte Planänderung betrifft die **Tiefgarage der Unterboihinger Straße 65**. Die bestehende Tiefgarage an der Unterboihinger Straße 65 liegt im Bereich der neuen GWK-Trasse und muss daher durch einen Neubau ersetzt werden. Im Ergebnis einer Machbarkeitsstudie zum Umgang mit der Tiefgarage wurde letztlich die Variante „Neubau eines Parkhauses“ weiterverfolgt. Der Ersatz der Tiefgarage durch ein Parkdeck ist Gegenstand dieses Planänderungsverfahrens, siehe dazu Unterlage 04 der Ergänzenden Unterlagen. Eine ausführliche Darstellung der Variantenuntersuchung findet sich in Kapitel C. 3 Variantenentscheidung.

#### **1.4 Baudurchführung**

In Anlage 16.1.1A Erläuterungsbericht Bauleistungsplanung GWK ist die Bauleistungsplanung des Vorhabens beschrieben. Im Bauablauf sieht die Vorhabenträgerin vor, nach der Beweissicherung an und auf den umliegenden Straßen den Mutterboden in den nicht zu bebauenden Bereichen abzuschleppen und seitlich zu lagern. Nach der Herstellung bzw. unter Instandhaltung des überörtlichen Feldwegenetzes werden die Baustraßen zu den Baustelleneinrichtungsflächen und die Baustelleneinrichtungsflächen am Tunnelportal Nord und Süd der GWK errichtet. Parallel zum Auffahren des Tunnels von Nord nach Süd soll die Herstellung der Bohrpfehlwände am Südportal sowie des einstreifigen Bauzustandes der Unterboihinger Straße über dem Tunnel erfolgen. Nach Durchschlag des Tunnelvortriebes am Portal Süd soll der einstreifige Bauzustand der Unterboihinger Straße in den Endzustand überführt werden. Danach sollen die Stützwand (entlang Tiefgaragenzufahrten Nr. 63+65) errichtet und die Schallschutzwand entlang der Strecke 4600 gegründet werden. Die nächsten im



Bauablauf vorgesehener Schritte sind in dieser Reihenfolge der Einbau der Innenschale und Bankette im Tunnel und die Errichtung des Tunnelportals Süd, das Errichten der Entwässerungsbauwerke, der Einbau der Weiche in die bestehende Strecke 4600, das Herstellen der Stützwand links der Bahn am zukünftigen Rettungsplatz der GWK Süd, die Herstellung des Rettungsplatzes und -weges GWK Süd, die Fertigstellung der Schallschutzwand, der Rückbau der Baustelleneinrichtungsflächen bis auf Restflächen für die eisenbahntechnische Ausrüstung, die Herstellung des Oberbaus zur Errichtung der Festen Fahrbahn, die Eisenbahntechnische Ausrüstung des Streckenabschnittes sowie die Bepflanzung der Gesamtmaßnahme.

Die Vorhabenträgerin sieht durch die Aufteilung der Baumaßnahmen in Bauphasen vor, die Unterboihinger Straße nie komplett für den Fahrzeugverkehr zu schließen sondern den unter Einsatz einer Ampelanlage einspurig zu führen. Bei den kreuzenden Straßen und Wegen des Tunnels handelt es sich um eine Kreisstraße und Feldwege. Die den Tunnel kreuzende Unterboihinger Straße soll bauzeitlich aufgeschüttet werden, wobei die einspurige Überfahrt mit Fahrzeugen  $< 3,50$  t durchgehend in beide Richtungen gewährleistet bleiben soll. In dieser Bauphase soll die Wegeleitung für Fahrzeuge  $\geq 3,50$  t über die Daimlerstraße und die Ortschaft Oberboihingen erfolgen. Ab der zweiten Bauphase bis zum Rückbau der Auffüllung in den Endzustand der Straße soll dieser Bereich auch für den Rad- und Fußverkehr gesperrt werden und stattdessen über die Daimlerstraße und die Ortschaft Oberboihingen sowie als Umfahrung des Abzweigs zum Kreisel Unterboihinger Straße über den Meisenweg in Oberboihingen umgeleitet werden.

Das Baustelleneinrichtungs- und Baustraßenkonzept sieht im Bereich Wendlingen und des nördlichen Tunnelportals eine Weiternutzung der bestehenden Baustelleneinrichtungen der Kleinen Wendlinger Kurve bzw. der Neubaustrecke vor. Die Baustelleneinrichtungsfläche soll über die bereits vorhandene Baustellenzufahrt bzw. über die bestehenden landwirtschaftlichen Wege von der L1250 erreicht werden. Da die derzeit eingerichtete Behelfsauf- und Abfahrt zur Bundesautobahn A8 zum Zeitpunkt der Umsetzung der GWK bereits rückgebaut sein wird, sollen die LKW-Transporte über die L1250 durch die Ortschaften Wendlingen und Oberboihingen erfolgen. Wie die Vorhabenträgerin im Zuge des Anhörungsverfahrens ausgeführt hat, erfolgt der Abtransport des Tunnelausbruchs Richtung Norden. Der Erdaushub soll nicht Richtung der Gemeinde Oberboihingen abgefahren werden (vgl. Niederschrift der Besprechung mit der Gemeinde Oberboihingen vom 23.02.2022). In diese Richtung soll lediglich der Abtransport des Erdbaus erfolgen, der sich bei der Erstellung

der GWK im Süden ergebe. Der durchgängige separate Geh- und Radweg über die Steigackerbrücke bis zum Anschluss an die Straße „Auf dem Berg“ soll bestehen bleiben.

Im Bereich Oberboihingen und des südlichen Tunnelportals soll während der Bauzeit eine wechselnd halbseitige Sperrung der Unterboihinger Straße unter Einsatz einer Lichtsignalanlage erfolgen. Hierbei soll die einstreifige Nutzung von Fahrzeugen <3,50 t möglich sein. Die Vorhabenträgerin sieht weiter vor, den Schwerlastverkehr über die L1250 bzw. Daimlerstraße umzuleiten. Der Geh- und Radverkehr soll zu Beginn der Arbeiten an der Unterboihinger Straße eingeschränkt über den baulich betroffenen Abschnitt und im Verlauf der weiteren Arbeiten über den Meisenweg bzw. die Daimlerstraße abgewickelt werden. Für die Errichtung neuer Oberleitungsmaste sieht die Vorhabenträgerin die temporäre einseitige Sperrung der Daimlerstraße vor, wobei der Verkehr durchgehend in beide Richtungen mittels Lichtsignalanlagen aufrechterhalten werden soll (vgl. Unterlage 16.1.1A).

Eine Auseinandersetzung mit den Einwendungen zur bauzeitlichen Verkehrsführung findet sich in der rechtlichen Würdigung in Kapitel 4.7.1.

## **2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen der Planänderung**

Der verfahrensleitenden Verfügung des Eisenbahn-Bundesamts vom 16.12.2020 folgend, besteht für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer UVP gem. §§ 9 Abs. 4, 7 Abs. 3 UVPG. Die Planfeststellungsbehörde hat das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig (§ 7 Abs. 3 Satz 1 UVPG) erachtet. Die Vorhabenträgerin hat im Zuge dieses Planänderungsverfahrens den Bericht der Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. Anlage 11.1) sowie den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12.1) aus dem Ausgangsverfahren zusammen mit den übrigen Planunterlagen überarbeitet bzw. ergänzt.

Die Wirkungen des Projektes lassen sich infolge ihrer Wirkungsart und -entstehung in bau-, anlagen- und betriebsbedingte Wirkungen unterscheiden. Die Vorhabenträgerin hat die zu erwartenden Umweltauswirkungen auch mit Blick auf die antragsgegenständlichen Planänderungen schutzgutbezogen betrachtet, so wie dies durch das UVPG vorgegeben ist. Eine detaillierte Beschreibung der Auswirkungen findet sich im Bericht der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie im Landschaftspflegerischen Begleitplan.

## 2.1. Untersuchungsraum und Untersuchungsgegenstand

Für die antragsgegenständliche Planänderung wurde der Wirkraum in der Ortslage Oberboihingen soweit erweitert, dass auch die durch die Planänderung zu erwartenden Projektwirkungen erfasst und bewertet werden können. Für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes wurden von der Vorhabenträgerin die Vorgaben des Umwelleitfadens des EBA (2010) zugrunde gelegt. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes erfolgte dabei nicht starr und einheitlich, sondern orientierte sich an der Wirkungsintensität und der räumlichen Reichweite der Projektwirkungen. Damit sollten alle wesentlichen vorhabenbedingten Auswirkungen erfasst werden. Das Untersuchungsgebiet für Vögel und Fledermäuse beginnt am nördlichen Ortsrand von Oberboihingen, verläuft auf einer Länge von ca. 570 m entlang der Daimlerstraße und erstreckt sich in östlicher Richtung über die Unterboihinger Straße hinweg bis zum Meisenweg (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anlage 12.1, S. 79).

Der Untersuchungsraum für Eidechsen erstreckt sich auf einer Breite von bis zu 100 Metern entlang der Trasse der Neckartalbahn von Norden nach Süden vom Bereich des Kreisverkehrs am Tunnelportal bis zum Gebäude Unterboihinger Straße 61 (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anlage 12.1, Anhang 8.2 Lageplan im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, S. 16-1).

Durch das Planänderungsverfahren entstehen die weitreichendsten Wirkungen mit Blick auf die Schutzgüter Menschen, Boden sowie Wasser und Tierlebensräume.

Im Zuge der Umweltuntersuchungen wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, die biologische Vielfalt, Tiere und Pflanzen, die Landschaft, den Boden, die Fläche das Wasser, Klima und Luft, sowie kulturelles Erbe und Sachgüter begutachtet. Hierbei wurden die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 11.1), des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Anlage 12.1), des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie (Anlage 12.1, Anhang 11), den Karten zum Landschaftspflegerischen und zur Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 12.2 bis 12.6), der FFH-Verträglichkeitsstudie (Anlage 12.7), der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlage 13.1 bis 13.4) sowie dem Fachgutachten Hydrogeologie, Wasserwirtschaft und Entwässerung (Anlage 15) für die antragsgegenständliche Planänderung berücksichtigt.

## 2.2 Auswirkungen auf die Schutzgüter und deren Bewertung

Bei den Auswirkungen auf die Schutzgüter wird zwischen temporären baubedingten Auswirkungen und dauerhaften anlage- und betriebsbedingten Wirkungen differenziert.

### Schutzgut Mensch

Insbesondere durch Lärm und Erschütterungen entstehen Belastungen, die auf das Schutzgut Mensch einwirken. Die baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen für die schutzbedürftige Nachbarschaft wurden im Rahmen einer schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung ermittelt und bewertet (Anlage 13.1 bis 13.4).

#### Baubedingte Lärmimmissionen:

Bei den Maßnahmen zur Herstellung der Strecke sind Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm im Umfeld der geplanten Maßnahme den gutachterlichen Untersuchungen folgend nicht auszuschließen (vgl. Anlage 13.8, Schalltechnische Untersuchung vom 18.01.2021, KREBS+KIEFER FRITZ AG). Sofern lärmintensive Baumaßnahmen, insbesondere im Nachtzeitraum nicht vermieden werden kann es in Abhängigkeit der Gebietsnutzung sowie der Dichte der umliegenden Bebauung – auch bei ortsfesten Baumaßnahmen - zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte kommen. Hierbei kann die Schwelle von 65 dB(A) in der Nacht an den direkt an den Baumaßnahmen angrenzenden Gebäuden mit schutzwürdiger Nutzung überschritten werden.

Die Planung sieht Maßnahmen vor, um die Auswirkungen zu mindern. Bei nächtlichen Arbeiten kann dem nachweislich im kritischen Nachtzeitraum von Beurteilungspegeln oberhalb einer bestimmten Schwelle betroffenen Personenkreis ein Ersatzwohnraum für den Zeitraum der Überschreitungen angeboten werden. Im Rahmen der Baumaßnahmen ist die Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen (festinstallierte oder mobile Lärmschutzwände) aufgrund der Dauer und Ausdehnung der Baumaßnahmen nicht praktikabel. Um die unvermeidbaren Lärmbelastungen während der Bauarbeiten dauerhaft auf das technisch mögliche Mindestmaß zu begrenzen, sollte von der Vorhabenträgerin ein handlungsbefugter Baulärmverantwortlicher eingesetzt werden (vgl. Anlage 13.8, Schalltechnische Untersuchung vom 18.01.2021, KREBS+KIEFER FRITZ AG, S. 6). Unter Einhaltung der oben genannten Schutzmaßnahmen ist nicht erheblichen Auswirkungen zu rechnen.

#### Baubedingte Erschütterungsimmissionen:

Hinsichtlich der Einwirkungen auf Menschen durch Erschütterungen können die Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Beurteilung von Erschütterungen, die in Gebäuden auf Menschen einwirken) in Abhängigkeit zur Art der Einwirkung sowie der jeweiligen Deckenkonstruktion der Gebäude unter Berücksichtigung von Mindestabständen eingehalten werden. Eine erhebliche Belästigung von Menschen in Gebäuden ist dann nicht zu erwarten. Gutachterlicherseits werden konfliktbehaftete Gebäude definiert, für die Beschränkungen der Arbeitszeit bei erschütterungsintensiven Arbeiten sowie der gänzliche Verzicht auf erschütterungsrelevante Arbeiten im näheren Umfeld von Gebäuden im Nachtzeitraum empfohlen wird (vgl. Anlage 13.8A, Erschütterungstechnische Untersuchung KREBS+KIEFER FRITZ AG, S. 18 ff.). Die Vorhabenträgerin sieht lediglich im Gefahrenbereich erschütterungsintensive Arbeiten auch in der Nacht vor. Gutachterlicherseits werden darüber hinaus Beschränkungen der Einsatzdauer der Maschinen, eine umfassende Information der Betroffenen und das Angebot von Ersatzwohnraum für die direkt betroffenen Anwohner empfohlen.

Hinsichtlich der Einwirkungen von Erschütterungen auf bauliche Anlagen sind Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-3 (Beurteilung von Erschütterungen, die auf Gebäude einwirken) bzw. Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes nicht zu erwarten (vgl. Anlage 13.8A Erschütterungstechnische Untersuchung KREBS+KIEFER FRITZ AG, S. 28, 29). Daraus folgt, dass unter Einhaltung dieser Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind.

Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen:

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen des Planänderungsverfahrens auch geprüft, ob Konflikte aufgrund von Erschütterungen bzw. sekundären Luftschallimmissionen nach Inbetriebnahme des Vorhabens zu erwarten sind. Die künftig vom Schienenverkehr auf der Neckartalbahn sowie auf der Kleinen und Großen Wendlinger Kurven ausgehenden Erschütterungsemissionen führen in den exemplarisch untersuchten Gebäuden zu bauwerksbezogenen Schwingstärken, die die Anhaltswerte der DIN 4150-2 unter Berücksichtigung der bestehenden Nutzung eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum unterschreiten. Die heranzuziehenden Beurteilungsanhaltswerte der DIN 4150-2 für den Tag und für die Nacht werden deutlich unterschritten und somit eingehalten. Erhebliche Belästigungen im Sinne der DIN 4150-2 infolge schienenverkehrsinduzierter Erschütterungen sind nicht zu erwarten. Erhebliche Belästigungen aus sekundärem Luft-

schall können den Gutachterlichen Betrachtungen folgend ebenfalls ausgeschlossen werden (vgl. Anlage 13.8, Erschütterungstechnische Untersuchung KREBS+KIEFER FRITZ AG, S 5, 6). Daraus folgt, dass keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind.

Betriebsbedingte Lärmimmissionen:

Mit Blick auf die betriebsbedingten Lärmimmissionen hat die Vorhabenträgerin zunächst die Lärmsituation im Bereich Oberboihingen ohne Schallschutzmaßnahmen einer Betrachtung unterzogen. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Lärmbelastung tagsüber und nachts ohne aktive Schallschutzmaßnahmen an 21 Gebäuden insgesamt 231 Schutzfälle erzeugt werden. Maximale Belastungen von 65,7 dB(A) tagsüber und 62,3 dB(A) nachts entstehen dabei für das Objekt Unterboihinger Straße 65 (Allgemeines Wohngebiet) mit Grenzwertüberschreitungen von 6,7 dB(A) tagsüber und 13,3 dB(A) nachts. Als zur Konfliktbewältigung geeignete Maßnahmen sieht die gutachterliche Betrachtung aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden mit einer Gesamtlänge von ca. 423 m und einer maximalen Höhe von 5 m vor. Nach Umsetzung dieser Maßnahmen verbleiben 127 Schutzfälle an 10 Gebäuden und damit verbunden Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. An 2 Gebäuden besteht darüber hinaus ein Anspruch auf Entschädigung der Außenwohnbereiche (vgl. Anlage 13.8, Schalltechnische Untersuchung, Ermittlung und Beurteilung von Verkehrslärmimmissionen, KREBS+KIEFER FRITZ AG, S. 5, 20ff.).

Die Planung sieht vor, diese Auswirkungen zu vermeiden und zu vermindern, indem in erster Linie die vorstehend genannten aktiven Schallschutzmaßnahmen nach § 41 Abs. 2 BImSchG ergriffen werden. Da ein Vollschutzkonzept nach der nachvollziehbaren schalltechnischen Untersuchung aufgrund der Größenordnung der Wandhöhen als technisch kaum realisierbar eingestuft wird, sind die gewählten Schallschutzmaßnahmen geeignet, das Schutzgut Mensch soweit zu schützen, dass mit nicht erheblichen Auswirkungen zu rechnen ist.

Gesamtlärm:

Die Vorhabenträgerin hat auch die im Zusammenhang mit dem Planänderungsverfahren entstehende Gesamtverkehrsbelastung ermittelt. Mit Umsetzung des Vorhabens wird sich in den der Neubaustrecke zugewandten Siedlungsbereiche eine Zusatzbelastung durch Verkehrslärm ergeben, die jedoch durch die geplanten Lärmschutzwände kompensiert werden kann. Die Lärmschutzwände führen den gutachterlichen Betrachtungen folgend

letztlich zu einer Entlastung der Gesamtlärmsituation. Eine Gesundheitsgefährdung der betroffenen Anwohner ist unter diesem Gesichtspunkt jedoch für 4 Gebäude zu erwarten. Hier werden Zusatzbelastungen prognostiziert, die zu einer Erhöhung des für den Prognose-Nullfall ermittelten Beurteilungspegels von 70 dB(A) am Tag bzw. von 60 dB(A) in der Nacht führen. Die verbleibenden Schutzfälle haben dem Grunde nach Anspruch auf ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen. Bei zwei Gebäuden liegt zusätzlich der Sachverhalt vor, dass ein Anspruch dem Grunde nach auf eine Außenwohnbereichsentschädigung gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie vorliegt. Unter Berücksichtigung dieser Verringerungsmaßnahmen ist eine erhebliche Beeinträchtigung auszuschließen (siehe Anlage 13.8, Schalltechnische Untersuchung vom 24.11.2020, S. 18).

### **Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Das Vorhaben berührt untertunnelnd das Landschaftsschutzgebiet „Wendlingen am Neckar“ sowie das strukturreiche Biotop Ufergehölze entlang des Gerinnes aus dem Gewann Benzenfurt (Biotop Nr. 074, LBP Anlage 12.1 Anhang 3E, S. 14) sowie Streuobstwiesen mit überwiegend alten Hochstämmen (Biotop Nr. 078, LBP Anlage 12.1 Anhang 3E, S. 26). Darüber hinaus sind in kleinem Umfang weitere gering- bis mittelwertige Biotope, wie Sukzessionsflächen, Eingrünungen von Straßenböschungen betroffen.

Vorhabenbedingt ist neben dem allgemeinen Funktionsverlust von Habitaten ein Verlust von Lebensräumen insbesondere von Vögeln, Reptilien und Pflanzen zu erwarten.

Mit Blick auf die Avifauna wurden im Untersuchungsgebiet in ergänzenden Untersuchungen 21 Arten erfasst, von denen 19 Arten im Untersuchungsgebiet brüten. Neben diesen allgemein vorkommenden Vogelarten wurden bei diesen Untersuchungen außerdem zwei Baumhöhlen erfasst, die Fledermäusen als Einzelquartier dienen könnten. Das Gebiet wird von Fledermäusen (Zwerg- und Rauhautfledermäusen) vorwiegend zur Jagd genutzt, wobei im Gebäude Nr. 65 der Unterboihingerstraße vermutlich zwei Einzelquartiere von Zwerg- bzw. Rauhautfledermäusen vorhanden sind. Vereinzelt konnten bei den Begehungen auch der Große Abendsegler und eine jagende Breitflügelfledermaus erfasst werden, ein in direkter Nähe befindliches Quartier wird jedoch nicht angenommen (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anlage 12.1, S. 80-1). Es kann nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass beim Abriss der Tiefgarage im Zuge der Umsetzung des Vorhabens auch Grünstrukturen / Höhlenbäume gefällt werden. Die Planung sieht diesbezüglich vor, dass an den entsprechenden Stellen Fledermauskästen aufgehängt (Maßnahmen Nr.

S/CEF I 9.7-1 A) und Höhlenbäume im Rübholz gesichert werden (Maßnahmen Nr. A/CEF I 9.8-1) (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anlage 12.1, Anhang C, S. 4). Unter Berücksichtigung der Maßnahmen ist festzustellen, dass das Schutzgut Tiere im Hinblick auf die Fledermäuse nur unerheblich beeinträchtigt ist. Hinsichtlich der Insektenfauna haben sich gegenüber der Ausgangsplanung im Untersuchungsgebiet keine neuen Feststellungen ergeben. Beeinträchtigungen von Populationen durch Flächeninanspruchnahme sind nicht zu erwarten. Im Umfeld verbleiben ausreichend Lebensräume zur Erhaltung von Populationen. Das Schutzgut ist daher in dieser Hinsicht nicht, jedenfalls aber nicht erheblich, beeinträchtigt.

Durch den Bau der Großen Wendlinger Kurve wird in den Baustellenbereichen in Zau-neidechsenlebensräume eingegriffen. Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 41 Zau-neidechsenindividuen nachgewiesen, vor allem im nördlichen Untersuchungsgebiet im Bereich der Böschung der Daimler- und Unterboihinger Straße zur Baustelle und im Bereich des Gleisbetts der Anschlussstelle. Als Maßnahmen zu Vermeidung und Minderung sowie Kompensation sieht die Planung insbesondere bauzeitliche Beschränkungen der Bauzeitfreiräumung, das Abfangen und Verbringen der Mauereidechsen in Ersatzhabitats, das Stellen von Zäunen, um eine Vorbesiedlung der Fläche zu vermeiden, sowie die ökologische Baubegleitung bzw. umweltfachliche Baubegleitung vor (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anlage 12.1, Maßnahmen Nr. S / CEF II 9.1-18 E sowie S / CEF II 9.1-19 A, S / CEF II 9.1 - 20 A). Diese Maßnahmen führen dazu, dass das Schutzgut unerheblich beeinträchtigt wird.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass es durch die mit Errichtung des Vorhabens einhergehende Zusatzbelastung durch Schallimmissionen zu Störungen der Fauna kommt. Bei der Betrachtung der Beeinträchtigungen von Pflanzen und Boden spielen betriebsbedingte Projektwirkungen durch Schall und Erschütterungen bei der Betrachtung jedoch keine Rolle. Die baubedingte Verlärmung konzentriert sich zudem im Wesentlichen auf den westlichen Tunnelvorschnitt, sowie den Tunnelvoreinschnitt bei der GWK. Zu berücksichtigen ist zudem, dass bereits eine Vorbelastung durch die L 1250 besteht (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anlage 12.1, S. 105), sodass die Beeinträchtigung als nicht erheblich einzustufen ist.

Auswirkungen auf die Umgebungsvegetation durch die Immission von Stäuben oder Schwermetallen sind nicht zu erwarten. Aufgrund des Betriebs der Strecke mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen und den geschlossenen Abwasser- und Abfallsystemen der



Fahrzeuge sind zudem betriebsbedingte Auswirkungen durch die Immission von Rußpartikeln oder durch Eutrophierung weitgehend auszuschließen.

### **Schutzgut Boden**

Baubedingte Auswirkungen sind vor allem im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen und der Baufelder sowie der Baustraßen zu erwarten. Durch das Vorhaben werden gegenüber der Ausgangsplanung weitere 2,6 ha Böden der Wertstufen hoch und sehr hoch verdichtet und umgelagert. Von Böden der mittleren bis gering bewerteten Wertstufe werden gegenüber der Ausgangsplanung weitere 3,0 ha Böden verdichtet und umgelagert.

Anlagenbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Boden entstehen vor allem im Bereich des Tunnelportals im Bereich Oberboihingen. Ein Boden Auf- und Abtrag von hoch und sehr hoch bewerteten Böden findet gegenüber der Antragsplanung auf einer Fläche von weiteren 0,36 Hektar statt. Der Boden Auftrag und –Abtrag von mittel bis sehr gering bewerteten Böden findet auf einer Fläche von weiteren 0,11 ha gegenüber der Ausgangsplanung statt.

Als Minderungsmaßnahmen kommen in Betracht: die Maßnahmen nach DIN 19731, wie das Entfernen des Pflanzenaufwuchses durch Roden oder Abmähen, das Zwischenablageren des Oberbodens mit einer maximalen Höhe von 2 m und Wiederauftrag des Oberbodens bei geeignetem Feuchtezustand und entsprechender Mindestfestigkeit sowie weitere Maßnahmen wie bspw. die Lockerung des verdichteten Unterbodens im Bereich der Baustelleneinrichtung (siehe hierzu: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anlage 12.1, S. 147). Die Vorhabenträgerin wird zur Vermeidung und Minderung von Bodenerosionen die Oberbodenlager zwischenbegrünen, offene Bodenflächen bauzeitlich abdecken, anfallende Oberflächenwasser fangen und sammeln und Absetzbecken vor Einleitung des Oberflächenwassers in die Vorfluter zwischenschalten. Durch fachgerechten Abtrag, fachgerechte Zwischenlagerung und fachgerechten Auftrag des belebten Ober- und des durchwurzelbaren Unterbodens wird die Regenerationsfähigkeit des Bodens gesichert. Im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen wird zudem die Nutzungsfähigkeit des Bodens durch Wiederherstellung der landwirtschaftlichen Nutzung nach Bauabschluss gesichert. Diesem Ziel dienen bodenverbessernde Bewirtschaftungsmethoden. Im Bereich der Einschnittsböschungen wird die Nutzungsfähigkeit des Bodens als Standort für eine naturnahe Vegetation und als Standort für den Anbau von Kulturpflanzen angestrebt (vgl. Erläuterungsbericht zur Umweltverträglich-

keitsstudie, Anlage 12.1, S. 73). Die Vorhabenträgerin hat zudem im Rahmen des Anhörungsverfahrens die Durchführung von Baugrunduntersuchungen vor Beginn der Baumaßnahmen sowie die ingenieurgeologische Begleitung der Baumaßnahmen zugesagt. Auch die bisher getroffenen Vorgaben zum Bodenschutz würden auch im Bezug zur GWK eingehalten und künftig umgesetzt werden. Die vorstehend genannten Maßnahmen führen dazu, dass die Beeinträchtigungen als nicht erheblich angesehen werden können.

### **Schutzgut Wasser**

Es ist davon auszugehen, dass durch das antragsgegenständliche Vorhaben der Neckar als Oberflächengewässer und das Grundwasser durch Bau, Anlage oder Betrieb des Vorhabens potenziell beeinträchtigt werden können.

Mit Blick auf den Neckar sind anlagenbedingt die Einleitung größerer Wassermengen sowie betriebsbedingt ein größerer Stoffeintrag gegenüber der Ausgangsplanung zu erwarten. Die Bergwassermengen aus dem bergmännischen Vortrieb werden jedoch erst nach entsprechender Abreinigung in den Neckar über die bereits installierte Bahnentwässerung der NBS abgeleitet, weshalb hier nicht von einer relevanten Wirkung auf das Oberflächengewässer auszugehen ist. Aufgrund der geringen Einleitungsrate von 2 l/s kommt es auch nicht zu einer hydraulischen Belastung durch bauzeitliche Einleitung von Wasser in den Neckar. Mit Blick auf die betriebsbedingten Wirkfaktoren erhöht sich die dauerhafte Einleitung in den Neckar um 16 l/s auf nunmehr 52 l/s. Im Havariefall wird verunreinigtes Wasser (Löschwasser etc.) im Regenrückhaltebecken aufgefangen und durch Tankfahrzeuge abgepumpt und abtransportiert, um eine Verunreinigung des Neckars zu verhindern. Aufgrund dieser Maßnahme ist nicht von relevanten Wirkungen auf Oberflächengewässer auszugehen (vgl. Wasserrechtlicher Fachbeitrag, S. 26 ff.).

Die Entnahme von Grundwasser beschränkt sich im vorliegenden Fall auf die geplanten Tunnelvortriebsmaßnahmen und die Herstellung des Voreinschnitts Süd. Das entnommene Grundwasser entstammt im Wesentlichen aus dem Neckarkiesaquifer, das wasserwirtschaftlich nicht genutzt wird. Eine negative Veränderung des mengenmäßigen Zustands des Grundwasserkörpers ist auf Grund der hohen Ergiebigkeit des Aquifersystems nicht zu erwarten (Wasserrechtlicher Fachbeitrag, S. 27). Das Vorhaben führt zu einer Versiegelung von 3.039 m<sup>2</sup> des Grundwasserkörpers „Keuper-Bergland“. Die Größe des Grundwasserkörpers beträgt jedoch 720.015 ha so dass eine messbare Auswirkung des Vorhabens durch eine Versiegelung von 3.039 m<sup>2</sup> auf die Grundwasserneubildung ausgeschlossen ist (vgl. Wasserrechtlicher Fachbeitrag S. 28. Durch das Tunnelbauwerk werden ca.

100 Meter der Aquifersohle abgesperrt. Eine mögliche Aufstauwirkung durch das Bauwerk ist jedoch nicht zu erwarten, da eine Grundwasser- und –unterströmung des Tunnelbauwerks möglich ist (wasserrechtlicher Fachbeitrag, S. 29).

Die Planung sieht zur Gewährleistung der Trinkwasserversorgungssicherheit der TGA Kieswiesen Vorsorgemaßnahmen, Schutzvorkehrungen und Maßnahmen zur Beweissicherung vor. In der fachtechnisch abgegrenzten Zone II der TGA Wendlingen-Kieswiesen werden Baustelleneinrichtungsflächen, auf denen wassergefährdende Arbeiten durchgeführt werden, dicht ausgebildet. Die Entsorgung der anfallenden Niederschlagswässer erfolgt gem. einschlägiger Vorschriften (z. B. RiStWag). Wassergefährdende Baustellenvorgänge (z.B. Betankungen, Lagern von Kraftstoffen, usw.) erfolgen außerhalb der Zone II des Wasserschutzgebietes. Die Arbeitskräfte werden bei Baustelleneinweisung auf die besondere Sorgfaltspflicht in Wasserschutzgebieten hingewiesen. Im Bereich der Tunnelbauwerke werden eluationsarmen Zementstoffen (alkalifreie bzw. –arme Spritzbindemittel bzw. Beschleuniger) zur weitgehenden Reduzierung einer qualitativen Veränderung des Grundwassers durch Alkalisierung verwendet (siehe hierzu: Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie, Anlage 12.1, S. 86). Dieser Maßnahmenkatalog führt dazu, dass die Beeinträchtigungen des Schutzgutes als nicht erheblich anzusehen sind.

### **Schutzgut Klima und Luft**

Die Errichtung der Großen Wendlinger Kurve führt bau- und anlagenbedingt zu klimarelevanten Projektwirkungen, die vor allem den Auf- und Abtrag von Erdmaterial sowie die Überbauung und Versiegelung von gehölzgeprägten Klimatopen. Kaltluftabflussbahnen werden durch die Große Wendlinger Kurve und hierbei insbesondere durch die geplante Lärmschutzwand nicht beeinträchtigt. Betriebsbedingt ergeben sich durch den elektrischen Bahnbetrieb keine Auswirkungen auf das Schutzgut.

Die Planung sieht als Verminderungsmaßnahmen das Einsähen und die Pflanzung von kaltluftproduzierende Grünlandflächen und lufthygienisch wirksame Gehölzbestände vor, die einer projektbedingten Verschlechterung der klimatischen und lufthygienischen Situation entgegenwirken (vgl. Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie, Anlage 12.1, S. 92). Dieser Maßnahmen führen dazu, dass die Beeinträchtigung des Schutzgutes als nicht erheblich anzusehen ist. Das Schutzgut Klima ist zudem durch wesentliche Auswirkungen auf den Klimawandel nicht beeinträchtigt. Betriebsbedingt kommt es zu keinen wesentlichen Auswirkungen auf den Klimawandel. Die Umsetzung des Vorhabens kann

zur Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs beitragen und den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den in der Umweltbilanz günstigeren öffentlichen Personennahverkehr fördern. Die während der Bauphase verbrauchten Ressourcen lassen eine globale Auswirkung nicht erwarten (siehe Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie, Anlage 12.1, S. 92), sodass Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima unter diesem Gesichtspunkt nicht zu erwarten sind.

### **Schutzgut Landschaft**

Der Vorhabenbereich ist am Tunnelportal in Oberboihingen siedlungs- und infrastrukturegeprägt. Daneben unterquert die Große Wendlinger Kurve die Landschaft in Tunnellage. Die technische Überprägung des Landschaftsbildes wird durch die geplanten Maßnahmen außerhalb der Ortslage von Oberboihingen nicht verstärkt. Eine Behinderung des freien Zugangs zur Landschaft tritt daher nur beschränkt auf die Bauzeit auf. Für die Erholungsfunktion ist kein dauerhafter Verlust von hochwertigen erholungsrelevanten Flächen zu erwarten, durch die zeitliche Begrenzung der Bautätigkeiten ist nur von einer vorübergehenden Beeinträchtigung dieser Funktion auszugehen, weshalb von einer nur unwesentlichen Beeinträchtigung auszugehen ist.

### **2.3 Ergebnis der Natura 2000 Vorprüfung**

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan wird festgesetzt, dass im Baufeld vorkommende Eidechsen umgesiedelt werden sollen. Für die Umsiedelung wurden bereits in den Jahren 2016/2017 Habitate angelegt. Diese Habitate liegen im Europäischen Vogelschutzgebiet „Vorland der mittleren Schwäbischen Alb“ (Schutzgebietskennung DE-7323-441). Dieses ist Teil des Natura 2000 Netzwerks.

Da die Möglichkeit besteht, dass das Vorhaben einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten die Schutzziele des Natura 2000-Gebietes erheblich beeinträchtigt, ist die Vorhabenträgerin entsprechend § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ihrer Prüfpflicht hinsichtlich der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebietes nachgekommen und hat eine Natura 2000-Verträglichkeitsvorprüfung durchgeführt.

Diese kommt zu dem Ergebnis, dass mit dem Vorhaben keinerlei Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets verbunden sind. Die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen führt zu einer Erhöhung der Strukturvielfalt und des Nahrungsangebots durch Insekten und

dem Erhalt von Obstbäumen zu einer Aufwertung der Lebensräume von Vögeln und entfaltet somit positive Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets haben werden. Es kommt zu keinen baubedingten, anlagebedingten bzw. betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der für das Schutzgebiet gelisteten Vogelarten. Die Durchführung einer Vogelschutzgebiet-Verträglichkeitsstudie war mithin nicht erforderlich.

## **C. Rechtliche Würdigung**

### **1. Planrechtfertigung**

Das vorliegende Änderungsvorhaben im Planfeststellungsabschnitt 2.1 a/b ist Teil der Umsetzung des Bahnprojekts „Stuttgart 21“. Die Wendlinger Kurve ist eine Verbindungskurve zwischen der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und der Bahnstrecke Plochingen–Immeningen bei Wendlingen. Ursprünglich eingleisig als sogenannte Kleine Wendlinger Kurve mit Planfeststellungsbeschluss vom 23.03.2015 durch das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart geplant, erfolgt nun der Ausbau mit einem zusätzlichen zweiten Gleis mit höhenfreier Einbindung in die Neubaustrecke (NBS) Stuttgart–Wendlingen–Ulm, der sogenannten Großen Wendlinger Kurve. Gegenstand des Planänderungsbeschlusses ist die Fortführung des zusätzlichen Gleises zum Anbindungsbereich an die Neubaustrecke bis zu Einbindung in die Neckarbahn in Oberboihingen und der Ersatz der abzubrechenden Tiefgarage durch den Neubau eines Parkhauses.

Eine raumbezogene Planung unterliegt dem Gebot der Planrechtfertigung (*Lieber*, in: *Mann/Sennekamp/Uechtritz*, VwVfG, 2. Auflage 2019, § 74 Rn. 12). Fachplanungsrechtliche Entscheidungen bedürfen hinsichtlich ihrer Einwirkungen auf Rechte Dritter einer besonderen Rechtfertigung (*Kämper*, in: *Bader/Ronellenfitsch*, Stand: 01.02.2022, VwVfG, § 74 Rn. 15). Zur Planrechtfertigung des Gesamtvorhabens, zu dem neben der Aus- und Neubaustrecke auch die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart gehört, wird auf die Beschlüsse des Eisenbahn-Bundesamtes zu den bereits planfestgestellten Abschnitten der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart–Ulm–Augsburg und des Projekts Stuttgart 21 verwiesen. Die Trassierung der nördlichen Anbindung der Großen Wendlinger Kurve bis km 0,5+68,30 ist bereits mit Planänderungsbeschluss vom 16.04.2019 bestandskräftig abgeschlossen. Neue Erkenntnisse in Bezug auf das Gesamtvorhaben haben sich im Anhörungsverfahren zum 11. Planänderungsverfahren im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.1a/b (Große Wendlinger Kurve, Abschnitt Tunnel GWK - Anbindung Eisenbahnstrecke

4600) nicht ergeben. Die Planrechtfertigung für das Ausgangsvorhaben ist zudem bereits durch die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan des BSchWAG (vgl. Anlage zu § 1 BSWAG, Nr. 1, lit. a), laufende Nr. 20 gegeben. Diese Bedarfsfeststellung ist für die eisenbahnrechtliche Planfeststellung verbindlich, § 1 Abs. 2 BSchwAG. Daran hat sich ebenso wenig etwas geändert wie an den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen.

Auch mit Blick auf das antragsgegenständliche Änderungsvorhaben erfordert es das Gebot der Planrechtfertigung, dass das Vorhaben mit seinen konkreten Zielstellungen den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes entspricht und - im Hinblick darauf, dass privates Eigentum in Anspruch genommen werden soll - zum Wohle der Allgemeinheit (Art. 14 Abs. 3 GG) objektiv erforderlich, d.h. vernünftigerweise geboten ist (vgl. *BVerwG*, Beschl. v. 21.12.1995, Az. 11 VR 6/95, juris Rn 42). Die Fortführung des zusätzlichen Gleises muss für sich betrachtet somit nach allgemeinen Grundsätzen planerisch gerechtfertigt sein. Normative Grundlage ist § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG. Danach ist die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt sicherzustellen. Das Vorhaben ist anhand dieser Schutzgüter zu messen. Die Vorhabenträgerin hat plausibel dargelegt, dass das Vorhaben zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit für den Abzweig in Richtung Tübingen durch zusätzliche Trassen für Verstärkerzüge in der Hauptverkehrszeit führt und die Langfristplanung „Der neue Fernverkehr“ ermöglicht. Daneben ist durch den Entfall der höhengleichen Einbindung und der resultierenden Kapazitätserweiterung in der Relation Stuttgart-Ulm eine Entlastung der Neubaustrecke (Stuttgart-) Wendlingen – Ulm zu erwarten. Weiterhin steigert sich die Betriebsstabilität durch die Verringerung des Risikos einer unzureichenden Betriebsstabilität und der Erhöhung der Stabilität des Gesamtnetzes. Zudem ist eine höhere Flexibilität bei künftiger Fahrplangestaltung durch Beseitigung eines wesentlichen Zwangspunktes möglich.

Die von der Vorhabenträgerin genannten und in den Planunterlagen dargelegten Aspekte, rechtfertigen nach Auffassung der Anhörungsbehörde die Annahme, dass auch die Umsetzung dieses Teilabschnitts sinnvollerweise geboten ist.

## **2. Abschnittsbildung**

Zur Abschnittsbildung wird auf die bisherigen Anhörungsberichte des Regierungspräsidiums Stuttgart zu den Projekten Stuttgart 21 und Aus- und Neubaustrecke Stuttgart–Ulm–

Augsburg sowie auf die dazu bereits ergangenen Planfeststellungsbeschlüsse, insbesondere auch auf das 11. Planänderungsverfahren im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.1a/b (Große Wendlinger Kurve, Abschnitt Tunnel GWK - Anbindung Eisenbahnstrecke 4600) verwiesen. Der Planfeststellungsabschnitt liegt zwischen den bereits planfestgestellten Abschnitten 1.4 (Filderbereich bis Wendlingen) und 2.1c (Kirchheim–Weilheim–Eichelberg). Der hier beantragte zweite Teilplanungsabschnitt ab GWK-km 0,5+70 beginnt nach der Unterquerung der NBS mit der Schnittstelle Übergang von offener (BW-Nr. 5.600A) in bergmännische Bauweise des Tunnels und endet mit der südlichen Anbindung an die Bestandsstrecke 4600. Die vorgenommene Abschnittsbildung ist nicht zu beanstanden.

### **3. Variantenentscheidung**

Die Vorhabenträgerin hat dementsprechend eine umfassende Variantenprüfung sowohl für

- die Fortführung des zusätzlichen Gleises zum Anbindungsbereich an die NBS bis zur Einbindung in die Neckarbahn in Oberboihingen
- den Ersatz der abzubrechenden Tiefgarage durch den Neubau eines Parkhauses

durchgeführt und eine abschließende Gesamtbetrachtung vorgenommen (siehe Erläuterungsbericht, S. 11 ff., Machbarkeitsstudie bezüglich der Tiefgarage). Dabei ist sie zum Ergebnis gekommen, dass keine der Alternativlösungen, die mit der Planung angestrebten Ziele ebenso gut und unter geringeren Eingriffen in entgegenstehende öffentliche und private Belange verwirkliche wie die vorliegende Planung. Einwenderseits wurde die Vorzugsvariante auch von der Gemeinde Oberboihingen befürwortet. Sie stimmt der Variante zu. Die Varianten 3a, 4 und 5 wurden von der Einwenderin jedoch ausdrücklich abgelehnt. Soweit die Gemeinde Oberboihingen in der Online-Konsultation betont hat, dass sie keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Gesamtprojekt ICE Neubaustrecke Stuttgart-Ulm hat, hat sie auch betont, keine grundsätzlichen Bedenken gegen die hier fragliche Planänderung zu haben. Die Zustimmung erfolge jedoch mit der Maßgabe, dass die von ihr vorgetragenen Anregungen, Bedenken und Einwendungen von der Vorhabenträgerin geprüft und ggf. berücksichtigt werden würden. Die Vorhabenträgerin hat hieraufhin zugesagt, die erneut im Rahmen der Online-Konsultation vorgetragenen Anregungen, Bedenken und Einwendungen im Zuge der weiteren Planungsschritte zu prüfen.

Die Anhörungsbehörde hat diese Alternativenprüfung und die Auswahl der bevorzugten Trasse aus den vorliegenden Varianten nachvollzogen und überprüft. Für die Festlegung der Vorzugsvariante wurden die einzelnen Varianten direkt hinsichtlich der bauzeitlichen eisenbahnbetrieblichen Beeinträchtigungen, Kosten, Schall- und Erschütterungen, sowie der Eingriffs- und Ausgleichssituation miteinander verglichen.

### **3.1 Fortführung des zusätzlichen Gleises zum Anbindungsbereich an die NBS bis zur Einbindung in die Neckarbahn in Oberboihingen**

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

Die Varianten der Neubaustrecke im Planfeststellungsabschnitt 2.1a/b sind ausführlich in dem Erläuterungsbericht S. 11 und der Anlage 1.1 zum Erläuterungsbericht dargestellt. Die Vorhabenträgerin hat darin die Untersuchung mehrerer Streckenführungen dokumentiert und nachvollziehbar dargelegt, dass die beantragte Alternative, die am besten geeignete ist. Die Anhörungsbehörde hält diese Alternative für die richtige Wahl. Die Eingriffe in Natur und Landschaft, in die Landwirtschaft und in privates Eigentum können dadurch weitestgehend minimiert und verhindert werden.

#### **3.1.1 Variantenüberblick**

Die Variante 1 „Ausfädelung vor Neckartalbahn“ hat eine Streckenlänge von etwa 1,68 km und fädelt zwischen der Eisenbahnüberführung (EÜ) Neckartal und der EÜ Neckartalbahn aus der NBS aus. Die Variante 2, mit einer Länge von ca. 2,05 km, fädelt westlich der EÜ Neckartal aus der NBS aus. Die Variante 3a hat eine ungefähre Länge von 1,60 km und fädelt östlich der EÜ Neckartalbahn aus der NBS aus und fällt von dort mit einer Neigung von - 25 ‰ in Richtung der Güterzuganbindung (GZA). Bei Variante 3b wurde versucht, durch die Reduzierung der Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h auf 70 km/h und die dadurch möglichen kleineren Bogenradien die Lage der Variante 3a zu optimieren. Die Trassierung zwischen der Ausfädelung aus der NBS und dem Tunnelanfang unterscheidet sich nur minimal zur Variante 3a. Bei Variante 4 erfolgt die Ausfädelung aus der NBS (Gleis Ulm-Stuttgart) östlich der Ausfädelung der KWK. Um das NBS-Gleis Stuttgart-Ulm



höhengleich zu kreuzen, muss eine zusätzliche Gleisverbindung mit einer Länge von ca. 200 m eingebaut werden. Die Streckenlänge, inkl. der Gleisverbindung, beträgt etwa 1,47 km. Die Variante 5 hat eine ungefähre Streckenlänge von 2,02 km. Die Ausfädelung aus der NBS erfolgt östlich der EÜ Neckartalbahn und verläuft ca. 250 m parallel und mit geringer Höhendifferenz oberhalb des Albvorlandtunnels. Nach Überquerung des Tunnels fällt die Gradienten mit 20 ‰ in Richtung Oberboihingen mit einem ca. 765 m langen Tunnel. Bei Variante 6 erfolgt der Abzweig aus der NBS im Albvorlandtunnel nach der Einmündung des GZA-Tunnels. Im Tunnel überquert die Trasse anschließend die beiden Tunnelröhren des NBS-Tunnels. Kurz nach der Überquerung fällt die Trasse und der Tunnel endet nach einer Gesamtlänge von etwa 1,7 km.

### **3.1.2 Eisenbahnbetriebliche Beeinträchtigungen**

Als Grundlage für die Variantenuntersuchung hinsichtlich der bauzeitlichen eisenbahnbetrieblichen Beeinträchtigungen wurde festgelegt, dass der Bau der Anbindung der GWK gleichzeitig mit dem Bau der NBS/GZA erfolgen soll. Bauzeitliche Beeinträchtigungen treten daher nur im Einfädelungsbereich der bereits bestehenden Strecke 4600 auf. Sollte der Bau der GWK nach Inbetriebnahme der NBS, GZA und KWK erfolgen, ist mit deutlich mehr bauzeitlichen eisenbahnbetrieblichen Beeinträchtigungen auf der NBS und der GZA zu rechnen. Alle Varianten mit Ausnahme der Variante 4 und Variante 6 weisen bauzeitliche Beeinträchtigungen auf der GZA durch die enge Bündelung zwischen GZA und GWK auf. Die Variante 4 hat mit der höhenfreien Ausfädelung aus der NBS bei dieser groben Betrachtung die geringsten bauzeitlichen Beeinträchtigungen. Bei der Variante 6 sind die erheblichsten bauzeitlichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Die Varianten 1, 2, 3a, 3b und 5 gleichen sich hinsichtlich der Beeinträchtigungen und sind daher gleich zu bewerten.

### **3.1.3 Kostenschätzung**

Die Varianten 3a, 4 und 5 wurden auf Grund des notwendigen Abrisses von Wohnbebauung und ausreichend alternativen Varianten bereits im Anfangsstadium der Variantenuntersuchung durch die Vorhabenträgerin verworfen. Für diese Varianten wurde daher keine Kostenschätzung erstellt. Die teuerste Variante ist die Variante 6, gefolgt voraussichtlich von der Variante 2. Die voraussichtlich günstigsten Varianten sind die Varianten 1 und 3b. Die restlichen Varianten werden von der Vorhabenträgerin als ungefähr gleichwertig eingeschätzt.

### **3.1.4 Variantenvergleich Schall- und Erschütterungen**

Die schalltechnische Abwägung erfolgte durch die Einteilung in verschiedene Kategorien mit verschiedenen schalltechnischen Auswirkungen und mittels der Einteilung der schutzwürdigen Bereiche im Plangebiet in sogenannte Konfliktbereiche. Ergebnis des Variantenvergleichs aus schalltechnischer Hinsicht ist, dass die Variante 1 die Variante mit den geringsten schalltechnischen Konflikten ist. Sie ist mithin aus schalltechnischer Hinsicht als Vorzugsvariante anzusehen, wobei sich im Konfliktbereich 2 in Unterboihingen kleine Pegelerhöhungen gegenüber der Planfeststellung ergeben und im Konfliktbereich 4 Oberboihingen sind durch den Neubau der Variante näher an der bestehenden Bebauung zusätzliche Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Vergleich zur Planfeststellung zu erwarten.

Hinsichtlich der erschütterungstechnischen Abwägung erfolgte wieder eine Einteilung in verschiedene Kategorien und in Konfliktbereiche. Das Ergebnis des Variantenvergleichs ist hierbei, dass die Varianten 1, 2 und 3b als die Varianten mit dem geringsten erschütterungstechnischen Potential anzusehen sind. Die Variante 6 umgeht komplett schützenswerte Bebauung, es entstehen deshalb keine erschütterungstechnischen Konflikte.

Betrachtet man beide Variantenvergleiche zusammen, so kommt man zu dem Ergebnis, dass aus schalltechnischer Hinsicht die Variante 1 die Vorzugsvariante ist und aus erschütterungstechnischer Hinsicht die Varianten 1, 2 und 3b. In der Summe ergibt sich somit die Variante 1 als die Vorzugsvariante aus schall- und erschütterungstechnischer Hinsicht.

### **3.1.5 Variantenvergleich Eingriffs- und Ausgleichssituation**

Die Bewertung aus naturschutzfachlicher Sicht erfolgte durch die der Planfeststellung zu Grunde gelegten Erhebungen, sowie aufgrund der behördenseits zur Verfügung gestellten Datengrundlagen. Aufgrund des notwendigen Häuserabrisses kommt es bei den Varianten 3a, 4 und 5 zu erheblichen Beeinträchtigungen von Belangen Dritter, weshalb sie im Variantenvergleich nicht weiter berücksichtigt wurden. Die Variante 6 ist aus naturschutzfachlicher Sicht am wenigsten vorzugswürdig, da diese durch mehrere geschützte Biotop und ein Wasserschutzgebiet führt. Zwischen den Varianten 1 und 3b lässt sich aus naturschutzfachlicher Sicht keine eindeutige Vorzugsvariante ermitteln. Für die Variante 1 ist zwar ein zusätzliches Bauwerk über die L1250/Neckartalbahn notwendig, ein Großteil der zusätzlich versiegelten Fläche liegt aber innerhalb des bereits planfestgestellten Trasse,

sodass die Auswirkungen, die mit einer Flächenversiegelung einhergehen, geringer sein werden als bei der Variante 3b.

### **3.1.6 Variantenvergleich Trassenführung**

Die geplante Trassenführung stellt in Abwägung aller Randbedingungen die vorzugswürdigste Variante dar.

## **3.2 Tiefgarage Unterboihinger Straße**

Durch die vorliegende Planänderung kommt es hinsichtlich der Bestandstiefgarage Unterboihinger Straße zum Wegfall von mindestens 12 Stellplätzen auf dem Parkdeck und dem Wegfall von mindestens 6 Stellplätzen in der Tiefgarage. Zudem werden verschiedene Zuwege verengt. Die Vorhabenträgerin hat zudem nachvollziehbar dargelegt, dass eine Sanierung ohne baulichen Eingriff nicht realisierbar ist. Für den daher notwendigen baulichen Eingriff standen verschiedene Varianten zur Verfügung. Diese teilten sich im Wesentlichen in zwei Gruppen, Maßnahmen bezüglich der Bestandskonstruktion und einen kompletten Neubau, auf.

### **3.2.1 Varianten bezüglich der Bestandskonstruktion**

Variante 1 sieht im Wesentlichen insoweit einen Umbau vor, dass die Rampe der Zufahrt der Tiefgarage und die Einfahrt um 5,50m nach Osten verlegt werden sollte. Gegen diese Varianten spricht neben dem hohen baulichen und konstruktiven Aufwand, dass ein baulicher Eingriff in den Außenbereich notwendig wird. Daneben würden weniger überdachte Stellplätze in der Tiefgarage als unüberdachte Stellplätze auf dem Parkdeck vorhanden sein. Insgesamt könnten mit dieser Variante nur ca. 103 Stellplätze erreicht werden.

Die Variante 2 sieht die Verlegung einer Tiefgaragen-Außenwand Richtung Osten und eine neue Rampe bzw. Einfahrt von der Unterboihinger Straße vor. Diese Variante führt zwar zu einem günstigen Verhältnis zwischen unüberdachten und überdachten Stellplätzen, dennoch führt sie dazu, dass es zu einer Abweichung zur Bestandssituation bzw. Bestandsverteilung mit weniger überdachten Stellplätzen in der Tiefgarage als unüberdachten Stellplätzen auf dem Parkdeck kommt.

Zusammenfassend lässt sich daher sagen, dass die oben genannten Varianten zu einem hohen Aufwand in der Umsetzung führen. Daneben sehen beide Varianten eine Änderung der Zufahrt vor, die mit einem großen Eingriff in die bestehende Tiefgarage und deren Tragfähigkeit einhergeht. Als besonders nachteilig ist hervorzuheben, dass Instandsetzungsmaßnahmen an der vorhandenen maroden Bausubstanz zur Aufhebung des Bestandsschutzes in Bezug auf die momentane natürliche Lüftung führen könnten und somit weitere notwendige Maßnahmen für die mechanische Belüftung notwendig werden würden, welche sich gegebenenfalls als Genehmigungsrisiko bei der Umsetzung des Umbaus darstellen könnten.

### **3.2.2 Varianten bezüglich des Neubaus**

Bezüglich des Neubaus hat die Vorhabenträgerin zwei Varianten geprüft. Dabei hat sich die Variante 2 als Vorzugsvariante herausgestellt.

Variante 1 sieht einen Neubau vor, der ein Geschoss als Tiefgarage und ein oberirdisches überdachtes Parkdeck umfasst. Für diese Variante spricht, dass die Gesamtfläche für beide Geschosse um ca. 380m<sup>2</sup> geringer ist als bei dem Bestand. Zudem führt diese Variante zu einem Zugewinn von ca. 12 m Abstand zum Wohnhaus Nr. 65 an der engsten Stelle. Auch ist eine neue Feuerwehrezufahrt und Anleitung der Wohnungen von der Nordseite realisierbar. Diese Variante geht jedoch mit verschiedenen Kostensteigerungen einher. Zudem bestehen hierbei Herstellungsrisiken bei der wasserundurchlässigen Konstruktion, da die Ausführung aufwändiger ist. Zudem ist bei einer Tiefgarage die Konstruktion und Abdichtung immer anfälliger für spätere Schäden.

Die Variante 2 besteht aus einem zweigeschossigen, oberirdischen und offenem Parkhaus mit insgesamt ungefähr 109 Stellplätzen. Auch hier ist die Gesamtfläche für beide Geschosse um ca. 380m<sup>2</sup> geringer als bei der Bestands-Tiefgarage und dem Parkdeck. Es wird eine erhöhte Barrierefreiheit durch überdachte Stellplätze im EG/Gelände-Niveau geschaffen. Diese Variante bietet zudem Ausbaupotential für mehr Geschosse und damit mehr Stellplätze. Die Nachteile beschränken sich bei dieser Variante auf ein eingeschränktes Sichtfeld für die angrenzenden Bewohner, wobei an der dem Parkhaus zugewandten Nordfassade des Wohnhauses keine Balkone, die wenigsten Fenster und das Treppenhaus angeordnet sind. Als oberirdisches Parkhaus ist eine einfache Entwässerung ohne Hebeanlage möglich und durch eine teilgeschlossene Fassade ist eine natürliche Lüftung gewährleistet.

Die Anhörungsbehörde hält diese Alternative für die richtige Wahl, da hierdurch ein Zuegewinn von Grünfläche zwischen Wohnhaus und Parkhaus erreicht werden kann und es durch die geringere Gesamtfläche zu weniger Flächeninanspruchnahme insgesamt kommt. Zudem überwiegen die Vorteile eines oberirdischen, natürlich belüfteten Parkhauses gegenüber einem Tiefbau. Das Konzept für den Neubau der wegfallenden Tiefgarage wird zudem von der Gemeinde Oberboihingen ausdrücklich begrüßt. Sie trägt vor, dass ihr, sowie allen Eigentümern und Mietern der Stellplätze die Planung vorzulegen sei. Zudem sei die Planung mit ihr abzustimmen und sie zu benachrichtigen, wenn die notwendigen Verträge abgeschlossen seien. Die Vorhabenträgerin hat hierauf repliziert, dass der Abschluss etwaiger Verträge mit Betroffenen nicht Bestandteil dieses Planänderungsverfahrens sei. Sie hat darauf hingewiesen, dass die Planungen für den Abbruch der Tiefgarage und den Neubau des Parkhauses Bestandteil des Planänderungsverfahrens seien.

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

##### **4.1 Immissionen**

###### **4.1.1 Lärm**

###### **4.1.1.1 Betriebsbedingte Schallimmissionen**

Beim Betrieb der geplanten Gleisverbindung entstehen Schallimmissionen durch die auf den Gleisen verkehrenden Züge. Verkehrsgeräusche sind grundsätzlich nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) zu bewerten, welche der Verordnunggeber über die §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) eingeführt hat. Die Vorhabenträgerin hat die von Fahrvorgängen ausgehenden Schallimmissionen von einem Gutachterbüro für den Bereich des Tunnels bis zur Einfädelung an die Neckartalbahn in Oberboihingen prognostizieren und deren Einwirkung auf die angrenzenden Siedlungsgebiete untersuchen lassen.

Die schalltechnische Untersuchung des Gutachterbüros Krebs + Kiefer, Fritz AG für die Ermittlung und Bewertung von Verkehrslärmimmissionen auf Grundlage der 16. BImSchV vom 24.11.2020 ist als Anlage 13.8 Bestandteil der Planunterlagen, die zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt haben. In der schalltechnischen Untersuchung wurden die zu erwartenden Immissionen im Umfeld des Vorhabensbereichs für 184 Orte jeweils für den

Tages- und Nachtzeitraum berechnet, in Form eines Beurteilungspegels dargestellt und auf dieser Grundlage Ansprüche auf Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV geprüft (vgl. Anlage 13.8, Schalltechnische Untersuchung Anhang 4.1). Die Beurteilungspegel wurden nach den Vorgaben der Anlage 2 der 16. BImSchV unter Zugrundelegung der Schall 03-1990 anhand eines energieäquivalenten Mittelungspegels rechnerisch ermittelt. Maßgeblich ist nicht, wie von den Einwendern P-0007 und P-0008 angeführt, die Anwendung der Maximalpegel zur Ermittlung von Schallschutzmaßnahmen. Das Berechnungsverfahren der Schall 03-1990 und der so genannte Schienenbonus wurden in nicht zu beanstandender Weise auch im Rahmen dieses Planänderungsänderungsverfahrens angewendet, da die Planunterlagen zum Ausgangsverfahren PfA 2.1a/b mit der Schall 03-1990 vor 2014 eingereicht wurden.

Darüber hinaus wurden flächenhafte Schallausbreitungsberechnungen durchgeführt, die in Isophonenkarten dargestellt werden.

In den als maßgeblichen Wert für die Schallimmissionen herangezogenen Beurteilungspegel sind nach der gutachterlichen Darstellung in nicht zu beanstandender Weise unter anderem die Betriebsparameter für das Prognosejahr 2030 sowie die Traktionsart und Geschwindigkeit der Züge, Korrekturwerte für Kurvenradien und der Einfluss des Abstandes des Immissionsortes zur Emissionsquelle, der Einfluss der Luftabsorption und der Einfluss topografischer sowie baulicher Gegebenheiten wie Gebäude und Baulücken eingeflossen. Für die Anhörungsbehörde sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass wie einwenderseits (Einwender P-0001 und P-0002) befürchtet, die Lage der Hochhäuser bzw. deren Winkel zur Bahnstrecke 4600 nicht in der Untersuchung berücksichtigt worden wäre. Wie die Vorhabenträgerin darlegt, wurde die exakte Lage der Gebäude in einem 3D-Berechnungsmodell abgebildet. Für das zugrundeliegende Berechnungsprogramm der Fa. Soundplan liegt eine Konformitätsbescheinigung vor, die eine Einhaltung der Berechnungsgrundlagen der Schall 03-1990 nachweist.

Mit Blick auf den Vortrag der Einwender P-0005 und P-0006 aus der Online-Konsultation, wonach dieses Modell keine ernstzunehmende Darstellungsmethode, sondern allenfalls eine Spielerei darstelle, weist die Anhörungsbehörde darauf hin, dass die Vorhabenträgerin hier eine gängige Vorgehensweise gewählt hat, die in einer Vielzahl von Genehmigungsverfahren zum Einsatz kommt. Wie die Vorhabenträgerin plausibel und nachvollziehbar ausführt, bieten die Berechnungsergebnisse eine Unabhängigkeit von Zufälligkeiten wie Witterungsverhältnissen und betrieblichen Besonderheiten am Messtag. Es ist auch nicht

zu befürchten, dass bspw. einzelne Streiktage der Deutschen-Bahn das Berechnungsergebnis verfälschen (dazu Einwender P-0005, P-0006). Die Prognose für das Jahr 2030 bildet das zu diesem Zeitpunkt auf der Strecke zu erwartenden Gesamtverkehrsaufkommen ab. Die zugrunde gelegten Zugzahlen wurden durch die Einwender nicht substantiiert in Frage gestellt (vgl. Anhang 2 der Unterlage 13.8).

Soweit die Einwender P-0007 und P-0008 bemängeln, dass ihr geplantes Gebäude auf einem Grundstück im Meisenweg nicht in den schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt wurde, ist darauf hinzuweisen, dass auf dem fraglichen Grundstück als IP-1 ein Gebäude in den Untersuchungen dargestellt ist. Da das Gebäude noch nicht gebaut ist, hat die Vorhabenträgerin über Freifeldpunkte einen Immissionsort mit zwei Etagen im 3D-Berechnungsmodell angesetzt. Etwaige Lageänderungen des geplanten Gebäudes innerhalb der Baugrenzen oder Höhenänderungen wie bspw. die Errichtung des Gebäudes 3 Meter über Straßenniveau haben nach Darstellung des Gutachters keinen Einfluss auf das Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen.

Da die Große Wendlinger Kurve in Parallellage abgehend von der Neckartalbahn als zusätzliches Gleis verläuft, geht die schalltechnische Untersuchung in diesem Bereich von einer wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 1, 2 Nr. 1 der 16. BImSchV aus. Vom Ende der Parallellage bis zum Tunnelmund wird das Vorhaben als Neubau i.S.d. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV eingeordnet. Insgesamt wird das Vorhaben daher als Neubau i.S.d. der 16. BImSchV eingestuft. Bei der Ermittlung des Beurteilungspegels im Bauabschnitt wurde die Verkehrsbelastung innerhalb und außerhalb der Planungsgrenzen berücksichtigt. Für die Beurteilung des baulich nicht veränderten Randbereichs außerhalb der Planungsgrenzen wurde nur die Verkehrsbelastung innerhalb der Planungsgrenzen zugrunde gelegt, die baulich nicht zu ändernden Streckenabschnitte blieben unberücksichtigt. Bei der Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen hingegen wurden nach dem Umweltleitfaden des Eisenbahn-Bundesamts (Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Teil VI, Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr, Stand: Dezember 2012) für alle anspruchsberechtigten Immissionsorte die Streckenabschnitte sowohl innerhalb als auch außerhalb der Planfeststellungsgrenzen mit ihrer vollen Verkehrsstärke berücksichtigt.

Auf Grundlage der vorgenannten Prämissen wird gutachterlich dargelegt, dass ohne aktive Schallschutzmaßnahmen bei 21 Gebäuden bzw. bei 231 Schutzfällen die Immissionsgrenzwerte am Tag bzw. in der Nacht überschritten werden. Dabei werden maximale

Belastungen mit  $L_r$  Tag / Nacht = 65,7 / 62,3 dB(A) tags bzw. nachts für das Objekt „Unterboihinger Straße 65“ (Allgemeines Wohngebiet) mit einer Grenzwertüberschreitung von  $\Delta L_r$ , Tag / Nacht = 6,7 / 13,3 dB(A) am Tag bzw. in der Nacht ermittelt. Mit Blick auf das geplante Gebäude der Einwender P-0007 und P-0008 im Meisenweg ist anzumerken, dass der maximale Beurteilungspegel hier mit 43,2 dB(A) im Nachtzeitraum vorliegt, der maßgebliche Immissionsrichtwert von 49 dB(A) für den Nachtzeitraum also mit großem Abstand unterschritten wird. Die Anhörungsbehörde schließt sich der Vorhabenträgerin insofern an, als dass hier eine von den Einwendern geforderte Neu- bzw. Nachberechnung der Beurteilungspegel nicht erforderlich ist. Dies auch im Hinblick darauf, dass wie vorstehend bereits ausgeführt, etwaige Lageänderungen des geplanten Gebäudes innerhalb der Baugrenzen oder Höhenänderungen nach Darstellung des Gutachters keinen Einfluss auf das Ergebnis der Berechnungen haben.

Mit Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV entsteht für die vorgenannten Schutzfälle grundsätzlich ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz (§ 41 Abs. 1 VwVfG). Stehen die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, kann von dem Grundsatz aktiver Lärmschutz vor passivem Lärmschutz abgewichen werden (§ 41 Abs. 2 VwVfG). Der grundsätzliche Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor dem passiven Lärmschutz hat zur Folge, dass Betroffenen prinzipiell ein Anspruch auf sog. Vollschutz, d.h. die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV am Tag und in der Nacht durch aktive Schutzmaßnahmen, zusteht. Erweisen sich die Kosten des Vollschutzes jedoch als unverhältnismäßig, sind nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich. Bei der Ermittlung der erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen hat die Vorhabenträgerin daher zunächst ein Vollschutzkonzept in die Abwägung eingestellt. Um die vollumfassende Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für alle 231 Schutzfälle zu gewährleisten, wäre die Errichtung von bis zu 17 Meter (über Schienenoberkante) hohen Lärmschutzwänden erforderlich (vgl. Tabelle 3, Anlage 13.8). Die gutachterliche Betrachtung kommt hier in nicht zu beanstandender Weise zu dem Ergebnis, dass ein solches Vollschutzkonzept aufgrund der Wandhöhen von mehr als 10 Metern technisch nicht umsetzbar bzw. aus städtebaulicher Sicht, insbesondere aufgrund der damit einhergehenden erdrückenden optischen Wirkung, nur schwer vertretbar ist.

Gutachterlicherseits wurde daher eine Vorzugsvariante ermittelt, bei der die Dimensionierung der Lärmschutzwände derart optimiert wurde, dass sowohl die Gesamtansichtsflächen der Lärmschutzwände als auch deren Baukosten minimal sind und dennoch die Anzahl der verbleibenden Schutzfälle mit Restkonflikten auf ein Minimum reduziert wird. Die



Kostenanteile je aktiv gelöstem Schutzfall in Abhängigkeit von der Anzahl verbleibender Schutzfälle mit Restkonflikten werden in Abbildung 1 der Anlage 13.8 dargestellt. Das optimierte Schallschutzkonzept sieht östlich der Wendlinger Kurve die Errichtung zweier Lärmschutzwände vor, wovon die eine Wand im Bereich der Tunnelportale eine Länge von 60 Metern und eine Höhe von 3 Metern über Gehwegkante und die andere Wand im Bereich der Hochhäuser der Unterboihinger Straße eine Länge von 363 Metern und eine Höhe von 5 Metern über Schienenoberkante aufweist. In Richtung Daimlerstraße westlich der Strecke 4600 sieht die Planung aus Kosten-Nutzen Erwägungen keine Schallschutzwände vor. In diesem Bereich kommt es nur an wenigen Gebäuden in einem Gewerbegebiet im Nachtzeitraum zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV (max. 1,9 dB(A) an 4 Gebäuden). In diesem Bereich sind an den vier Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Von den insgesamt 231 Schutzfällen verbleiben mit der Vorzugsvariante 127 ungelöste Schutzfälle (48 Schutzfälle am Tag und 79 Schutzfälle in der Nacht).

Unter Verweis auf diese Erwägungen tritt die Vorhabenträgerin der einwenderseitigen Forderung (Einwender P-0005, P-0006) entgegen, die mit 3 Metern Höhe konzipierte Lärmschutzwand im Bereich der Tunnelportale um mehrere Meter zu erhöhen. Wie im der gutachterlichen Betrachtung ausgeführt wird, kommt es durch die Lärmschutzwand mit 3 Metern Höhe an drei Gebäuden im Bereich des Meisenwegs (15, 17 und 19) noch zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Jedoch kommt es im Vergleich in diesem Bereich auch noch bei einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4, 5 oder 6m zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, so dass hier eine Lärmschutzwand mit 3 m Höhe in diesem Bereich aus technischen Gründen und den o.a. Abwägungsbelangen als die Vorzugsvariante angesehen wird.

Die Einwender P-0001, P-0002, P-0003 wie auch die Gemeinde Oberboihingen halten die Errichtung einer transparenten Lärmschutzwand auf einer Länge von 100 Metern, beginnend am nördlichen Ende der bestehenden Lärmschutzwand in Richtung Ortsmitte für unumgänglich. Grund hierfür ist nach ihrer Ansicht insbesondere, dass die vorgesehene Lärmschutzwand in einem geringen Abstand zu den Gebäuden Unterboihinger Straße 61, 63 und 65 errichtet werden solle. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass sie in den betroffenen Bereichen prüfe, ob transparente Elemente nach dem Stand der Technik eingesetzt werden könnten, ohne dadurch Lärmschutzansprüche zu schmälern. Bei positiver Prüfung und Zulassung durch das EBA werde ein Einbau transparenter Elemente vorgenommen.

Soweit die Gemeinde Oberboihingen fordert, die Lärmschutzwand in Richtung Ortsmitte zu verlängern, führt die Vorhabenträgerin aus, dass südlich des Abzweigs von der Strecke 4600 in den Tunnel keine baulichen Maßnahmen geplant seien und mithin auch kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen nach der 16. BImSchV bestünde.

Wie die Vorhabenträgerin auf eine entsprechende Forderung der Einwender (insb. Einwenderin P-0003) ausführt, ist die Errichtung gekrümmter Lärmschutzwände im konkreten Fall nicht möglich. Dies gelte auch für die einwenderseits beispielhaft genannte C-Schale. Da keine Bauteile der Lärmschutzwand in das Lichtraumprofil hineinragen dürfen, müsste der nicht gekrümmte Teil der Lärmschutzwand mindestens die Höhe der Oberleitungsmasten aufweisen, bzw. bei niedrigeren Wänden müsste der Abstand zur Strecke entsprechend vergrößert werden. Diese Vorgehensweise scheidet im konkreten Fall aus immissionschutztechnischen bzw. Platzgründen aus. Insbesondere die Platzverhältnisse an der Tiefgarage der Unterboihinger Straße 65 und 67 bzw. die erforderliche Stellplatzfläche für Feuerwehrfahrzeuge mit einer Breite von 5,5 Metern lassen eine Verringerung des Abstands zwischen Lärmschutzwand und Wohngebäuden nicht zu.

Die einwenderseits (P-0003) geforderte Einhausung der Gleisanlagen lehnt die Vorhabenträgerin aus den folgenden Erwägungen ab: um eine Beeinträchtigung des Lichtraumprofils zu verhindern, müsste eine Einhausung höher sein als die Oberleitungsmasten. Der seitliche Abstand einer Überbrückungskonstruktion zur Bestandsbebauung müsste aufgrund der erforderlichen Tragkonstruktion verringert werden. Wie schon zu den gekrümmten Lärmschutzwänden ausgeführt, ließen auch hier die Platzverhältnisse dies nicht zu. Die bauliche Umsetzung der Maßnahmen führe darüber hinaus zu neuen Eingriffen im Bereich der Daimlerstraße, die für die Herstellung der Tragelemente temporär verlegt werden müsste. Dies ist für die Anhörungsbehörde nachvollziehbar. Da bereits eine 17 Meter hohe Lärmschutzwand aus Kosten-Nutzen Gesichtspunkten ausfällt, muss dies erst Recht für eine vollständige Einhausung gelten.

Für verbleibende Immissionsgrenzwertüberschreitungen im Nachtzeitraum entsteht für insgesamt 10 Gebäude ein Anspruch auf ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Hierzu gehört auch das Gebäude im Meisenweg, dessen lärmsensible Wohn- und Schlafzimmer nach dem Vortrag der Einwender P-0005 bzw. P-0006 zur Bahnlinie hin ausgerichtet sind. Ob und in welchem Umfang ein Austausch der Dachfenster sowie die schalltechnische Ertüchtigung von Dachflächen erforderlich wird, bedarf einer ge-

sonderten bautechnischen Bestandsaufnahme, die den Ausführungen der Vorhabenträgerin folgend, nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, jedoch vor Inbetriebnahme des Vorhabens durchgeführt werden soll. Soweit die Einwender P-0005 bzw. P-0006 eine Verlärmung ihrer Außenwohnbereiche geltend machen, legt die Vorhabenträgerin in nicht zu beanstandender Weise dar, dass ein solcher Anspruch für das vorgenannte Gebäude im Meisenweg mangels Immissionsgrenzwertüberschreitungen im Tageszeitraum (6 Uhr bis 22 Uhr) nicht besteht. Für den Nachtzeitraum ab 22.00 Uhr ist eine relevante Nutzung der Außenwohnbereiche nicht zu erwarten.

Für zwei Gebäude entsteht außerdem wegen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Tageszeitraum ein Entschädigungsanspruch für Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche. Dies betrifft die Gebäude Unterboihinger Straße 63 und 65. Beim Gebäude Unterboihinger Straße 63 hat das 4. OG bis 10. OG einen Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung. Zwei Einwender (P-0001 und P-0002) im Gebäude Unterboihinger Straße 65 fordern einen Anspruch auf angemessene Entschädigung nicht nur in Bezug auf ihren Außenwohnbereich sondern auch für Beeinträchtigungen, die ihnen durch Immissionen der Fahrzeuge im Bereich der Einfahrt des neu geplanten Parkhauses direkt vor ihren Küchen- bzw. Wohnzimmerfenstern entstünden. Die Vorhabenträgerin kann hier richtigerweise keine zusätzliche Belastung durch Straßenfahrzeuge erkennen, da die neuen Wegebeziehungen deutlich weiter von den Wohnräumen der Einwender entfernt liegen als die ursprünglichen Wegebeziehungen.

Soweit eine Einwenderin (P-0003) über die Außenwohnbereichsentschädigung hinaus schließlich eine angemessene Entschädigung in Geld aufgrund der Lärmbelastungen und einem damit verbundenen negativen Einfluss auf den Wert der Eigentumswohnung fordert, lehnt die Vorhabenträgerin eine solche richtigerweise ab. Ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld i.S.d. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG kommt nur dann in Betracht, wenn grundsätzlich erforderliche Schutzvorkehrungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar wären. Diese Voraussetzungen liegen mangels verbleibender unzumutbarer Einwirkungen nach Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen mit Ausnahme des Außenwohnbereichs nicht vor. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG sieht eine Entschädigung lediglich als Surrogat für nicht zu verwirklichende Ansprüche auf einen technisch-realen Ausgleich unzumutbarer Auswirkungen der Planung vor, unabhängig davon mit der Planung verbundene Minderungen des Verkehrswerts werden nicht erfasst. Hat eine Planung, die den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebots entspricht, Wertminderungen zur Folge, so haben die Betroffenen dies als Ausfluss der Sozialbindung des

Eigentums hinzunehmen (*BVerwG*, Beschluss vom 05.03.1999, Az.: 4 A 7-98 = *NVwZ*—*RR* 1999, 556 (557)).

Durch Einwender (P-0007 sowie P-0008) wird die Sorge geäußert, dass es durch ausfahrende Züge aus dem Tunnel zu einem sog. Tunnelknall kommen werde. Die Vorhabenträgerin legt für die Anhörungsbehörde hierzu nachvollziehbar dar, dass nur schnell in das andere Ende einfahrende Züge bei Geschwindigkeiten oberhalb von 200 km/h eine ausreichend große Druckwelle indizieren können, die zu einem entsprechenden Knall führe. Da die Strecke der GWK lediglich mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h befahren werden könne, sei das Entstehen eines geeigneten Druckimpulses bei der Einfahrt eines Zuges in den Tunnel nicht zu befürchten.

#### **4.1.1.2 Anlagenbezogene Geräuschimmissionen**

Die Gewerbeaufsicht des Landratsamts Esslingen hat im Rahmen der Online-Konsultation angemerkt, dass das Parkhaus eine Anlage im immissionsrechtlichen Sinne nach § 22 *BImSchG* darstelle und daher so betrieben werden müsse, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Es werde daher angeregt, die Lärmimmissionen des geplanten Parkhauses schalltechnisch zu erheben und das Ergebnis in Relation zum Schutzanspruch der Umgebungsbebauung zu setzen.

Die Vorhabenträgerin hat auf die Stellungnahme in der Online-Konsultation geantwortet, dass Bauherr des Parkhauses die Vorhabenträgerin sei, da es sich um eine notwendige Folgemaßnahme des Eisenbahnvorhabens handele. Künftige Betreiber des Parkhauses seien dessen Eigentümer. Da es sich um einen 1:1-Ersatz der bestehenden Tiefgarage handele, entstünden keine Zusatzbelastungen. Dieser Ansicht folgt die Anhörungsbehörde. Wenn man davon ausgeht, dass es sich bei dem Parkhaus um eine immissionsschutzrechtliche Anlage handelt, dann löst diese nicht mehr immissionsrechtliche Konflikte aus als die bereits bestehende Anlage. Die Vorzugsvariante besteht aus einem zweigeschossigen, oberirdischen und offenem Parkhaus mit insgesamt ungefähr 109 Stellplätzen. Die Gesamtfläche für beide Geschosse ist um ca. 380m<sup>2</sup> geringer als bei der Bestands-Tiefgarage und dem Parkdeck. An der dem Parkhaus zugewandten Nordfassade des Wohnhauses befinden sich keine Balkone, es ist zudem die Seite bei der die wenigsten Fenster und das Treppenhaus angeordnet sind. Der Verkehr durch ab- und anfahrende

Pkws der Bewohner ist derselbe, da die Menge an Bewohnern im angrenzenden Wohnhaus nicht mehr oder weniger wird, da die Wohnsituation und davon abhängig die Auslastung des Parkhauses sich nicht verändert. Die Anhörungsbehörde hält daher ebenfalls ein schalltechnisches Gutachten nicht für erforderlich.

#### **4.1.1.3 Baubedingte Schallimmissionen**

Während der Bauzeit kommt es zu Schallimmissionen aus dem Baustellenbetrieb. Auch diese bauzeitlichen Auswirkungen sind bei der Planfeststellung zu berücksichtigen. Baustellen sind nach § 3 Abs. 5 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen einzustufen. § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG regelt, dass der Betreiber von Baustellen schädliche Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, verhindert und dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen nach der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm, August 1970) auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf die Rechte anderer kann es deshalb erforderlich werden, der Vorhabenträgerin geeignete Schutzmaßnahmen aufzuerlegen.

Die AVV Baulärm gilt für den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen und enthält Bestimmungen über Richtwerte für die, von den Baumaschinen hervorgerufenen Geräuschemissionen, das Messverfahren sowie über Maßnahmen, die von den zuständigen Behörden bei Überschreiten der Immissionsrichtwerte angeordnet werden sollen. Zu den Baumaschinen gehören dabei auch die, auf der Baustelle betriebenen sowie die, auf den Baustraßen verkehrenden Kraftfahrzeuge (Nr. 2.2 der AVV Baulärm). Die Nutzung, der für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, erfolgt vielmehr im Rahmen des Gemeingebrauches und bedarf keiner gesonderten Beurteilung im Zuge der Planfeststellung.

Im Regelfall entfalten die Richtwerte der AVV Baulärm bindende Wirkung, Abweichungen hiervon werden von der Rechtsprechung jedoch in den Fällen verminderter Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs bei Lärmvorbelastungen anerkannt (vgl. BVerwG Urt. 10.07.2012, 7 A 11/11). Im Fall der vorliegenden Untersuchung gehen die maßgeblichen Emissionen durch den Schienenverkehrslärm der Strecke 4600 aus. In den Fällen, in denen die für die jeweiligen Immissionsorte ermittelten Vorbelastungen durch den vorhandenen Schienenverkehr die jeweiligen gebietsspezifischen Richtwerte der AVV Baulärm überschreiten, bezieht die Vorhabenträgerin daher eine Lärmvorbelastung in ihre Betrachtung ein (vgl. Tabelle 3 Anlage 13.8). Die Höhe der im Rahmen der Untersuchung verwendeten

Zuschläge wurde in Anlehnung an die vorgenannte Rechtsprechung auf maximal 2 dB beschränkt

Die Vorhabenträgerin hat in einer schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 13-8) die zu erwartenden Baulärmimmissionen für 8 verschiedene Bautätigkeiten für den Tages- und Nachtzeitraum betrachtet und hierfür flächenhafte Ausbreitungsberechnungen nach DIN ISO 9613-2 [3] durchgeführt. Die Untersuchung entspricht dabei dem zur Zeitpunkt der Offenlegung der Planunterlagen möglichen Detaillierungsgrad. Der exakte Einsatz der Baumaschinen bzw. der detaillierte Bauablauf sind noch nicht bekannt. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass bei signifikanten Abweichungen von den der Baulärmprognose zugrundeliegenden Prämissen eine ergänzende Betrachtung des Baulärms erfolgt und dem Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellt wird.

In der schalltechnischen Untersuchung wurden in einem digitalen Geländemodell alle maßgeblichen Schallquellen, die topographischen Elemente und die für die Beurteilung maßgebende Bebauung lage- und höherichtig aufgenommen. Das Ergebnis der Ausbreitungsberechnungen ist in Schallimmissionsplänen bzw. Konfliktkarten in Anhang 4 der Unterlage 13-8 dokumentiert. Gemäß den Untersuchungsergebnissen kann es zu Überschreitungen in Abhängigkeit der Gebietsnutzung sowie in Abhängigkeit der Dichte der umliegenden Bebauung in Abständen von bis zu 750 Metern zur Lärmquelle kommen. Der für die Bewertung der Immissionen nach der AVV Baulärm maßgebliche Gebietscharakter wurde auf Grundlage der rechtskräftigen Bebauungspläne der Gemeinde Oberboihingen bzw. am Maßstab der tatsächlichen baulichen Nutzung ermittelt. Im Einwirkungsbereich der Baustelle befinden sich um das Plangebiet Einwirkungsorte in Allgemeinen Wohngebieten, Dorf- oder Mischgebieten sowie Gewerbegebieten und Sondergebieten zum Gemeinbedarf.

Die Vorhabenträgerin plant, im Regelfall alle lärm- und erschütterungsintensiven Baumaßnahmen im Tageszeitraum von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr durchzuführen. Nur in Ausnahmefällen, bspw. bedingt durch Sperrpausen, seien auch Baumaßnahmen im Nachtzeitraum erforderlich.

Durch den Gutachter wird darüber hinaus empfohlen, den Betroffenen in Einzelfällen Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen. Hinsichtlich der Wohnnutzung geht er aufgrund von Erfahrungswerten davon aus, dass im Nachtzeitraum bei einem Beurteilungspegel von 60 dB (A) die Nachtruhe erheblich eingeschränkt wird und dass diese ab etwa 65 dB (A)

gar nicht mehr möglich ist. Als sachgerecht für die Bereitstellung von Ersatzwohnraum wird somit ein Schwellenwert von 65 dB(A) angesehen.

Zu den lärmsensiblen Bautätigkeiten im Einzelnen:

Die Bautätigkeit 1 beinhaltet die Herstellung der Oberleitungsmasten. Bei einem täglichen Arbeitsschnitt von 70 m wird eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, an maximal 4 Tagen bzw. 10 in Abhängigkeit des Abstands zu den Baumaßnahmen prognostiziert. Überschreitungen des Schwellenwerts von 65 dB(A) im Nachtzeitraum können in einem Abstand zu den Baumaßnahmen von ca. 105 m nicht ausgeschlossen werden.

Mit der Bautätigkeit 2 soll der Rückbau (von Nord nach Süd) der vorhandenen Schallschutzwände und der Tiefgründungen im Nahbereich der Strecke 4600 in Unterboihingen in einer Sperrpause durchgeführt werden. Parallel dazu erfolgt der Rück- und Neubau von Oberleitungsmasten. Außerdem ist der Abbruch des Parkhauses vorgesehen. Für beide Ingenieurbauwerke werden Hydraulikhammer, Presslufthammer, Radlader, Bagger, und Transport- LKWs angesetzt. Für den Rückbau der Schallschutzwand wird bei einem täglichen Arbeitsschnitt von 16 m wird eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, an maximal 17 Tagen bzw. 30 Nächten in Abhängigkeit des Abstands zu den Baumaßnahmen prognostiziert. Mit Blick auf den Rückbau des Parkhauses werden für die gesamte Dauer der Baumaßnahmen an der jeweiligen lokalen Baumaßnahme Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm prognostiziert. Mit Blick auf den Rückbau der Schallschutzwand können Überschreitungen des Schwellenwerts von 65 dB(A) im Nachtzeitraum in einem Abstand zu den Baumaßnahmen von ca. 85 m nicht ausgeschlossen werden. Beim Abbruch des Parkhauses können Überschreitungen der Schwelle von 65 dB(A) im Nachtzeitraum in einem Radius zu den Baumaßnahmen von 65 m auftreten.

Die Herstellung des Damms und des Oberbaus erfolgt als Bautätigkeit 3 in durchgehenden Sperrungen an der Strecke 4600. Hier ist im Wesentlichen der Einsatz von Plattenrüttlern und Zweiwegebaggern vorgesehen. Bei einem täglichen Arbeitsschnitt von 87 m werden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, an maximal 3 Tagen bzw. 8 Nächten in Abhängigkeit des Abstands zu den Baumaßnahmen prognostiziert. Überschreitungen des

Schwellenwerts von 65 dB(A) im Nachtzeitraum können in einem Abstand zu den Baumaßnahmen von ca. 75 m nicht ausgeschlossen werden.

Die Bautätigkeit 4 beinhaltet den Neubau des Parkhauses. Dabei ist im Wesentlichen der Einsatz von Betonmischern, einem Kran, Radladern und einem Bagger vorgesehen. Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an den direkt an die Baumaßnahmen angrenzenden Gebäude werden für den gesamten Bauzeitraum der Maßnahmen für den Nachtzeitraum prognostiziert. Dabei können Richtwertüberschreitungen in einem Abstand von bis zu 475 m zur Lärmquelle auftreten. Überschreitungen des Schwellenwerts von 65 dB(A) im Nachtzeitraum können in einem Abstand zu den Baumaßnahmen von ca. 75 m nicht ausgeschlossen werden.

Als Bautätigkeit 5.1 werden im Bereich der Tunnelmündung als auch an der Stützwand die vorgesehenen Spundwände als abdichtendes bzw. tragendes Element hergestellt. Für diese Maßnahme ist zu berücksichtigen, dass zumindest abschnittsweise Auflockerungsbohrungen und evtl. auch verrohrte Vorbohrungen mit Bodenaustausch erforderlich werden können. Weiterhin werden Bohrarbeiten im Bereich der Stützwand vorgenommen. Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an den direkt an die Baumaßnahmen angrenzenden Gebäuden werden jeweils für den gesamten Bauzeitraum für den Nachtzeitraum prognostiziert. Überschreitungen des Schwellenwerts von 65 dB(A) im Nachtzeitraum können in einem Abstand zu den Baumaßnahmen von ca. 45 m bei den Bohrarbeiten an der Stützwand im Bereich der Gebäude Oberboihinger Straße 63 und 65 und in einem Abstand von ca. 65 m bei den Bohrarbeiten an der Stützwand an der Tunnelmündung nicht ausgeschlossen werden.

Die geplante neue Schallschutzwand und die Bohrpfahlwand im Bereich der Tunnelmündung werden als Bautätigkeit 5.2 mittels Bohrpfahlrammungen hergestellt. Hier ist im Wesentlichen der Einsatz von Betonpumpen, eines Teleskopmäklers und eines Mobilbaggers vorgesehen. Bauarbeiten wie u.a. Gründungen der Schallschutzwand und der Stützwand am Rettungsplatz erfolgen weiterhin tagsüber. Bei einem täglichen Arbeitsschnitt von 7 m werden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, an maximal 45 Tagen bzw. 114 Nächten in Abhängigkeit des Abstands zu den Baumaßnahmen prognostiziert. Überschreitungen des Schwellenwerts von 65 dB(A) im Nachtzeitraum können in einem Abstand zu den Baumaßnahmen von ca. 120 m nicht ausgeschlossen werden.



An den geplanten Bohrpfahlwänden wird als Bautätigkeit 5.3 im Bereich der Tunnelmündung eine Rückverankerung vorgenommen. Hier ist im Wesentlichen der Einsatz eines Ankerbohrgerätes, einer Betonpumpe und eines Mobilbaggers vorgesehen. Überschreitungen des Schwellenwerts von 65 dB(A) im Nachtzeitraum können in einem Abstand zu den Baumaßnahmen von ca. 85 m nicht ausgeschlossen werden.

Als Bautätigkeit 6 sind Oberbaumaßnahmen sowie Gleisbauarbeiten vorgesehen. Bei einem täglichen Arbeitsschnitt von 100 m werden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, an maximal 2 Tagen bzw. 7 Nächten in Abhängigkeit des Abstands zu den Baumaßnahmen prognostiziert. Überschreitungen des Schwellenwerts von 65 dB(A) im Nachtzeitraum können in einem Abstand zu den Baumaßnahmen von ca. 75 m nicht ausgeschlossen werden.

Es liegt im Ermessen der Genehmigungsbehörde, ob sie den Schwellenwert von 65 dB(A) ihrer Genehmigungsentscheidung zugrunde legt oder ob bereits bei einem Außengeräuschpegel von mehr als 60 dB(A) nachts bezogen auf Schlafräume Ersatzwohnraum anzubieten ist. Dies entspräche dem Schwellenwert zur Gesundheitsgefährdung, wie er von der Rechtsprechung für dauerhaften Verkehrslärm definiert wird. Auch das Festsetzen von Entschädigungsansprüchen für unzumutbare baubedingte Lärmbeeinträchtigungen, die noch nicht den Grad der Gesundheitsgefährdung erreichen obliegt der Genehmigungsbehörde.

Detaillierte Ausführungen zu den prognostizierten Richtwertüberschreitungen insbesondere zu weiteren Gebietstypen finden sich in Unterlage 13-8, S. 24 ff. (räumlich fortschreitende Quellen) sowie S. 27 ff. (ortsfeste Quellen). Aufgrund der prognostizierten Überschreitungen der Richtwerte formuliert der Gutachter verschiedene Maßnahmenvorschläge, die von der Vorhabenträgerin zur Minderung des Baulärms zu ergreifen sind.

Die Errichtung von mobilen- sowie stationären Schallschutzwänden als aktive Lärmschutzmaßnahmen erscheint aus gutachterlicher Sicht aufgrund der Lage der einzelnen Baumaßnahmen an der Strecke der Neckartalbahn weder als praktikabel noch als verhältnismäßig und damit als nicht realisierbar. Eine standsichere Errichtung sei aufgrund der teilweise geringen Abstände zwischen den durchgängig betriebenen Gleisen der Strecke 4600 und den einzelnen Baumaßnahmen aus nachvollziehbaren Gründen technisch kaum umsetzbar.

Für die Anhörungsbehörde erscheint es sachgerecht, im Rahmen der Ausführungsplanung jedoch bei ortsfesten Lärmquellen zumindest den Einsatz von Lärmschutzmaßnahmen zur Seite der direkt an die Baustellenflächen angrenzenden Wohnbebauung hin zu prüfen.

Passive Schutzmaßnahmen werden gutachterlicherseits angesichts der lediglich temporären bauzeitlichen Immissionen zutreffend als nicht verhältnismäßig angesehen.

Ausdruck des in § 22 Abs. 1 BImSchG normierten Minimierungsgebots sind die weiteren Gutachternvorschläge zur Minimierung der von der Baustelle ausgehenden Lärmimmissionen. Hierzu gehören die Empfehlungen, baubegleitende Messungen durchzuführen und die Baustellen immissionsgerecht zu planen bzw. stationäre Schallquellen wenn möglich abzuschirmen. Darüber hinaus wird der Vorhabenträgerin empfohlen, die für die Bauausführung beauftragten Firmen vertraglich dazu zu verpflichten, lärmarme Baumaschinen und Bauverfahren nach dem Stand der Lärminderungstechnik zu wählen, soweit dies unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zumutbar ist. Darüber hinaus soll für die beauftragten Firmen ein hinreichend konkretisierter Katalog typischer vermeidbarer Emissionsvorgänge erstellt werden. In der Baulärbetrachtung werden außerdem Empfehlungen zu Beschränkungen der täglichen sowie der nächtlichen Betriebszeiten formuliert. Ein weiteres Minimierungsmittel ist die ausführliche Information des vom Baulärm betroffenen Personenkreises über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über Art und Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen (vgl. Anlage 13.8, S. 31 ff.).

Die untere Immissionsschutzbehörde empfiehlt eine Reihe von Nebenbestimmungen wie beispielsweise die Erstellung eines Lärminderungskonzepts, das Durchführen baubegleitender Messungen oder den Einsatz geräuscharmer Baumaschinen.

Es steht im Ermessen der Genehmigungsbehörde, ob und welche Maßnahmen sie mit Blick auf das Minimierungsgebot des § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG für geboten hält.

#### **4.1.1.4 Gesamtlärm**

Die Regelungen im BImSchG sowie die hier einschlägige Verkehrslärmschutzverordnung bewerten, mit Bezug auf die jeweilige Lärmart, zunächst nur die Immissionen, die von den neu hinzukommenden bzw. wesentlich geänderten Verkehrswegen selbst ausgehen. Ein Vorhabenträger hat dementsprechend die Nachbarschaft grundsätzlich nur vor dem Lärm zu schützen, der von dem Vorhaben selbst ausgehen wird. Der Gesetzgeber unterscheidet

dabei nach der jeweiligen Lärmart, ohne die Bildung eines Summenpegels. Eine Gesamtlärbetrachtung kommt jedoch in jenen Fällen in Betracht, in denen die Immissionsbelastung bei einem Betroffenen den Grad einer mit der Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG unvereinbaren Gesundheitsgefährdung oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums i.S.d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG darstellt. Die Rechtsprechung sieht die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht (BVerwG, Urteil vom 15.12.2011, Az.: 7 A 11/10 = NVwZ 2012, 1120 (1123)). Insoweit werden Schutzansprüche ausgelöst, wenn durch Überlagerungseffekte von Immissionen aus verschiedenen Verkehrsträgern oder aus anderen Quellen vorhabenskausal eine zurechenbare Gesamtlärbelastung von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschritten oder der bereits über diesen Schwellenwerten liegende Lärmpegel durch das Vorhaben weiter erhöht wird. Dabei ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde jede Erhöhung zu werten, auch wenn diese nur 0,1 dB(A) beträgt. Soweit eine Einwenderin (P-0003) auf Rechtsprechung verweist, die ein Überschreiten der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bei weniger als 60 dB(A) im Nachtzeitraum bejaht, führt die Vorhabenträgerin zutreffend insbesondere aus, dass die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nach der aktuellen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bezogen auf die eisenbahnrechtliche Planfeststellung bei 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts in Wohngebieten liegt (BVerwG, Urteil vom 08.09.2016, Az.: 3 A 5.15, Rn. 36, Urteil vom 29.06.2017, Az.: 3 A 1.16, Rn. 71). Die Vorhabenträgerin verweist in diesem Zusammenhang zutreffend auch auf die Regelung des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, wonach Lärmvorsorgeansprüche bei Änderungen von Schienenwegen oder Straßen bei Überschreitung der Beurteilungspegel von 60 bzw. 70 dB(A) entstehen.

In einer gutachterlichen Betrachtung (Untersuchung des Gutachterbüros Krebs + Kiefer, Fritz AG für die Ermittlung und der Gesamtverkehrsbelastung vom 24.11.2020, Anlage 13.8) wurde für alle Immissionsorte der Summenpegel aus dem Gesamtverkehr aus Schiene und Straße für den „Prognose Nullfall“ für 2030, d.h. ohne Ausbau der Kleinen und Großen Wendlinger Kurve, und für den „Prognose Planfall“ für 2030, d.h. mit Ausbau der Kleinen und Großen Wendlinger Kurve, ermittelt.

Bereits jetzt besteht innerhalb der Siedlungsflächen eine hohe Lärmbelastung, hervorgerufen durch die Neckartalbahn und die Landesstraße L1250. In den der Neubaustrecke zugewandten Siedlungsbereichen wird sich durch den Verkehrslärm eine Zusatzbelastung ergeben, die jedoch durch die geplanten Lärmschutzwände kompensiert werden kann. Die Be-

trachtung der Gesamtlärsituation kommt dabei zu dem Ergebnis, dass durch die Errichtung der Lärmschutzwände letztlich eine Entlastung hinsichtlich der Gesamtlärmbelastung erzeugt wird wobei nur vereinzelt – ebenfalls unter Berücksichtigung des geplanten Lärmschutzes – Zusatzbelastungen auftreten. Eine Gesundheitsgefährdung der betroffenen Anwohner durch die Realisierung des Planvorhabens ist vorwiegend nicht zu erwarten.

Für 4 Gebäude jedoch werden Zusatzbelastungen prognostiziert, die dazu führen, dass ein im Prognose-Nullfall ermittelter Beurteilungspegel oberhalb von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöht wird.

Einwender (P-0001 und P-0002) bezweifeln, dass es im östlichen Bereich der Lärmschutzwand zu der in den gutachterlichen Betrachtungen angedeuteten Entlastung mit Blick auf den Gesamtverkehrslärm kommt, dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich die Zahl der Züge künftig erhöhen werde. So prognostiziere der Gutachter, an mehreren Gebäuden Zusatzbelastungen oberhalb der 60 bzw. 70 dB(A) Schwelle. Es sei zu befürchten, dass die tatsächliche Belastung letztlich höher sei. Die Vorhabenträgerin legt hierzu dar, dass es durchaus eine Entlastung an dem Gebäude Unterboihinger Straße 65 gebe. Durch die Baumaßnahme Große Wendlinger Kurve sei dieser Bereich immissionsschutztechnisch gesamthaft mit der Bestandsstrecke zu bewerten. D.h. für die Ermittlung der Immissionen und damit auch der möglichen Schallschutzmaßnahmen seien in diesem Bereich alle Gleise, auch die der bestehenden Strecke, als Grundlage heranzuziehen. Somit würden die Schallschutzmaßnahmen auf die Emissionen aller Gleise ausgerichtet. Ohne die Große Wendlinger Kurve würde nur die Lärmschutzwand der Kleinen Wendlinger Kurve als Schallschutz dienen, weiteren Lärmschutzmaßnahmen würden dann nicht umgesetzt. Im Rahmen des Gesamtlärms werde der Prognose-Nullfall (ohne Baumaßnahme) mit dem Prognose-Planfall (mit Baumaßnahme), jeweils bezogen auf den selben Prognosehorizont, verglichen. Daher sei es durchaus richtig, dass es zu einer Entlastung im Gesamtverkehrslärm komme, denn durch die Große Wendlinger Kurve würden aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von zwei Lärmschutzwänden gebaut. Dadurch, dass das Gebäude Unterboihinger Straße 65 allerdings 7 Geschosse habe, komme es in den oberen Geschossen zu einer geringen Zusatzbelastung von max. 0,3 dB(A). Diese Zusatzbelastung sei aber marginal klein und nicht wahrnehmbar. Höhere Lärmschutzwände, die eine komplette Zusatzbelastung verhinderten, seien aufgrund der Nähe der Gebäude zur Bahnstrecke aus technischen, belichtungstechnischen, konstruktiven, etc. Gründen nicht möglich. Diese Ausführungen sind für die Anhörungsbehörde nachvollziehbar und plausibel.

Eine weitere Einwenderin (P-0003) trägt vor, die im Bereich ihrer Eigentumswohnung ermittelten Unterschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung im Nachtzeitraum um lediglich 0,2 dB (59,8 dB(A)) könne keinesfalls, wie durch den Gutachter vertreten, „unbedenklich“ sein. Bereits geringfügigste, für den Lärm relevante Änderungen von Parametern, könnten hier zu einer anderen Bewertung führen, etwa die Erhöhung des Takts der fahrenden Züge, der Verschleiß an Schienen oder Zügen, aber auch Luftdruck oder Wind. Werde der Bereich der Gesundheitsgefährdung aufgrund der hinzukommenden Lärmquelle erreicht, seien zudem jede Vorbelastung und jede Lärmzunahme relevant. Es käme in diesen Bereichen nicht mehr auf die Wahrnehmbarkeitsschwelle von 3 dB(A) an.

Diesbezüglich erwidert die Vorhabenträgerin, dass die gutachterlichen Berechnungen den ungünstigsten Berechnungsfall darstellten. Dieser liege zur sicheren Seite hin und wirke sich zugunsten der Betroffenen aus. Die in der schalltechnischen Untersuchung zum Gesamtlärm ermittelten Prognoseergebnisse wiesen eine Genauigkeit von  $\pm 0 / -3$  dB(A) auf. Daher ließe sich durchaus argumentieren, dass eine Lärmsteigerung von 0,2 dB(A) marginal klein und somit unbedenklich sei. Auch nach Auffassung der Anhörungsbehörde vermögen die einwenderseitigen Ausführungen die in der gutachterlichen Betrachtung gebildete Lärmprognose insbesondere mit Blick auf die zugrunde gelegten Zugzahlen oder die Prämissen der Schallausbreitungsberechnungen nicht in Frage zu stellen. Ansprüche auf Schutzmaßnahmen scheitern im konkreten Fall nicht an dem prognostizierten geringen Lärmzuwachs von 0,2 dB(A) sondern daran, dass die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung trotz der zur sicheren Seite hin liegenden Berechnungsmethoden eben noch nicht erreicht ist.

Die Einwenderin führt weiter aus, dass im Bereich des Gesundheitsschutzes der Verweis einzig auf passiven Lärmschutz unzulässig sei. Ein antragsgemäßer Planänderungsbeschluss wäre rechtswidrig, da die bereits bestehende Verlärmung ausschließe, jede weitere Lärmzunahme im Hinblick auf Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG hinzunehmen. Die Einwenderin verweist auf einen grundsätzlichen Vorrang von aktivem gegenüber passivem Lärmschutz. Aus dem Vermeidungsgebot des § 41 Abs. 1 BImSchG folge, dass Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes zu ergreifen seien und nicht erst Maßnahmen am Immissionsort. Darüber hinaus löse passiver Lärmschutz nicht die Problematik gesundheitsgefährdend verlärmter Außenwohnbereiche.

Darüber hinaus stelle passiver Lärmschutz nach Auffassung der Einwenderin keine geeignete Konfliktlösungsmöglichkeit dar, da es ihr damit verwehrt wäre, die Wohnung nachts

ohne die Gefahr einer Gesundheitsbeeinträchtigung zu öffnen und ungestört zu lüften. Die Einwenderin wäre gezwungen, Fenster und Balkontüren immer geschlossen zu halten. Ein pauschaler Verweis auf mechanische Belüftungsanlagen wäre nicht sachgerecht, dies auch vor dem Hintergrund, dass die Rechtsprechung für diese Fälle eine Einzelfallbetrachtung forderte (*BVerwG*, Urteil vom 23.10.2002, Az.: 9 A 22.01, Rn. 66 – juris.).

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf zutreffend, dass für die Eigentumswohnung der Einwenderin eben kein Lärmzuwachs im gesundheitsgefährdenden Bereich prognostiziert wurde. Der Vorrang des aktiven vor dem passiven Lärmschutz gelte nur im Falle des Neubaus und der wesentlichen Änderung i.S.d. § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV. Soweit es um den Schutz gegen Gesundheitsgefahren aus der Gesamtlärmbelastung gehe, könne dieser auch durch passive Schallschutzmaßnahmen sichergestellt werden. Ebenso stellten passive Schallschutzmaßnahmen einschließlich mechanischer Lüftungseinrichtungen den Gesundheitsschutz im Nachtzeitraum sicher. Darüber hinaus habe die Einwenderin die Möglichkeit, die Fenster zur Stoßlüftung zu öffnen.

Nach Auffassung der Einwenderin seien als aktive Lärmschutzmaßnahmen entweder eine Einhausung der vorhandenen oder zu ergänzenden Bahngleise im Bereich der Wohngebäude der Unterboihinger Straße oder die Errichtung einer durchsichtigen Wand vorzusehen, die gegenüber der bestehenden Wand um 2m erhöht und im oberen Bereich zum Schutz hochliegender Wohnräume gekrümmt bzw. abgeknickt ist. Mehrkosten seien aufgrund des zu erreichenden Gesundheitsschutzes für die Anwohner hinzunehmen.

Selbst wenn das Rangverhältnis zwischen aktivem und passivem Lärmschutz – wie durch die Einwenderin beschrieben – auch für Gesamtlärmbelastungen gelten würde, so bestünde im konkreten Fall kein Anspruch auf Vollschutz. Wie bereits in Kapitel 4.1.1.1 zu den betriebsbedingten Immissionen ausgeführt, hat sich die Vorhabenträgerin in nicht zu beanstandender Weise bei den aktiven Lärmschutzmaßnahmen für eine Variante entschieden, die zum einen technisch realisierbar und städtebaulich vertretbar ist und bei der die Kosten nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen. Die dieser Vorgehensweise zugrundeliegende Rechtsprechung wird auch von der Einwenderin in ihrer Stellungnahme zitiert (*BVerwG*, Urteil vom 23.10.2002, Az.: 9 A 12.02, Rn. 37 – juris.). Wie bereits dargestellt, ist die Errichtung gekrümmter Lärmschutzwände aufgrund des geringen Abstands zwischen den Gleisanlagen und der Wohnbebauung nicht möglich. Ein vollständiges Einhausen der Gleisanlagen lehnt die Vorhabenträgerin aus nachvollziehbaren technischen und wirtschaftlichen Gründen ab. Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Einsatz transparenter

Elemente zu prüfen und bei entsprechender Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt auch einzubauen.

Aufgrund der entstehenden Gesamtlärmbelastung erwartet Einwenderin P-0003 die Einrichtung eines besonders überwachten Gleises. Die Vorhabenträgerin lehnt diese aktive Schallschutzmaßnahme jedoch aus technischen Gründen ab. Ein Einsatz eines besonders überwachten Gleises komme lediglich bei Streckenlängen über 300 m und nicht in Bahnhofsbereichen bzw. im Bereich von Weichenanlagen in Betracht.

Die Einwender P-0007 und P-0008 machen unter dem Gesichtspunkt der Gesamtlärmbelastung geltend, dass für ihr geplantes Gebäude im Meisenweg Lärmschutzansprüche nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Wie bereits ausgeführt wurde auf dem Grundstück ein Gebäude als IP 1 in den schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.1.1.1). Am Gebäude werden nach der Prognose zum einen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, zum anderen liegen die maximalen Belastungen aus dem Gesamtlärm in diesem Bereich im Tageszeitraum bei 60,5 dB(A) und im Nachtzeitraum bei 53,8 dB(A). Da diese Beurteilungspegel deutlich unter der Schwelle der Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) im Tag- und 69 dB(A) im Nachtzeitraum liegen, sind hier keine weiteren schalltechnischen Maßnahmen zu treffen.

#### **4.1.2 Erschütterungen und sekundärer Luftschall**

##### **4.1.2.1 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen**

Der Betrieb von Eisenbahnanlagen führt im Nahbereich auch zu Erschütterungsimmissionen. Die Vorhabenträgerin hat daher untersuchen lassen, ob sich durch das geplante Vorhaben mögliche Ansprüche gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen ergeben. Die entsprechende Untersuchung ist den Planunterlagen (Anlage 13.8, Ermittlung und Beurteilung der schienenverkehrsinduzierten Immissionen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall vom 18.01.2022) beigegeben. Mangels gesetzlicher geregelter Grenzwerte für Erschütterungsimmissionen hat die Vorhabenträgerin im Einklang mit der Rechtsprechung (*BVerwG*, Urteil vom 21.12.2010, Az.: 7 A 14.09 = ZUR 2011, 255 (256).) die Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterung im Bauwesen: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) zur Beurteilung herangezogen. Ein Erschütterungsschutz kann nur dann verlangt werden, wenn sich die Erschütterungsbelastung durch die Umgestaltung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung

eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare, Belastung liegt (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, Az.: 11 A 42.97 = NVwZ 2001, 71 (77).; BVerwG, Urteil vom 21.12.2010, Az.: 7 A 14.09 = ZUR 2011, 255 (256 f.)). Die einschlägige Rechtsprechung nimmt unter Zugrundelegung der Wahrnehmbarkeitsschwelle erst ab einer Erhöhung der Erschütterungsimmissionen von mindestens 25% eine „wesentliche Erhöhung“ an, ab welcher sich bei zusätzlicher Überschreitung der Anhaltswerte Ansprüche auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen ergeben. Die Vorhabenträgerin ist jedoch auch unterhalb der Schwelle einer „wesentlichen Änderung“ zu Vorsorgemaßnahmen verpflichtet, soweit die durch das Vorhaben zusätzlich hervorgerufenen Erschütterungsimmissionen zu Grundrechtsverletzungen, d.h. zu potenziellen Gesundheitsgefahren führen. Das BVerwG sieht einen solchen Schwellenwert allenfalls oberhalb des 1,5-fachen der Anhaltswerte gemäß DIN 4150-2, Tabelle 1, Zeile 1 (vgl. BVerwG, a.a.O.).

Die erschütterungstechnische Untersuchung prüft auf Basis der gegebenen Abstände und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, ob für die schutzbedürftige Bebauung im Umfeld eine Erhöhung der Beurteilungsschwingstärke um mindestens 25 % unter Berücksichtigung der erschütterungstechnischen Vorbelastung durch die Neckartalbahn ausgeschlossen werden kann. Die künftig vom Schienenverkehr auf der Neckarbahn sowie auf der Kleinen und Großen Wendlinger Kurven ausgehenden Erschütterungsemissionen führen in den exemplarisch untersuchten Gebäuden Unterboihinger Straße 63 und 65 zu bauwerksbezogenen Schwingstärken, die die Anhaltswerte der DIN 4150-2 unter Berücksichtigung der bestehenden Nutzung eines Allgemeinen Wohngebietes sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum unterschreiten. Die ermittelten Beurteilungsschwingstärken für den Tag und für die Nacht erreichen Werte von bis zu  $KB_{FTr,Tag/Nacht} = 0,034 / 0,019$ . Die Beurteilungsanhaltswerte der DIN 4150-2 für den Tag und für die Nacht von  $A_{r,Tag/Nacht} = 0,070 / 0,050$  werden damit deutlich unterschritten und somit eingehalten. Erhebliche Belästigungen im Sinne der DIN 4150-2 infolge schienenverkehrsinduzierter Erschütterungen sind somit nicht zu erwarten. Hiernach resultieren keine Ansprüche auf Erschütterungsschutz.

#### **4.1.2.2 Sekundärer Luftschall**

Die Vorhabenträgerin hat auch die Einwirkungen aus sekundären Luftschallimmissionen untersuchen lassen. Im Gegensatz zum primären, direkt auf Gebäude einwirkenden Luftschall existiert beim sekundären Luftschall kein spezielles Regelwerk zur Bestimmung



von Zumutbarkeitsschwellen oder Grenzwerten. Bei der Prüfung von Ansprüchen auf Schutzmaßnahmen vor sekundärem Luftschall greift die Vorhabenträgerin auf § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG zurück und greift aufgrund der Tatsache, dass es sich bei Luftschall letztlich um verkehrsinduzierten Lärm handelt, auf die 24. BImSchV zurück. Diese Verordnung zielt mit der Ermittlung des erforderlichen Schalldämm-Maßes der Außenbauteile eines Gebäudes in Abhängigkeit vom Außenpegel auf die Einhaltung eines Innenraumpegels, der die Zumutbarkeitsschwelle markiert. Die Vorhabenträgerin hat dieses Signifikanzkriterium ab einer Steigerung von 3 dB(A) angenommen.

Die erschütterungstechnische Untersuchung zeigt auf, dass sich für die exemplarisch untersuchten Wohngebäude (Unterboihinger Straße 63 und 65) für den Tageszeitraum ein Beurteilungspegel  $L_{r,Tag}$  von 24,0 dB(A) und für den Nachtzeitraum ein Beurteilungspegel  $L_{r,Nacht}$  von 19,9 dB(A) ergeben. Die prognostizierten Pegel unterschreiten für alle untersuchten Deckenfelder die Immissionsrichtwerte sowohl für den Tagzeitraum als auch für den Nachtzeitraum ( $IRW_{Tag/Nacht} = 40 / 30$  dB(A) für Wohn- bzw. Schlafräume). Erhebliche Belästigungen infolge der zukünftigen sekundären Luftschallimmissionen können deshalb ausgeschlossen werden (vgl. Unterlage 13-8, Ermittlung und Beurteilung der schienenverkehrsinduzierten Immissionen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall auf Grundlage der Betriebsprognose für das Jahr 2030 vom 18.01.2021, S. 23).

#### **4.1.2.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

Das antragsgegenständliche Vorhaben erzeugt auch baubedingte Erschütterungen, die auf die Gebäude im Nahbereich einwirken. Auch die baubedingten Erschütterungsimmissionen unterliegen dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot des § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG. Da entsprechende gesetzliche Vorgaben fehlen, hat die Vorhabenträgerin ihre gutachterliche Untersuchung der Erschütterungsimmissionen wie schon bei den betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen zulässigerweise auf Grundlage der technischen Regelwerke, hier der DIN 4150-2 (Einwirkung auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150-3 (Einwirkung auf bauliche Anlagen) durchgeführt.

Die maßgeblichen Erschütterungsimmissionen werden bei Sprengungen innerhalb des Tunnels, der Herstellung der Dichtwand und der Stützwand mittels Spundwänden in vorgebohrtem Boden und dem Bau der Bohrpfahlwand und der Lärmschutzwand mittels Bohrgestänge ausgelöst.

Die Vorhabenträgerin hat die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen aus dem Baubetrieb unter Zugrundelegung der beschriebenen technischen Regelwerke untersuchen lassen. Die entsprechende Untersuchung ist den Planunterlagen (Anlage 13.8, Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Erschütterungsimmissionen vom 24.11.2020) beigegeben. Die Berechnungen wurden für den Tag und den Nachtbereich durchgeführt da nicht ausgeschlossen ist, dass im Gefahrenbereich gegebenenfalls auch Arbeiten in der Nacht durchgeführt werden.

Bezüglich der Sprengarbeiten geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass etwaige Überschreitungen von Anhaltswerten der DIN 4150-2 im Abstand von 15 m eingehalten werden. Die Sprengungen im Tunnel können bei den gegebenen Abstandsverhältnissen am Tag durchgeführt werden. Für den Nachtzeitraum schließt die gutachterliche Betrachtung erst ab einem Abstand von 150 Metern das Entstehen von Konflikten aus.

Auch mit Blick auf das Einbringen der Spundwände und während der Bohrarbeiten am Tag können erhebliche Belästigungen von Menschen in Gebäuden nach der gutachterlichen Prognose nicht ausgeschlossen werden. Dies betrifft die Gebäude Unterboihinger Straße 63 und 65. Der Gutachter empfiehlt, für diese Bereiche gegebenenfalls die Einsatzzeiten der Maschinen zu beschränken. Darüber hinaus schlägt der Gutachter vor, vor Beginn der Bauarbeiten die in der DIN 4150-2, Abschnitt 6.5.4.3 benannten Maßnahmen a) bis e) zu ergreifen. Dazu zählen insbesondere eine umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahme, das Bauverfahren, deren Dauer und die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen infolge der Baumaßnahme. Es wird weiterhin empfohlen, den direkt betroffenen Anwohnern während der erschütterungsintensiven Bauarbeiten Ersatzwohnraum z.B. in Form von Hotelübernachtung anzubieten.

Die Anhörungsbehörde hält die Untersuchung ebenso wie die untere Immissionsschutzbehörde für schlüssig und nachvollziehbar.

Das LGRB empfiehlt mehrere Nebenbestimmungen, die sich auf die durch den Tunnelbau hervorgerufenen Erschütterungsimmissionen beziehen. Hierzu gehören Nebenbestimmungen zu den maßgeblichen Anhaltswerten, der Erstellung einer Immissionsprognose sowie der Ausschreibung der Sprengarbeiten. Die Vorhabenträgerin hat die Empfehlungen zur Kenntnis genommen und sagt zu, diese bei Erstellung des Gesundheits- und Sicherheits-

konzepts nach Bedarf vorzusehen. Weiterhin sagt die Vorhabenträgerin zu, mit der Planung des Sprengvortriebs einen Sprengsachverständigen zu beauftragen, der im Vorfeld der Sprengungen die zu erwartenden Erschütterungswerte ermittelt und bewertet.

#### 4.1.3 Staubimmissionen

Durch die Einwender P-0007 und P-0008 wurde die Frage aufgeworfen, ob bei der Planung durch den Schienenverkehr bzw. durch bremsende Züge hervorgerufene Feinstaubemissionen berücksichtigt wurden.

Den Einwendern ist zuzugestehen, dass es beim Betrieb von Eisenbahnstrecken zu Luftverwirbelungen kommen kann, durch die Staubpartikel auf an die Bahnanlage grenzende Flächen gelangen können. Wie die Vorhabenträgerin im Rahmen der UVS (Anlage 11.1, S. 47/48) zutreffend ausführt, gilt als Indikator zur Beurteilung möglicher gesundheitlicher Auswirkungen in diesem Zusammenhang der Feinstaub PM10 (Partikeldurchmesser bis 10 µm / Ablagegeschwindigkeiten kleiner als 1 mm/s). Den Hauptanteil der PM10-Emissionen aus dem Schienenverkehr bilden der Abrieb von Bremsen und, in geringerem Ausmaß, von Rädern, Schienen und Fahrdrähten. Die vom Schienenverkehr emittierten Feinstaubanteile verursachen lediglich 0,8 – 4,5 % der Gesamtbelastung. Betriebsbedingte Erhöhungen bei PM10-Emissionen sind deshalb nur an stark frequentierten Bahnstandorten (Zugbildungsanlagen, größere Bahnhöfe usw.) zu erwarten. Die Vorhabenträgerin sieht aufgrund der zu erwartenden Zugfrequenz ein Beitrag aus Bremsvorgängen auch im Hinblick auf die hohe Vorbelastung des fraglichen Bereichs aus dem Straßenverkehr für die Anhörungsbehörde nachvollziehbar als nicht relevant ins Gewicht fallend an. Im Übrigen sei die Einhaltung der Feinstaubgrenzwerte gerade nicht vorhabenbezogen sicherzustellen. Vielmehr stünden hierfür übergreifende Instrumentarien zur Verfügung. Die Vorgaben der 39. BImSchV seien im Planfeststellungsverfahren nicht zu berücksichtigen und stellen insofern keine Rechtmäßigkeitsanforderung an den Planfeststellungsbeschluss dar.

Mit den Bautätigkeiten bzw. dem Baustellenverkehr werden temporär auch Staub- bzw. Abgasemissionen erzeugt. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass derzeit durch den Verkehr auf der Bundesautobahn A8 und der Daimlerstraße, Unterboihinger Straße bzw. L1250 bereits Immissionen im Bereich der Baufelder erfolgen, die nach Auffassung der Anhörungsbehörde über die bauzeitlich zu erwartenden Immissionen hinausgehen. Der bauzeitliche Eintrag von Luftschadstoffen ist daher im Vergleich zu den bestehenden Immissionen zu vernachlässigen.

#### **4.1.4 Elektromagnetische Immissionen**

Die Vorhabenträgerin hat die vorliegende Planung auch auf ihre elektromagnetische Verträglichkeit in Bezug auf Personenschutz sowie den Geräte- und Anlagenschutz untersuchen lassen (vgl. Unterlage 11-1, Anhang 1, Fachtechnische Stellungnahme zur Umsetzung der 26. BImSchV vom 16.09.2020). Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist festzuhalten, dass das Gutachten in nicht zu beanstandender Weise für die Bewertung des Personenschutzes die Grenzwerte der 26. BImSchV heranzieht.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund der Elektrifizierung nicht von gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch die magnetischen oder elektrischen Felder der erwarteten Größenordnung im Bereich der geplanten Bahntrasse auszugehen ist. Die Grenzwerte der 26. BImSchV werden deutlich unterschritten. Die Untersuchung zur Berücksichtigung anderer Niederfrequenzanlagen oder ortsfester Hochfrequenzanlagen gem. § 3 Abs. 3 der 26. BImSchV ergab, dass weder zu berücksichtigende Niederfrequenzanlagen noch ortsfeste Hochfrequenzanlagen im Projektbereich vorhanden sind. Den Anforderungen zur Vorsorge nach § 4 der 26. BImSchV entsprechend, wurde gutachterlicherseits bei der Prüfung des Minimierungspotentials die Installation eines Rückleiterseils über mindestens eine komplette Nachspannlänge (von Abspannmast zu Abspannmast) als geeignete Minimierungsmaßnahmen identifiziert.

Die Anhörungsbehörde hält die Ausführungen für schlüssig und schließt sich der entsprechenden Gutachterempfehlung an.

#### **4.2 Natur und Landschaft**

Die vorliegende Planung ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde mit den naturschutzrechtlichen Vorschriften in Einklang zu bringen.

Das geplante Vorhaben stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar, von dem nicht zu vermeidende Beeinträchtigungen ausgehen. Die Vorhabenträgerin hat ausreichende Bestandserhebungen durchgeführt und ihr ökologisches Maßnahmenkonzept weitestgehend optimiert. Durch die geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft so gering wie möglich gehalten. Der nicht vermeidbare Eingriff kann durch die vorgesehenen und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) in Text und Karte dargestellten Maßnahmen vollständig kompensiert werden.

Hierzu im Einzelnen:

#### **4.2.1 Naturschutzrechtliche Konfliktanalyse**

Die geplante Maßnahme stellt in Anbetracht ihres Flächenbedarfs zweifelsohne einen naturschutzrechtlichen Eingriff gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG dar.

Im LBP (Anlage 12.1) erfolgt eine Darstellung und Bewertung des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes und der durch das Vorhaben zu erwartenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (Konfliktanalyse). Hierbei wird jeweils einzeln auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft, Tiere, Pflanzen und Biotope eingegangen. Im Folgenden werden Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgestellt. Die Schutzgüter Mensch, Fläche, Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter werden bereits im UVP-Bericht abgehandelt (Anlage 11). Zudem wird in der Anlage 12.1; Anhang 8.2 B einen Fachbeitrag Artenschutz zur Artengruppe der Reptilien vorgelegt, in der die speziellen artenschutzrechtlichen Bestimmungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG geprüft werden.

Die Auswirkungen auf die Schutzgüter wurden sachgerecht dargestellt und bewertet. Die Bewertungen richteten sich nach den von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) erarbeiteten Leitfäden und der Ökokontoverordnung des Landes Baden-Württemberg (ÖKVO 2010). Alle Eingriffe und Kompensationsmaßnahmen im Bereich der Naturräume „Mittleres Albvorland“; Untereinheit „Kirchheimer Becken“ und „Filder“; Untereinheit „Nürtinger-Esslinger Neckartal“ erfüllen die Vorgaben des § 15 BNatSchG in Verbindung mit § 15 Landesnaturschutzgesetz (im Folgenden: LNatSchG BW) (vgl. hierzu Anlage 12.1, S. 255 ff.).

Es lässt sich deshalb nach Auffassung der Anhörungsbehörde festhalten, dass die in der UVP und dem LBP enthaltenen Darstellungen und Untersuchungen - insgesamt betrachtet -ausreichend sind und auf dieser gesicherten Grundlage eine profunde Einschätzung der Projektauswirkungen ermöglichen. Der LBP entspricht damit den gesetzlichen Anforderungen.

#### 4.2.2 Vermeidbarkeit und Minimierung der Eingriffe

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden soweit wie möglich minimiert, dem gesetzlichen Vermeidungsgebot der §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG wird entsprochen.

Hierzu im Einzelnen:

Nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Das naturschutzrechtliche Gebot der Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand der fachplanerischen Abwägung (*BVerwG*, Urteil vom 30.10.1992, Az.:4 A 4/92 = *NVwZ* 1993, 565 (568)).

Unter dem Blickwinkel einer Eingriffsminimierung hat die Vorhabenträgerin ihre Planung so gestaltet und optimiert, dass Natur und Landschaft nur in einem unerlässlichen Mindestumfang in Anspruch genommen werden müssen. Die planungsbegleitenden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind in Kapitel 5 des LBP ausführlich beschrieben. In Kapitel 5.3.4.6 und 5.3.5.6 des LBP sind die geplanten Maßnahmen zum Schutz von Tieren und Pflanzen dargestellt. In Kapitel 5.4, S. 147 sind die geplanten Maßnahmen zum Schutz des Bodens und in Kapitel 5.5.3.3 die geplanten Maßnahmen zum Schutz des Wassers dargestellt. Soweit dies möglich ist, wird in Kapitel 6.4 (vgl. zudem hierzu auch Anlage 12.1; Anhang 8.1) dargestellt, wie Verbotverletzungen des § 44 BNatSchG vermieden werden sollen. Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf den LBP (Anlage 12.1) verwiesen.

Die untere Naturschutzbehörde des Landkreises Esslingen hat vorgetragen, dass im Bereich des Tunnelportals West die antragsgegenständliche Vorzugsvariante 1 unter naturschutzfachlichen und naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten die schonendste Variante darstelle, sodass nur mit geringfügigen Eingriffen zu rechnen sei, welche jedoch durch die Überkompensation und Aufstockung der bereits planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in vollem Umfang abgedeckt seien. Sie seien somit als ausgeglichen anzusehen.

Die Anhörungsbehörde ist im Ergebnis ebenfalls der Auffassung, dass die Planung dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot entspricht. In Anbetracht der planerischen bzw. fachlichen Notwendigkeiten und der zu berücksichtigenden Verhältnismäßigkeitsaspekte sind für die Anhörungsbehörde keine weiteren Minimierungsmöglichkeiten ersichtlich. Die

trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleibende Beeinträchtigung von Natur und Landschaft ist im Rechtssinne unvermeidbar.

#### **4.2.3 Landschaftspflegerisches Ausgleichskonzept / Kompensationsmaßnahmen**

Die – nach Ausschöpfung aller Versuche zur Reduzierung verbleibenden – unvermeidbaren Beeinträchtigungen können nach Auffassung der Anhörungsbehörde durch die im Kompensationskonzept vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Summe gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG vollständig kompensiert werden.

Die untere Naturschutzbehörde des Landkreises Esslingen hat hierzu angemerkt, dass sämtliche im LBP dargestellten Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie die neu hinzugekommene CEF-Maßnahme einzuhalten und fachgerecht umzusetzen seien. Die Vorhabenträgerin hat die Einhaltung und fachgerechte Umsetzung zugesagt.

Die untere Naturschutzbehörde hat zudem darauf hingewiesen, dass der landschaftspflegerische Ausführungsplan mit der unteren und höheren Naturschutzbehörde abzustimmen sei. Die Vorhabenträgerin hat einer entsprechenden Abstimmung zugestimmt, jedoch auf die Letztentscheidung durch das EBA verwiesen.

Die untere Naturschutzbehörde hat empfohlen, die geplanten Lärmschutzwände an geeigneter Stelle mit Reptiliendurchlässen auszustatten. Angeregt wurde auch eine Begrünung und die Platzierung von Photovoltaikanlagen.

Die Vorhabenträgerin hat der Prüfung der Möglichkeit von Reptiliendurchlässen im Rahmen der Ausführungsplanung zugestimmt. Eine Begrünung oder die Platzierung einer Photovoltaikanlage lehnt sie ab.

Der Empfehlung der unteren Naturschutzbehörde, ein 5-jähriges Monitoring mit einem jährlichen Bericht über die Umsetzung und Erfolg durch ein unabhängiges Büro durchzuführen, stimmt die Vorhabenträgerin auf der Grundlage der Forderung der höheren Naturschutzbehörde zu.

In Bezug auf den landschaftspflegerischen Begleitplan fordert die höhere Naturschutzbehörde um Aufnahme in den Planänderungsbeschluss, dass nach Umsetzung der Artenschutzmaßnahme eine Schlussabnahme mit der unteren und höheren Naturschutzbehörde

durchzuführen, die Zuordnung der Ökokontopunkte der Kompensationsmaßnahme „Ehemaliger Standortübungsplatz Ellwangen“ mit der Maßnahme „Entsiegelung mit Entwicklung Magerweide“ spätestens ein Jahr nach Baubeginn zu übermitteln und die Maßnahmenfläche dauerhaft zu pflegen ist. Dies wird, ebenso wie die Forderung, nur gebietseigenes Saatgut und Pflanzenmaterial zu verwenden und eine entsprechende Abstimmung im Vorfeld über die Pflanzenlisten und die Bestellung von Saatgutmischungen durchzuführen, von der Vorhabenträgerin nicht angegriffen. Es besteht Einigkeit in Bezug auf die Aufnahme der oben aufgeführten Nebenbestimmungen in den Planänderungsbeschluss.

Die Vorhabenträgerin bewirkt mit der Maßnahme „Entsiegelung und Entwicklung einer Magerweide“ auf der Ökokontofläche „Ehemaliger Standortübungsplatz Ellwangen“ zur Kompensation des Ausgleichsbedarfs für das Schutzgut Boden bezüglich eines Defizits von 0,27 ha auch eine Aufwertung des Schutzgutes Landschaft/Landschaftsbild.

Die höhere Naturschutzbehörde merkt hierzu zutreffend an, dass Ökokontomaßnahmen auf die Schutzgüter Biotope, Arten, Wasser und Boden beschränkt sind. Insbesondere das Schutzgut Landschaftsbild entziehe sich aufgrund fehlender quantifizierender Bewertungsverfahren der Bilanzierung nach der Ökokontoverordnung. Der Begründung der ÖKVO (Fassung vom 19.12.2010, S. 14) folgend, habe die Bewertung insofern nach anderen fachlich anerkannten Verfahren zu erfolgen.

Die Vorhabenträgerin legt dar, dass die Methodik zur Festsetzung des Kompensationsbedarfs bzw. zur Anrechenbarkeit von Kompensationsmaßnahmen für das gesamte Projekt der NBS Wendlingen-Ulm mit den Fachbehörden im Vorfeld abgestimmt und mit Blick auf das Ausgangsverfahren auch planfestgestellt worden sei. Bei der Vorgehensweise handle es sich um ein anderes fachliches Verfahren i.S.d. Begründung der ÖKVO (Fassung vom 19.12.2010, S. 14). Sie führt weiter aus, dass durch die Maßnahme „Entsiegelung mit Entwicklung Magerweide“ auf der Ökokontofläche „Ehemaliger Standortübungsplatz Ellwangen“ die Aufwertung einer Maßnahmenflächengröße von 0,35 ha erzielt werden könne. Die Vorhabenträgerin vertritt insofern die Auffassung, dass durch die beschriebene Maßnahme auf der Fläche „Ehemaliger Standortübungsplatz Ellwangen“ das ermittelte Defizit beim Schutzgut Landschaftsbild von 0,27 ha abgedeckt wird.

Soweit die höhere Naturschutzbehörde darauf hinweist, dass die vorgesehene Maßnahme „Entsiegelung mit Entwicklung Magerweide“ auf der Ökokontofläche „Ehemaliger Standort-



tübungsplatz Ellwangen“ nicht im gleichen Naturraum 4. Ordnung wie der verursachte Eingriff in das Landschaftsbild bei Oberboihingen stattfindet und eine Aufwertung im gleichen Naturraum wie das verursachte Defizit demnach nicht erfolge, weist die Anhörungsbehörde darauf hin, dass gem. § 15 Abs. 1 NatSchG abweichend von § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG eine Ersatzmaßnahme auch dann als im betroffenen Naturraum gelegen gilt, wenn sie im nächstgelegenen benachbarten Naturraum dritter Ordnung liegt. Wie die Vorhabenträgerin darlegt, findet der Eingriff im Naturraum 3. Ordnung Schwäbisch Keuper-Lias Land statt. Die vorgesehene Ersatzmaßnahme liegt ebenfalls im Naturraum 3. Ordnung Fränkisches Keuper-Lias Land.

Nach Auffassung der höheren Naturschutzbehörde werden die durch das geplante Vorhaben hervorgerufenen dauerhaften negativen Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild nicht durch die genannten Ausgleichsmaßnahmen dauerhaft kompensiert. Sie verweist daher auf einen monetären Ausgleich nach § 15 Abs. 6 BNatSchG und macht diesbezüglich weitere Ausführungen über die Höhe der entsprechenden Ersatzzahlung (vgl. Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde v. 27.08.2021, S. 7). Sie bittet, die Ersatzzahlung in den Planänderungsbeschluss als Nebenbestimmung aufzunehmen. Wie in ihrem oben ausgeführten Vortrag, verbleibt die Vorhabenträgerin bei der Auffassung, ein entsprechendes monetär auszugleichendes Defizit bestehe nicht, hilfsweise teilt sie mit, dass sie auch die Herleitung der Höhe der Ausgleichszahlung nicht teile. Die Aufnahme einer entsprechenden Nebenbestimmung in den Planänderungsbeschluss wird seitens der Vorhabenträgerin abgelehnt.

Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau des Regierungspräsidiums Freiburg hat angemerkt, dass Belange des geowissenschaftlichen Naturschutzes im Planbereich nicht tangiert sind.

#### **4.2.4 Eingriffe in naturschutzrechtlich geschützte Gebiete bzw. Strukturen**

Das Vorhaben berührt untertunnell das Landschaftsschutzgebiet „Wendlingen am Neckar“, das strukturreiche Biotop Ufergehölze entlang des Gerinnes aus dem Gewann Benzenfurt (Biotop Nr. 074, LBP Anlage 12.1 Anhang 3E, S. 14) sowie Streuobstwiesen mit überwiegend alten Hochstämmen (Biotop Nr. 078, LBP Anlage 12.1 Anhang 3E, S. 26). Darüber hinaus sind in kleinem Umfang weitere gering- bis mittelwertige Biotope wie Sukzessionsflächen und Eingrünungen von Straßenböschungen betroffen.

Die untere Naturschutzbehörde des Landkreises Esslingen merkt an, dass im Bereich des Biotops „Auwaldstreifen“ eine Änderung der Wasserführung zu vermeiden sei, um eine ausreichende Feuchtigkeitsversorgung zu gewährleisten. Die untere Naturschutzbehörde meint zwar, dass eine Beeinträchtigung des Biotops Ufergehölze an Bachgraben „Benzofurt Unterboihingen“ auszuschließen sei, sie fordert aber, dass der Bereich des Biotops in die Beweissicherung mit aufgenommen werden solle. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin einer entsprechenden Beweissicherung zugestimmt. Sie vertritt jedoch die Auffassung, dass aufgrund der gewählten Bauweise keine Beeinträchtigungen des genannten Biotops zu besorgen seien.

#### **4.2.5 Artenschutzrechtliche Konfliktanalyse**

Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die geschützten Arten sind im landschaftspflegerischen Begleitplan in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (vgl. Anlage 12.1; Kapitel 5.3.6; S. 123 ff.) und ihren Anlagen (siehe Anlage 12.1; Anhang 8 C) beschrieben und artenschutzrechtlich bewertet.

Die Vorhabenträgerin hat keine Bedenken gegenüber der Forderung der höheren Naturschutzbehörde geäußert, den Hinweis, dass darauf zu achten sei, dass Neophyten durch die Baumaßnahmen nicht eingeschleppt, weiterverbreitet oder gefördert werden, in den Planänderungsbeschluss aufzunehmen.

Die untere Naturschutzbehörde des Landkreises Esslingen beanstandet die artenschutzrechtliche Betrachtung nicht. Bei Abriss der Tiefgarage seien jedoch bei Entfallen von Höhlenbäumen diese im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung zu behandeln. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin zugestimmt, entfallende Höhlenbäume vor der Fällung nochmals hinsichtlich artenschutzrechtlicher Konflikte zu untersuchen. Es sei eine ökologische Baubegleitung vorgesehen.

##### **4.2.5.1 Reptilien**

Im Rahmen der Kartierungen im Jahr 2020 wurden im Vorhabensbereich Zauneidechsen nachgewiesen (vgl. dazu Anlage 12.1; Anhang 8 C, S. 81). Zur Ermittlung der Anzahl der adulten Individuen wurden Untersuchungen durchgeführt, welche sich über die gesamte Vegetationsperiode erstreckten und sich auf fünf Begehungen bei warmer, trockener Witte-

rung im Abstand von jeweils vier Wochen verteilt haben. Insgesamt wurden dabei im Teilbereich von UG 1 (vgl. Lagepläne in o.g. Anhang 8 C, S. 15, 16-1) 41 Zauneidechsenindividuen gefunden, wobei sich 32 im zukünftigen Baustellenbereich befunden haben.

### **Artenschutzrechtliche Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sowie § 4 Abs. 3 Nr. 2 BArtSchV**

Aus der durchgeführten Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 11.1; Kap. 6.3.3, S. 64 ff.) folgt, dass durch das Vorhaben dauerhaft in Zauneidechsenhabitate eingegriffen wird. Wesentliches Prüfungsergebnis ist die unvermeidbare Tötung von Zauneidechsen mit der Folge, dass das Tötungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG einschlägig wird (vgl. Anlage 11.1; Kap. 6.3.3, S. 66 a. E.). Es ist daher davon auszugehen, dass die im LBP festgesetzten S / CEF Maßnahmen nicht ausreichen werden, um zu verhindern, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG verwirklicht werden, weshalb eine Umsiedlung in Ersatzhabitate notwendig ist (vgl. hierzu: Anlage 12.1, Anhang 8.2 C, S. 52). Für diese Umsiedlung beantragt die Vorhabenträgerin eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG.

Die untere Naturschutzbehörde weist zudem darauf hin, dass die Maßnahme A/ CEF II 9.1-20 A mit der höheren Naturschutzbehörde im Rahmen der beantragten Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG abzustimmen sei. Die Vorhabenträgerin repliziert hierauf, eine entsprechende Abstimmung habe stattgefunden.

Die höhere Naturschutzbehörde stimmt der beantragten Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG sowie einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 2 BArtSchG zu und legt einen Katalog von Nebenbestimmungen vor. Insbesondere bittet die höhere Naturschutzbehörde darum, den Hinweis in den Planänderungsbeschluss aufzunehmen, dass eine Übermittlung der Monitoringmaßnahmen in ein entsprechendes Artenerfassungsprogramm vorgenommen wird. Die Anhörungsbehörde empfiehlt die Aufnahme dieser Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss.

Die Vorhabenträgerin stimmt weitestgehend den Nebenbestimmungen zu, weist jedoch darauf hin, dass für Punkt m) der Nebenbestimmung, der eine Übermittlung der Monitoring Ergebnisse auch an das Landratsamt Göppingen vorsieht, ihrer Ansicht nach keine Veranlassung besteht, da insoweit keine Flächen betroffen sind, die in diesem Landkreis liegen.

Bezüglich des Plangebiets des Bebauungsplans „Beseitigung der Bahnübergänge/Verlegung der Ortsdurchfahrt L 1250 – 5. Änderung Teilbereich Unterboihinger Straße“ hat die Gemeinde Oberboihingen in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin einen Antrag am 28.05.2021 (mit Änderungen vom 17.06.2021) und 23.04.2020 auf Erteilung einer Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Zugriffsverboten gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 und nach § 45 Abs. 7 BNatSchG gestellt. Eine entsprechende Genehmigung wurde mit Bescheid vom 22.06.2021 seitens der zuständigen höheren Naturschutzbehörde, welche nach §§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG, 58 Abs. 3 Nr. 9 lit. d) NatSchG BW i.V.m. § 4 Abs. 3 Nr. 2 BArtSchV das Regierungspräsidium Stuttgart als höhere Naturschutzbehörde ist, erteilt. Inhalt der Genehmigung ist eine Ausnahme von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 nach § 45 Abs. 7 BNatSchG beschränkt auf Zauneidechsen sowie von dem Verbot des § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BArtSchV hinsichtlich des Nachstellens und Fangens von Zauneidechsen mit Schlingen.

Die Entscheidung erging mit Nebenbestimmungen. Nach lit. b der Nebenbestimmungen war eine Ersatzhabitatfläche in Zusammenarbeit mit der Vorhabenträgerin herzurichten gewesen, welche für die Dauer eines Monats nach Umsiedlung mit einem Reptilienschutzzaun einzuzäunen war. Ersatzhabitatfläche ist die Bahnböschung an der Lindach in Weilheim/ Teck. Die Genehmigungsbehörde ging in ihrem Bescheid vom 22.06.2021 von 24 Individuen mit einem Platzbedarf von je 150 m<sup>2</sup> je adulter Zauneidechse aus. Die Ersatzhabitatfläche weist eine Gesamtfläche von rund 7.340 m<sup>2</sup> auf.

Die Gemeinde Oberboihingen wendet auf Grundlage des oben genannten Bescheides ein, dass die betroffenen Zauneidechsen durch die Vorhabenträgerin eingefangen und in den seitens der Vorhabenträgerin vorgesehenen Ersatzlebensraum umgesiedelt werden müssten.

Die Vorhabenträgerin repliziert hierauf, dass die Umsiedlung der betroffenen Zauneidechsen auf Grundlage der erteilten Genehmigung bereits erfolgt sei. Ein entsprechender Anschlussbericht liege der Vorhabenträgerin vor. Die Vorhabenträgerin trägt vor, dass insgesamt 9 adulte Zauneidechsen und 32 Jungtiere auf die vorbereitete Ersatzhabitatfläche verbracht worden seien.

Die höhere Naturschutzbehörde weist vorsorglich daraufhin, dass bei Fortführung des Planänderungsverfahrens „Hangkriechen“ im PFA 2.2 eine weitere Umsiedlung der dortigen Zauneidechsenindividuen notwendig sei und die Ersatzhabitatfläche in Weilheim nur

eine begrenzte Flächenkapazität aufweise. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, bei einer Wiederaufnahme des Planänderungsverfahrens „Hangkriechen“ die Aufnahmekapazität der Umsiedlungsfläche zu überprüfen. Sie teilt weiter mit, dass eine Erweiterung der Ersatzhabitatfläche möglich sei.

Die Vorhabenträgerin hat zudem angekündigt nach Vorliegen des Planänderungsbeschlusses weitere Zauneidechsen aus dem Baufeld der GWK umzusiedeln. Der entsprechende Sachverhalt sei bereits in der Maßnahme S/FCS II 9.1-20A berücksichtigt worden.

#### **4.2.5.2 Vögel und Fledermäuse**

Dem Fachbeitrag Datenblätter Artenschutz (Anlage 12.1, Anhang 8.1) kann entnommen werden, dass bei Fledermäusen und Vögeln Verbotstatbestände durch die im LBP festgesetzten Maßnahmen nicht einschlägig werden. So kann mit Blick auf den Großen Abendsegler und die Zwergfledermaus zwar nicht ausgeschlossen werden, dass bei Abriss der Tiefgarage Habitatstrukturen zerstört werden, die den vorgenannten Arten als Sommer- bzw. Winterquartier dienen. Verbotsverletzungen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG können durch die in der Planung vorgesehenen Beschränkungen der Abbruch- bzw. Rodungszeiträume auf die Monate September und Oktober jedoch ausgeschlossen werden (vgl. Anlage 12.1 Anhang 8.1, S. 20, 30).

#### **4.2.5.3 Insekten und weitere besonders geschützte Arten**

Dem Fachbeitrag Datenblätter Artenschutz (Anlage 12.1, Anhang 8.1) kann zudem entnommen werden, dass bei Insekten und weiteren besonders geschützten Arten Verbotstatbestände durch die im LBP festgesetzten Maßnahmen nicht einschlägig werden.

### **4.3 Eigentum / Private Rechte u.a.**

#### **4.3.1 Eigentum**

In der Planabwägung und Planrechtfertigung ist auch das Eigentum als privater Belang zu berücksichtigen. Dem Eigentum stehen zudem grundstücksgleiche dingliche Berechtigungen gleich (*Neumann/Külpmann*, in: *Stelkens/Bonk/Sachs*, VwVfG-Kommentar, 9. Auflage 2018, § 74 Rn. 71). Gemeinden als Gebietskörperschaften des öffentlichen Rechts (vgl. § 1 Abs. 4 GemO BW) sind keine Träger der Eigentumsgarantie und können sich als solche

nicht auf die Eigentumsgarantie berufen, da es an einer entsprechenden grundrechtstypischen Gefährdungslage fehlt (*BVerfG*, Beschluss vom 08.07.1982, Az.: 2 BvR 1187/80 = *NJW* 1982, 2173 (2175)). Ihnen kommt jedoch der einfachrechtliche Schutz des Eigentums zu (vgl. *Kämper*, in: *Bader/Ronellenfitsch*, Stand: 01.01.2022, § 74 Rn. 81; *Neumann/Külpmann*, in: *Stelkens/Bonk/Sachs*, *VwVfG-Kommentar*, 9. Auflage 2018, § 74 Rn. 72).

Es wird weiterhin zwischen der unmittelbaren und mittelbaren Inanspruchnahme des Eigentums unterschieden. Eine unmittelbare Inanspruchnahme liegt vor, wenn das Vorhaben auf dem Grundstück eines Dritten verwirklicht werden soll. Mittelbare Inanspruchnahmen sind solche, bei welchen das Vorhaben nachteilig auf benachbarte Grundstücke wirkt.

Durch das Vorhaben kommt es bei einem begrenzten Kreis von Anliegern zu gesteigerten Betroffenheiten. Einwendungen hinsichtlich der Lärmbelastungen der Anwohner werden in Kapitel C.3.1.1 besprochen. Das Privateigentum Dritter wird für die Realisierung des Vorhabens überwiegend nur temporär für die Dauer der Bauzeit – in Form von Grunddienstbarkeiten für Technik, für landschaftsplanerische Maßnahmen (LBP) und für Tunnel – in Anspruch genommen. Die konkret betroffenen Grundstücke sind dem Grunderwerbsverzeichnis (siehe hierzu: Anlage A9-GE-1) zu entnehmen. Die Einwendungen richten sich im Wesentlichen gegen die mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf das Eigentum. Zwei Einwander befassen sich mit Einzelfragen der Inanspruchnahme ihrer Grundstücke.

#### **4.3.1.1 Eigentum – unmittelbare Inanspruchnahme**

Die Gemeinde Oberboihingen hat eingewendet, dass sie von der Vorhabenträgerin für gemeindeeigene Grundstücke jeweils konkrete Angebote (so über Kaufpreis für Erwerbsflächen, Entschädigung für die Eintragung einer Dienstbarkeit und für die vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit) erwartet. Der Angebotspreis für die landwirtschaftlichen Flächen und der Pachtpreis für Wohnbauflächen habe sich an den vom Gutachterausschuss ermittelten Bodenrichtwerten zum 30.06.2021 für landwirtschaftliche Flächen bzw. Wohnbauflächen zu orientieren. Dabei sei auch ein Ausgleichbetrag für den Vermögensschaden einzurechnen, der der Gemeinde Oberboihingen als Grundstückseigentümerin durch die mehrjährige Verzögerung der nach dem Bebauungsplan geplanten Bebauung mit drei Mehrfamilienwohnhäusern entstünde. Die Gemeinde meint daher, dass von der Vorhabenträgerin ein Gutachten zur Ermittlung eines angemessenen Ausgleichsbetrages in Auftrag gegeben werden sollte.

Die Vorhabenträgerin hat darauf geantwortet, im Rahmen des Planänderungsverfahrens würden von der Vorhabenträgerin keine Angebote erstellt werden. Das Planänderungsverfahren diene dazu, den Flächenbedarf in den Grunderwerbsunterlagen aufzuzeigen und so den rechtlichen Zugriff der Vorhabenträgerin zu sichern. Die Umsetzung der Flächeninanspruchnahme erfolge erst im Nachgang zur Planfeststellung. Daher würden nach Inkrafttreten des Planänderungsbeschlusses die Grundstücksverhandlungen mit sämtlichen Betroffenen aufgenommen. In diesen Verhandlungen werde den jeweiligen Betroffenen ein angemessenes Angebot unterbreitet. Nur wenn eine einvernehmliche Regelung scheitere, müsse die Vorhabenträgerin von ihrem durch die Planfeststellung begründeten Zugriffsrecht Gebrauch machen.

Ein Einwender (P-0004) hat angemerkt, dass das in seinem Eigentum stehende Grundstück Steigäcker ParzNr. 2539 und 2540 wieder in den vorherigen Zustand zu verbringen sei, sofern es im Zuge der Bauausführung tangiert werde. Ein weiteres in seinem Eigentum stehendes Grundstück (Ackerland) sei verpachtet und der Pächter entsprechend zu entschädigen. Der Einwender merkt an, er gehe davon aus, einer späteren Bebauung durch seine Töchter oder anderen Bauwilligen stünde nichts entgegen und der Lärmschutz werde beachtet. Er hält es weiterhin für sinnvoll, vor Beginn der Bauarbeiten mit den betroffenen Grundstückseigentümern einen Ortstermin durchzuführen.

Die Vorhabenträgerin hat hierauf repliziert, das Grundstück Flst. Nr. 2540, Gemarkung Oberboihingen sei von dem Vorhaben nicht betroffen. Das Grundstück Flst. Nr. 2539, Gemarkung Oberboihingen werde in Form der dinglichen Sicherung des Tunnelbauwerks sowie bauzeitlich in Anspruch genommen. Fragen der Entschädigung seien kein tauglicher Regelungsgegenstand der Planfeststellung und außerhalb von dieser zu regeln. Eine spätere Grundstücksbebauung sei möglich, sofern eine Auswirkung auf das Tunnelbauwerk auszuschließen sei. Die gesetzlichen Vorgaben zum Lärmschutz würden eingehalten.

#### **4.3.1.2 Eigentum – mittelbare Beeinträchtigungen**

Zwei Einwender (P-0005, P-0006) haben auf einen Hangrutsch im Zusammenhang mit Sprengungen zum Bau des Tunnels im Zusammenhang mit der KWK Bezug genommen. Seit den Sprengungen zum Bau des Tunnels der KWK rutsche der Hang. Das Haus der Einwender P-0005 und P-0006 sei auf dem Gelände eines früheren Steinbruchs errichtet. Diese Situation sei mit den Vertretern der Vorhabenträgerin im Rahmen eines Gesprächs mit der Gemeinde Oberboihingen im Zusammenhang mit der KWK bereits erörtert worden.

Entgegen einem Versprechen der Vorhabenträgerin seien Fachleute zur Untersuchung der besonderen geologischen Gegebenheiten bislang nicht tätig geworden. Die Einwender führen aus, dass entgegen der Ankündigung der Vorhabenträgerin, beim Bau der KWK Sprengungen ohne entsprechende Messungen vorgenommen worden seien. Lediglich auf der geteerten Straße des Meisenwegs sei bei Sprengungen eine Messung erfolgt, die nach Aussage der Vorhabenträgerin im Ergebnis jedoch Druckwellen innerhalb des oberen Normbereichs festgestellt hätten. Beim Bau der Großen Wendlinger Kurve fürchten die Einwender nun eventuelle Auswirkungen durch weitere Sprengungen auf ihr Grundstück ohne entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen.

Die Vorhabenträgerin weist die Darstellung der Einwender zu einer durch die KWK vortriebsbedingten Hangrutschung unter Verweis auf die Bauerschütterungsgutachten zurück. Wie die Anhörungsbehörde bereits in Kapitel 4.1.2.3 dargelegt hat, seien im Ergebnis Gebäudeschäden im Sinne der DIN 4150-3 durch die Sprengungen nicht zu erwarten. Jedoch kann die Genehmigungsbehörde mit Blick auf das dargestellte Schutzbedürfnis der Einwender mit dem Erlass entsprechender Nebenbestimmungen, bspw. zur Beweissicherung in diesem Bereich, reagieren.

Die Einwender (P-0005, P-0006) fragen weiterhin, wie weit der Ausweichparkplatz für die Bewohner der Hochhäuser in der Unterboihinger Straße reichen werde und wie es mit eventuellen Beeinträchtigungen aussehe. Die Einwender fürchten aufgrund der öffentlichen Zugänglichkeit des Parkplatzes mit einer Müllentsorgung in ihren angrenzenden Garten sowie die Möglichkeit stattfindender Treffen auf dem Parkplatz und einer daraus resultierenden Lärmbelästigung. Weiterhin rechnen sie mit Lärmbelästigungen aufgrund des Parkverkehrs in der Nacht (z.B. in Form zufallender Autotüren) oder lauter Unterhaltungen sowie das mögliche Verrichten der Notdurft in ihren Garten. Sie fragen sich, ob der Parkplatz geschottert werden solle und geben weiter zu bedenken, dass bei einem Schotterbelag aufgrund der richtlinienkonformen Mauerhöhe der Mauer, die ihren Garten zu dem zu errichtenden Parkplatz abgrenzt, die Möglichkeit bestünde, über diese Mauer zu klettern und so in den Garten zu gelangen.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu angemerkt, dass sie eine nicht überdachte geschotterte Ersatzparkfläche auf den Flurstücken 2592, 2590 und 2569 für die Bauzeit des Parkhauses und des Abrisses der bestehenden Tiefgarage zur Verfügung stelle. Diese Fläche werde bis an die Grundstücksgrenze hergestellt und durch einen Bauzaun gesichert. Die Zu- und



Abfahrt bleibe offen. Von einer Beeinträchtigung des Grundstücks der Einwender sei daher nicht auszugehen.

Das Bundeseisenbahnvermögen (im Folgenden: BEV) hat angemerkt, dass zwar keine Grundstücke des BEVs betroffen seien, sich aber einige beschränkt persönliche Dienstbarkeiten auf Nachbargrundstücken und ggf. auch im Planungsbereich zugunsten des BEVs befänden, welche in das Verfahren miteinbezogen werden müssten. Das BEV bittet darum, informiert zu werden, sofern die oben genannten Dienstbarkeiten betroffen seien oder Einschränkungen oder Sonstiges erfahren sollten.

Die Vorhabenträgerin hat hierauf Stellung genommen wie folgt:

Im Rahmen der Grundstücksverhandlungen würden sämtliche Dienstbarkeiten, welche in den Grundbüchern der Betroffenen eingetragen sind, überprüft werden. Sollte es sich ergeben, dass auf den betroffenen Grundstücken Dienstbarkeiten (oder ähnliches) eingetragen seien, welche auch die Nachbargrundstücke im Eigentum des Bundeseisenbahnvermögens betreffen, so werde Kontakt mit dem Bundeseisenbahnvermögen aufgenommen.

Der Kreisbauernverband Esslingen e.V. hat eingewendet, der Bewirtschafter des nach Osten verlegten Bohnackerhofs befürchte, durch die Baumaßnahmen könnten die Betriebshallen nicht mehr angefahren werden. Die Zufahrt von Süden sei jedoch die einzige Möglichkeit der Erreichbarkeit mit größeren Sattelzügen (40 t), die Betriebsgüter anliefern müssten, als auch die einzige Möglichkeit für die Befahrung mit größeren Traktoren, Anhängern und Mähdreschern etc. Diese Befahrungsmöglichkeit werde zwingend für die Bewirtschaftung der Flächen benötigt. Eine Zufahrt unter der Autobahn hindurch über die Pfarrwiesen sei nicht möglich, da die Straße für die genannten Fahrzeuge und Kombinationen zu schmal und zugewachsen sei. Zudem würden zahlreiche parkende Fahrzeuge eine Durchfahrt unmöglich machen. Die Anfahrt über die Autobahnbrücke sei aufgrund des Rückbaus als Fahrradweg ausgeschlossen und nicht mehr möglich. Die Vorhabenträgerin müsse daher zwingend die Aufrechterhaltung der Zufahrtsmöglichkeit von Süden vom künftigen Baustellenbereich her sicherstellen, damit kein Eingriff in den landwirtschaftlichen Betrieb entstünde.

Wie die Vorhabenträgerin hierauf zutreffend anmerkt, wird die Zufahrt von Süden zur neu errichteten Halle des ehemaligen Bohnackerhofs von den Baumaßnahmen GWK nicht beeinträchtigt werden. Die bauzeitlichen Transportwege liegen dem Baulogistikkonzept folgend in nordwestlicher Richtung zu den beschriebenen Betriebshallen (vgl. Anlage 16.4).

Der Kreisbauernverband Esslingen e.V. hat hierauf im Rahmen der Online-Konsultation Stellung genommen und ausgeführt, eine Beeinträchtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs läge bereits dann vor, wenn die Wirtschaftswege durch LKWs und Baufahrzeuge mitgenutzt werden würden oder gar der Abtransport der Tunnelerde über die Wirtschaftswege erfolge. Dies würde eine permanente Störung der Betriebsabläufe nach sich ziehen. Die Zufahrtswege müssten frei bzw. jederzeit befahrbar bleiben. Der Kreisbauerverband Esslingen e.V. bittet weiter um Mitteilung, ob die Wirtschaftswege ausschließlich dem landwirtschaftlichen Verkehr vorbehalten seien. Die Vorhabenträgerin hat hierzu erneut ausgeführt, dass die Zufahrt vom Süden zum nach Osten verlegten Bohnackerhof dem landwirtschaftlichen Verkehr vorbehalten bleibe.

Soweit Einwenderin P-0003 ausführt, der Wert der Eigentumswohnung werde durch die entstehenden Lärmimmissionen verringert, wird auf die Ausführungen in Kapitel 4.1.1.1, S. 43, 44 verwiesen.

Die Einwender P-0001 und P-0002 machen eine Außenwohnbereichsentschädigung für die Beeinträchtigung des Wohnwerts Ihrer Wohnung durch die im geringen Abstand vor dem Gebäude Unterboihinger Straße 65 stehende Lärmschutzwand geltend. Die Vorhabenträgerin repliziert hierauf, dass die Lärmschutzwand selbst keine Entschädigungsansprüche auslösende unzumutbare Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche darstelle.

#### **4.3.1.3 Flurstücksbezeichnungen**

Für die Grenzpunkte im Bereich der Flurstücke 2269/000 bis 2134/000 Gemarkung Wendlingen am Neckar Flur 2 und 2526/000 bis 2540/000 Gemarkung Oberboihingen im Bereich der geplanten Maßnahme weist das Amt für Geoinformation und Vermessung des Landratsamts Esslingen darauf hin, dass lediglich graphische UTM-Koordinaten mit einer verminderten Lagegenauigkeit gegeben seien und diese von endgültig berechneten Landeskoordinaten abweichen könnten. Es führt weiter aus, dass bei den folgenden Flurstücken die Angaben im Liegenschaftskataster von den Angaben im Grundbuch abweichen würden und zu Fehlentscheidungen führen könnten: Gemarkung Wendlinger Flur 2: 2060/000 und bei der Gemarkung Oberboihingen: 826/000, 836/012, 860/008, 2591/000, 2591/001, 2591/005, 2595/000, 2595/001, 2601/000. Der Gebäude und Flurstückbestand sei im zeichnerischen Teil veraltet und weiche in Teilen stark vom Liegenschaftskataster ab. Es werde empfohlen, einen neuen Abruf aus amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem zu hinterlegen.

Weiter führt es aus, dass die Quellenangabe und der Copyrightvermerk auf allen zeichnerischen Teilen des Planfeststellungsverfahrens fehlen würden. Dies sei aber bei Geodaten des Landesamts für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg notwendig.

Die Vorhabenträgerin hat hierauf repliziert, der Gebäude- und Flurstücksbestand (Liegenschaftskataster) sei nur im betroffenen Bereich der "Großen Wendlinger Kurve" (hier: Gemarkung Oberboihingen) gegenüber den Ursprungsunterlagen aktualisiert worden. Jedoch seien unter anderem die Änderungen aufgrund der Baumaßnahmen des Vorhabens "Kleine Wendlinger Kurve" im Liegenschaftskataster und in den Grundbüchern derzeit noch nicht übernommen worden. Im Rahmen der Grundstücksverhandlungen würden die vom Einwender angegebenen Flurstücke überprüft werden und mit den jeweiligen Betroffenen abgestimmt werden. Hierzu sei ggf. ein Abgleich mit dem aktuellen Liegenschaftskataster sowie ggf. etwaige Grundbuchberichtigungen erforderlich. Das Flurstück 2060/000 (BAB A8) auf der Gemarkung Wendlingen (Flur 2) sei nicht vom Vorhaben "Große Wendlinger Kurve" betroffen und damit nicht Gegenstand dieses Planänderungsverfahrens.

Ebenso sei das Flurstück 826/012 auf der Gemarkung Oberboihingen nicht vom Vorhaben "Große Wendlinger Kurve" betroffen und damit ebenso nicht Gegenstand dieses Planänderungsverfahrens. Den Grunderwerbsplänen liege das Liegenschaftskataster aus den IVL-Plänen der DB Netz AG zugrunde. Die Nutzungsrechte an diesen Plangrundlagen lägen damit bei der DB Netz AG. Es seien keine Produkte des Landesamtes für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg verwendet worden. Daher erfolge auch kein Copyright-Vermerk auf den Planunterlagen.

#### **4.3.2 Private Rechte – Beeinträchtigungen durch Abriss der Bestandstiefgarage**

Im Zuge der Planänderung wird ein Randstreifen im Bereich des Parkhauses in Anspruch genommen, was dazu führt, dass die bestehende Tiefgarage abgerissen und durch ein Parkhaus an selber Stelle ersetzt werden soll. Die bisher bestehenden Stellplätze in der Tiefgarage und dem Parkdeck sind durch Sondernutzungsrechte vergeben. Der Abriss und der Neubau werden im Wesentlichen nicht von den Einwendern angegriffen. Zwei Einwender (P-0001 und P-0002) merken jedoch an, dass sie auch nach Abriss der Tiefgarage künftig in dem neugebauten Parkhaus einen ebenerdig erreichbaren Parkplatz als Sondernutzungsrecht der eingetragenen Grunddienstbarkeit beanspruchen möchten.

Die Gemeinde Oberboihingen weist darauf hin, dass sie grundsätzlich zu einer Verpachtung der zur Herstellung von provisorischen Stellplätzen für die Hochhausbewohner als Ersatz für die wegfallenden Tiefgaragen-Stellplätze während der Bauzeit für den Neubau eines Parkhauses der gemeindeeigenen Baugrundstücke Flurstücke 2592, 2590 und 2569 im Bereich Froschländer im Bebauungsplangebiet „Beseitigung der Bahnübergänge/Verlegung Ortsdurchfahrt L 1250 – 5. Änderung – Teilbereich Unterboihinger Straße“ an die Vorhabenträgerin bereit sei. Voraussetzung für die Nutzungsüberlassung sei der Abschluss eines Pachtvertrages zwischen der Vorhabenträgerin und der Gemeinde über die vorübergehende Inanspruchnahme zur Nutzung als Baufläche für die Herstellung der erforderlichen Ersatzstellplätze für die Hochhausbewohner. Die Gemeinde erwarte, dass von der Vorhabenträgerin hierfür ein Angebot vorgelegt werde. Der Angebotspreis habe sich am aktuellen Bodenrichtwert für Baugrundstücke bzw. Wohnbauflächen zu orientieren. Der Gutachterausschuss habe am 30.06.2021 den Bodenrichtwert für Baugrundstücke im Plangebiet bzw. im angrenzenden Wohngebiet „Röte“ auf 400€/m<sup>2</sup> festgelegt. Die Gemeinde verweist weiter auf die Ausführungen hinsichtlich der Lage der GWK im Geltungsbereich des Bebauungsplans.

Die Vorhabenträgerin nimmt hierzu Stellung und meint, dass die Herstellung eines Ersatzparkplatzes während der Bauzeit des Parkhauses nicht Bestandteil des Planänderungsantrages sei. Es sei beantragt worden, die Flurstücke 2592, 2590 und 2569 für eine vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit zu nutzen. Die Bedarfsfläche auf diesen Flurstücken sei als Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen. Die Vorhabenträgerin stelle für die Bauzeit des Parkhausneubaus eine nicht überdachte geschotterte Ersatzparkfläche zur Verfügung. Diese Fläche werde durch einen Bauzaun gesichert. Die Zu- und Abfahrt bleibe offen. Ein Pachtvertrag sei nicht Bestandteil dieses Planänderungsantrags.

Im Rahmen der Online-Konsultation hat die Gemeinde Oberboihingen mitgeteilt, dass hinsichtlich der vorübergehenden Inanspruchnahme der Flurstücke 2592, 2590 und 2569 eine Einigung mit der Vorhabenträgerin – in Form eines Gestattungs- bzw. Pachtvertrages – stattgefunden habe. Zudem wird die Herstellung von Ersatzparkplätzen angeregt.

## **4.4 Wasser und Boden**

### **4.4.1 Wasser**

Der Trassenverlauf der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm befindet sich im Planfeststellungsabschnitt 2.1 a/b größtenteils außerhalb von Wasserschutzgebieten (siehe hierzu: Anlage 15.2; 2.1; S. 7). Es werden jedoch einige Wasserschutzgebiete komplett oder teilweise durchquert. Im Betrachtungsraum befinden sich mehrere Trinkwassergewinnungsanlagen (vgl. Anlage 15.1 C; 3.5; S. 19). Im Vorhabenbereich sind Fließgewässer vorhanden (siehe hierzu: Anlage 15.1 C, 3.6; S. 23, sowie Anlage 15.3. C; 3.8; S. 22).

#### **4.4.1.1 Entwässerung und Abwasserentsorgung**

Die Stadt Wendlingen am Neckar hat darum gebeten, die Entwässerung des gesamten Bereichs des Voreinschnitts am Südportal des Albvorlandtunnels im Fall eines Starkregens zu überprüfen.

Die Vorhabenträgerin hat dazu Stellung genommen und angemerkt, dass die Entwässerung des genannten Voreinschnitt "Süd" Albvorlandtunnel (Bezeichnung im Ausgangsverfahren Voreinschnitt "West" Albvorlandtunnel) nicht Teil des vorliegenden planrechtlichen Verfahrens sei. Im vorliegenden Verfahren erfolge ausschließlich die bauzeitliche Entwässerung der bergmännischen Tunnelvortriebsmaßnahmen in Richtung Voreinschnitt West Albvorlandtunnel. Die hier anfallenden Wässer würden über die Bestandsleitungen/Entwässerungsanlagen Albvorlandtunnel dem Neckar zugeführt. Die im Hauptverfahren genehmigten Einleitmengen in den Neckar seien hierfür ausreichend und müssten nicht angepasst werden. Durch das Vorhaben erfolge somit keine Verschärfung der Hochwassergefahren bzw. die Notwendigkeit eines Starkregenmanagements.

Das Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz (im Folgenden: WBA) des Landratsamts Esslingen hat angemerkt, dass bei plan- und beschreibungsgemäßer Ausführung der Planänderung hinsichtlich der Abwasserableitung und Niederschlagswasserbeseitigung keine Bedenken bestehen. Das Entwässerungskonzept der geänderten Planung sehe vor, die Entwässerung des südlichen Abschnitts (ab GWK-km 0,570) mit der Entwässerung der KWK zu kombinieren und das Niederschlagswasser dieser Bereiche über einen Regenrückhaltekanal gedrosselt in den Neckar einzuleiten. Im Havariefall könne verunreinigtes

Niederschlagswasser, wie beispielsweise Löschwasser im Regenrückhaltekanal gespeichert und abgepumpt/entsorgt werden. Weiterhin weist das WBA daraufhin, dass die Berechnungen des Regenrückhaltekanals dem WBA vorzulegen seien. Zudem sei im Rahmen des Neubaus des Parkhauses zu prüfen, ob eine Begrünung möglich ist.

Daraufhin hat die Vorhabenträgerin repliziert, dass im Zuge des Rückbaus der Tiefgarage wie auch der Neuerstellung des Parkhauses derzeit keine bauzeitlichen und dauerhaften Grundwasserhaltungs- bzw. Grundwasserbegrenzungsmaßnahmen erforderlich seien. Sollte sich während des Parkhausneubaus zeigen, dass Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich werden, werde dies mit der zuständigen unteren Wasserbehörde rechtzeitig abgestimmt. Die Vorhabenträgerin hat zudem die Hinweise des WBA hinsichtlich der Berechnungen des Regenrückhaltekanals und der Prüfung der Begrünung des Parkhauses zur Kenntnis genommen.

#### **4.4.1.2 Grundwasserschutz**

Hinsichtlich des Grundwasserschutzes hat das WBA unter Voraussetzung der Berücksichtigung nachfolgender Punkte keine grundsätzlichen Bedenken erhoben. Diese Punkte lassen sich in verschiedene Maßnahmen gliedern. Zur Minimierung dauerhafter Grundwasserableitungen sei die Dichtwand am Voreinschnitt Süd des Tunnels im Bereich des Tunnelportals dicht an den Tunnel anzuschließen. Hydraulische Verbindungen von Drainagematten der im Zuge der Tunnelherstellung hergestellten Spritzbetonauskleidung zum Entwässerungssystem des Endzustands müssten unterbunden werden. Falls eine entsprechende Trennung nicht anders gewährleistet werden könne, sei in diesem Bereich ein zusätzlicher Dammrings auszubilden. Zudem sei das Untergeschoss des geplanten Parkhauses im Grundwassereinflussbereich wasserdicht und auftriebssicher herzustellen. Das WBA statuiert, dass dauerhafte Grundwasserabsenkungen zur Auftriebssicherung nicht zugelassen würden. Die Planung sei mit dem WBA abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin hat darauf geantwortet, der Tunnel GWK werde entsprechend den Darstellungen in den Antragsunterlagen grundwasserdruckdicht hergestellt. Dauerhafte Grundwasserableitungen/Bauwerksdrainagen seien nach Herstellung der Tunnelinnenschale nicht vorgesehen. Sämtliche bauzeitliche Entwässerungsanlagen, die im Zuge der Spritzbetonsicherung während den Ausbruchsarbeiten eingebracht würden, würden vor Herstellung der Tunnelinnenschale dicht verpresst werden. Eine Minimierung von dauerhaften Grundwasserableitungen sei somit nicht erforderlich. Es werde sichergestellt, dass

die um den Voreinschnitt West Albvorlandtunnel eingebrachte Dichtwand durch den Tunnelvortrieb wie auch durch das Tunnelbauwerk in ihrer Funktion nicht gestört wird. Ein dichter Anschluss dieser Dichtwand an das Tunnelbauwerk sei daher nicht erforderlich. Im Zuge des Rückbaus der Tiefgarage wie auch der Neuerstellung des Parkhauses seien derzeit keine bauzeitlichen und dauerhaften Grundwasserhaltungs- bzw. Grundwasserbegrenzungsmaßnahmen erforderlich. Sollte sich während des Parkhausneubaus zeigen, dass Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich werden, werde dies mit der zuständigen unteren Wasserbehörde rechtzeitig abgestimmt.

Das WBA hält eine Beweissicherung der Wasserstände und der Wasserqualität sowie eine kontinuierliche Trübungsmessung für die Bauphase für erforderlich, da in der Trinkwassergewinnungsanlage „Kieswiesen“ der Stadt Wendlingen neben der Trinkwassergewinnung in den quartären Talkiesen auch Wasser aus einem Tiefbrunnen gefördert werde, der Schichten erschließe, durch welche der Tunnel der GWK hergestellt werde. Es sei nur eine vorläufige Abgrenzung des Einzugsgebiets für den Flachbrunnen bekannt, für den Tiefbrunnen sei weder das genaue Einzugsgebiet bekannt, noch ließe sich mit letzter Sicherheit ausschließen, dass der geplante Tunnel noch im weiteren Einzugsgebiet des Tiefbrunnens zu liegen komme.

Abschließend verweist das WBA darauf, dass eine Anpassung der Beweissicherungsmaßnahmen hinsichtlich des Schutzgutes „Grundwasser“ in den betroffenen Grundwasserleitern und die gemäß Planfeststellungsbeschluss Anlage 15.1C Kapitel 5.2 erforderliche Abstimmung mit den Fachbehörden erforderlich sei.

Die Vorhabenträgerin hat darauf repliziert, dass die bergmännischen Vortriebsarbeiten für den Tunnel GWK ungefähr in Parallellage zu dem bereits aufgefahrenen Tunnel KWK zu erfolgen. Im Zuge der bergmännischen Vortriebsarbeiten für den Tunnel KWK seien an der Trinkwassergewinnungsanlage (TGA) Kieswiesen (Tief- und Flachbrunnen) keine erhöhten Trübungswerte festgestellt worden. Aus Sicht der Vorhabenträgerin werde eine spezielle Überwachung der Trübungswerte am Tiefbrunnen TGA Kieswiesen daher für nicht erforderlich gehalten. Die im Regelbetrieb der Trinkwassergewinnungsanlage betreiberseits durchgeführten Messungen würden hinsichtlich der erforderlichen Überwachung zur Überprüfung des Rohwassers als ausreichend erachtet. Die gemäß Planfeststellungsbeschluss noch erforderliche Abstimmung der erforderlichen Beweissicherungsmaßnahmen für die

Schutzgüter Grund- und Oberflächenwasser werde zugesichert. Ein entsprechender Programmvorschlag werde rechtzeitig vor Baubeginn bei der unteren Wasserbehörde zur Abstimmung eingereicht.

Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau des Regierungspräsidiums Freiburg (im Folgenden: LGRB) wendet ein: Im nördlichen Teil des Bauvorhabens werde die fachtechnisch abgegrenzte Schutzzone II der Wasserfassung „Kieswiesen“ der Stadt Wendlingen durch die geplante Bahntrasse gequert. Bauzeitliche und/oder dauerhafte qualitative und quantitative Auswirkungen der Bauwerke auf das genutzte Grundwasser im Quartär und im Angulatensandstein seien nicht auszuschließen. Das LGRB weist weiter darauf hin, dass im Anhörungsverfahren des LGRB als Träger öffentlicher Belange keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder von Auszügen darauf erfolgt sei. Sofern für das Plangebiet ein hydrogeologisches Übersichtsgutachten, Detailgutachten oder hydrogeologischer Bericht vorliege, fielen die darin getroffenen Aussagen in den Verantwortungsbereich des gutachtenden Ingenieurbüros. Eine Bearbeitung hydrogeologischer Themen durch das LGRB finde aktuell im Plangebiet nicht statt.

Die Vorhabenträgerin hat hierauf zutreffend geantwortet, es sei festzustellen, dass das Bauvorhaben außerhalb der fachtechnisch abgegrenzten Schutzzone II der Wasserfassung TGA Kieswiesen der Stadt Wendlingen liege. Das LGRB hat hierauf im Rahmen der Online-Konsultation ebenfalls festgestellt, dass versehentlich die räumliche Abgrenzung des Planfeststellungsabschnitts nicht korrekt vorgenommen worden sei. Dadurch sei fälschlicherweise auf die Lage des Planvorhabens innerhalb eines Wasserschutzgebietes hingewiesen worden. Die Vorhabenträgerin habe dies richtig erkannt und in der Erwiderng darauf hingewiesen, dass der Planfeststellungsabschnitt außerhalb des Wasserschutzgebietes liege. Darüber hinaus wird an der Stellungnahme des LGRB vom 11.08.2021 (Az. 3824 //21-06856) - insbesondere aus Sicht der Landesbergdirektion sowie der Landesingenieurgeologie – festgehalten. Zu der Erwiderng der Vorhabenträgerin wurden ansonsten keine weiteren Anmerkungen vorgebracht.

Die höhere Wasserbehörde hat in Absprache mit dem Landratsamt Esslingen auf den sehr knappen Verlauf des Tunnels der GWK unterhalb der vorhandenen Dichtwand des Voreinschnitts des Albvorlandtunnels hingewiesen. Sie weist in diesem Zusammenhang zudem daraufhin, dass die Dichtwirkung durch die Bauarbeiten nicht beeinträchtigt werden dürfe. Die Sicherung der Dichtwand nach Bau des Tunnels dicht in das umgebende Gestein sei



sicherzustellen, genauso wie darauf zu achten sei, dass keine Wasserwegsamkeiten unterhalb der Dichtwand deren Funktion beeinträchtigen.

Darauf sichert die Vorhabenträgerin zu, dass es im Zuge der Bauausführung der bergmännischen Tunnel GWK durch die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zu keiner Beeinträchtigung der Dichtfunktion der Dichtwand Voreinschnitt West Albvorlandtunnel komme.

Soweit das WBA in seiner Stellungnahme auf eine im Zuge der Baumaßnahmen im Bereich des Parkhauses möglicherweise notwendige Grundwasserabsenkung und auf die in diesem Zusammenhang einschlägigen wasserrechtlichen Erlaubnistatbestände Bezug nimmt, wird auf Kapitel 4.4.1.4 verwiesen.

#### **4.4.1.3. Oberirdischer Gewässerschutz**

Mehrere Stellungnahmen befassen sich mit dem Gerinne Benzenfurtgraben und dem Benzenfurtbach. Bei diesen handelt es sich aufgrund ihrer Eigenschaft als zeitweilig in Betten fließend oder stehendes, wild abfließendes Wasser um Oberflächengewässer i.S. von §§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 3 Nr. 1 WHG (vgl. hierzu: *Guckelberger*, in: *Giesberts/Reinhardt*, Umweltrecht, Stand: 01.10.2021, § 3 Rn. 3).

Die Gemeinde Oberboihingen hat vorgetragen, dass im Rahmen der Bauarbeiten für die KWK in das Gerinne Benzenfurtgraben eingriffen worden sei. Seitdem sei das Gewässer weitestgehend ausgetrocknet und führe auch kein Wasser mehr. Die Einwanderin fordert daher im Zuge der Planung der GWK eine entsprechende Untersuchung und Erläuterungen der festgestellten Veränderungen am Gewässer. Sie fordert weiterhin die Beseitigung der entstandenen Mängel am Gewässer. Der ursprüngliche Gewässerzustand des Benzenfurtgrabens solle wiederhergestellt werden.

Das WBA des Landratsamts Esslingen nimmt wie die Gemeinde Oberboihingen auf Fragen im Zusammenhang mit der KWK Bezug. Das WBA weist darauf hin, dass Auswirkungen auf den „Benzenfurtbach“ zwar nicht zu erwarten seien, jedoch aufgrund der Planänderung eine angepasste Beweissicherung notwendig werde und hält es aufgrund noch offener Fragen bezüglich der Auswirkungen der KWK auf den „Benzenfurtbach“ für erforderlich, bei der jetzt geplanten Baumaßnahme im Verlauf des Gewässers mindestens drei Beweissicherungsmessstellen zur Erfassung der Durchflussmenge zu errichten. Zudem sei im Falle der Entdeckung einer Versickerungsstelle, deren Lage durch entsprechende zu-

sätzliche Messungen einzugrenzen. Versickerungsstellen, die auf die Baumaßnahme zurückzuführen seien, seien in Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde von der Vorhabenträgerin zu beheben.

Ansonsten hat das WBA grundsätzlich keine Bedenken. Es weist jedoch auf die Notwendigkeit einer möglichen Ergänzung hinsichtlich der wasserrechtlichen Tatbestände bezüglich des Neubaus Parkhaus hin.

Die Vorhabenträgerin hat auf die vorangegangenen Einwendungen geantwortet, dass das Gerinne Benzenfurt im Rahmen eines Beweissicherungsprogramms seit 2015 mit monatlichen Messungen qualitativ und quantitativ überwacht werde. Diese Messungen hätten ergeben, dass das Gerinne regelmäßig bereits vor Erreichen der entsprechenden Stelle versickern würde. Zudem sei festzustellen, dass im Zuge des Tunnelvortriebs der KWK am Kreuzungspunkt mit der Benzenfurt keine wesentlichen Grundwasserzutritte festgestellt wurden. Sie verweist darauf, dass die Versickerungen entsprechend dem Witterungsgeschehen vorkommen würden und daher ein natürlicher Vorgang vorläge. Im Jahresverlauf 2021 sei die Benzenfurt in Folge der feuchten Witterung größtenteils nach dem Kreuzungspunkt mit der Tunneltrasse der KWK versickert. Zudem würden im aktuellen Zustand nach Einbau der Tunnelinnenschale keine Grundwasserableitungen aus der Tunneltrasse erfolgen. Die Vorhabenträgerin sichert zu, die bislang durchgeführten Beweissicherungsmessungen auch im weiteren Bauablauf bei dem bergmännischen Vortrieb Tunnel Große Wendlinger Kurve fortzuführen.

Im Rahmen der Online-Konsultation hat das WBA nochmals auf die – von ihr gewünschte – Errichtung von mindestens drei Beweissicherungsmessstellen hingewiesen. Diese solle dazu dienen, eventuelle Versickerungsstellen festzustellen. Die Vorhabenträgerin hat hierzu ausgeführt, dass der geschilderte Vorgang dem aktuellen Bearbeitungsstand des Beweissicherungsprogramms Wasser GWK-Stufe 2 bzw. dem Abstimmungsstand zwischen SVWW und LRA Esslingen entspreche.

#### **4.4.1.4 Wasserrechtliche Erlaubnistatbestände**

Im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau- und Neubau der Strecke 4280 wurde mit Antrag vom 01.04.2021 die Erteilung wasserrechtlicher Erlaubnisse für mehrere Maßnahmen auf Grundlage des Wasserhaushaltsgesetzes beantragt. Gemäß § 19 Abs. 1 und 3

WHG hat die Planfeststellungsbehörde die Entscheidung über die Erteilung der notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnisse nach § 8 WHG im Benehmen mit den zuständigen Wasserbehörden zu treffen. Die zuständigen Wasserbehörden das Eisenbahn-Bundesamt, das Landratsamt Esslingen und das Regierungspräsidium Stuttgart wurden zu den einzelnen Erlaubnistatbeständen angehört. Die zur Genehmigung bzw. Bewilligung beantragten wasserrechtlichen Tatbestände sind in der Anlage 15.2D beschrieben und tabellarisch im Detail erläutert und aufgelistet. Hierauf wird im Einzelnen verwiesen. Das Eisenbahn-Bundesamt (Sachbereich 6, EBA) hat als für Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes zuständige Wasserbehörde mit den Planungen das Einvernehmen erteilt. Auch die höhere Wasserbehörde und das WBA erheben mit Blick auf die wasserrechtlichen Erlaubnistatbestände keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung.

Das EBA nimmt zu den wasserrechtlichen Tatbeständen in Verbindung mit den beantragten wasserrechtlichen Erlaubnissen nach §§ 8, 9 WHG i.V. mit § 14 WG BW wie folgt Stellung:

Das bauzeitliche und dauerhafte Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser (A.) stelle eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG dar und erfordere daher eine wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 Abs. 1 WHG. Insoweit sei die Stellungnahme der vor Ort zuständigen unteren Wasserbehörde zu beachten.

Auch das bauzeitliche und dauerhafte Einleiten von Stoffen in Gewässern (B.) stelle eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar und erfordere daher eine wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG.

Zunächst weist das EBA darauf hin, dass laut den Antrags- und Planungsunterlagen bei der bauzeitlichen Ableitung von Tag- und Grundwasser in den Einschnittsbereichen keine qualitativen Beeinträchtigungen der Vorfluter zu erwarten seien. Jedoch fehle in den Antrags- und Planungsunterlagen die Angabe zu den katasteramtlichen Bezeichnungen der Grundstücke, auf denen sich bauzeitliche Förderanlagen bzw. die Einleitstellen in die oberirdischen Gewässer befinden (Gemarkung, Flur, Flurstück-Nr.) sowie Geokoordinaten der Entnahme- und Einleitstellen und der wasserwirtschaftlich relevanten Anlagen nach ETRS89/UTM (EPSG: 25832). Das EBA empfiehlt daher, die Daten für die Einleitstellen sowie der Bauwerke vor Erstellung des Planfeststellungsbescheides nachzufordern. Sollte dies aus Zeitgründen nicht möglich sein, sollen die Daten spätestens 3 Monate nach Erstellung des Planfeststellungsbescheides nachgereicht werden. Die Stellungnahme enthält

einen entsprechenden Tenorierungsvorschlag. Bei der tabellarischen Wiedergabe der Antragsunterlagen zur erlaubten Gewässerbenutzung für die Entnahme und Einleitung festgelegter Wassermengen der einzelnen Baugruben ist die Spalte „Wassermenge“ mit der Bezeichnung „Daten nicht vorhanden“ ausgefüllt. Bezüglich der neu beantragten Einleitmenge bittet das EBA, die Stellungnahme der vor Ort zuständigen unteren Wasserbehörde zu beachten.

Die Vorhabenträgerin hat den Hinweis zur Kenntnis genommen und repliziert, dass hinsichtlich der Einleitstellen in ein öffentliches Gewässer festzustellen sei, dass die entsprechenden katasteramtlichen Bezeichnungen zur Einleitstelle in der Anlage 15.2, Tabelle 4a genannt bzw. aufgelistet seien. Hinsichtlich der Wiedergabe der Antragsunterlagen seien für die Spalte „Wassermenge“ Daten vorhanden. In den Antragsunterlagen Anlage 15.2 Tabelle 1a seien die prognostizierten Wassermengen und die zeitliche Dauer der Wasserhaltungsmaßnahmen angegeben - hieraus könnten die maximalen Wassermengen abgeleitet werden. Die geforderte tabellarische Aufstellung der Entnahme- und Einleitstellen unter Angabe eines Rechts- und Hochwertes würden für die Einleitstellen ergänzt werden. Für die Entnahmestellen sei dies insbesondere auf Grund des Linienbauwerkes (Tunnelvortrieb) mit kontinuierlicher Veränderung des Vortriebsstandes nicht möglich.

Soweit der Tenorierungsvorschlag die einfache Erlaubnis zur Einleitung von Grundwasser und Oberflächenwasser über das Gewässer Wassergraben nördlich Oberboihingen in den Neckar betrifft, hat das EBA in den zugehörigen Tabellen weitere Daten (Flur/Gemarkung; Angaben zum Rechts- und Hochwert in der Spalte Einleitstelle und Anlage) als nicht vorhanden bezeichnet.

Die Vorhabenträgerin hat diesbezüglich zweierlei angemerkt. Zunächst, dass die in den Tabellenspalten fehlenden Angaben zur Gemarkung/Rechts-/Hochwert nachgeliefert werden würden. Des Weiteren existiere für die Einleitstellen bereits eine wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von Bahnwässern in die jeweilige Vorflut im Zusammenhang mit dem übergeordneten PF-Beschluss PFA 2.1.

Soweit der Bach „Gewässer nördliche Oberboihingen“ im Bereich des Rettungsplatzes als Kanal verrohrt und im Freigefälle an die Ablaufkammer des Stauraumkanals angeschlossen wird, stellt dies den Ausführungen des EBA folgend eine planfeststellungsbedürftige Verlegung bzw. Umgestaltung eines Gewässers im Sinne § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG (C.)

dar. Das EBA merkt hierzu an, dass dieser Kanal nördlich Oberboihingen das Gelände zwischen der L1250 und der Neckartalbahn entwässere und nach Aussage der Gemeinde zudem zur Ableitung der Drainagegewässer einer Grundwasserspiegelbegrenzungsanlage einer Tiefgarage im Ort genutzt werde. Bei Hochwasserereignissen im Neckar werde der Durchlass für den Wassergraben unter der Neckartalbahn abgesperrt. Angaben zur Gewässergüte seien nicht bekannt. Durch den geplanten Rückbau der Tiefgarage erfolge eine Stilllegung der Grundwasserhebeanlage, die bislang maßgeblich für die Wasserführung (Trockenwasserabfluss) im Gewässer nördlich Oberboihingen verantwortlich gewesen sei. Weiterhin werde mit dem neu zu gestaltenden Graben das bisherige oberflächige Einzugsgebiet zwischen Oberboihinger Straße und Neckartalbahn durch die Anlage des Rettungsplatzes GWK-Tunnel entzogen (Rettungsplatz entwässert in Richtung Oberboihinger Straße). Somit könne der neu zu erstellende Graben bis zur Verdohlung unter GWK/KWK Trasse entsprechend seiner hydrologischen Funktion als Bahnseitengraben eingeordnet werden. Bezüglich der Dimensionierung des Kanals fänden sich in den Antragsunterlagen keine Informationen. Diese Unterlagen sollten zur Nachvollziehbarkeit der gewählten Dimensionierung nachgereicht werden, so das EBA.

Die Vorhabenträgerin hat daraufhin festgestellt, das Wasser aus den Drainageleitungen der Tiefgarage und weiterer Gebäude sei bisher über einen Pumpenschacht auf dem Flurstück 810/4 mit einer Druckrohrleitung in den Entwässerungsgraben eingeleitet worden. Die maximale Wassermenge wurde mit rund 11 l/s angegeben. Zukünftig verlaufe der Entwässerungsgraben verrohrt, ohne weitere Einleitungen, mit Einlauf in die Ablaufkammer des geplanten Pumpenschachtes. Es erfolge ohne HQ100 des Neckars kein Einlauf in den Stauraumkanal. Der verrohrte Graben sei daher für die Wassermenge von 11 l/s, dem verlegten Gefälle und einem Auslastungsgrad von 90% als Rohr DN300 dimensioniert worden.

Das EBA unterbreitet zudem einen Textvorschlag über Nebenbestimmungen und Hinweise für die Gewässerbenutzung. Zu B. (vgl. oben) führt das EBA in der Nebenbestimmung Ziff. 3 aus, dass bei unvorhergesehenen Störungen diese unverzüglich dem EBA anzuzeigen seien. In Ziff. 4 wird diese Nebenbestimmung weiter konkretisiert und ausgeführt, dass mit einer Frist von spätestens zwei Wochen nach Ende der Störung dem EBA ein schriftlicher Bericht vorzulegen sei, welcher Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahme zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle beinhaltet.

Die Vorhabenträgerin merkt zu der Nebenbestimmung in Ziff. 4 an, dass für den Bauablauf im PFA 2.1 im Zuge des erforderlichen Wasserhaltungskonzepts auch Alarmpläne mit Informationsketten mit den zuständigen unteren Wasserbehörden einvernehmlich abgestimmt worden seien. Insoweit bestehe eine sofortige Informationspflicht bei entsprechenden Vorkommnissen, bei denen eine schädliche Veränderung von Gewässern nicht auszuschließen sei. Die dann erforderlichen und durchzuführenden Maßnahmen würden vorfallbezogen erfolgen. Eine Fristsetzung hinsichtlich eines Schadenberichts sei aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht möglich, da die Maßnahmen und deren Ergebnisse wie auch die Ursachenforschung zum Schadensvorgang vorfallbezogen sehr unterschiedliche Zeiträume in Anspruch nehmen würden.

Das EBA bittet abschließend nach Beendigung des Planfeststellungsverfahrens um Übersendung des Bescheids und der genehmigten Unterlagen an den Sachbereich 6-Süd des EBAs.

Das WBA weist darauf hin, dass im Fall der Erforderlichkeit einer bauzeitlichen Grundwasserabsenkung zur Durchführung der Abrissarbeiten der bestehenden Tiefgarage des Hauses Unterboihinger Straße 65 und zur Herstellung der Untergeschoss-Anbindung des geplanten Parkhauses dies in den wasserrechtlichen Tatbeständen zu berücksichtigen sei. Mögliche Auswirkungen dieser bauzeitlichen Grundwasserabsenkung, insbesondere eine stärkere Grundwasserabsenkung als in bisherigem Umfang, seien gegebenenfalls in den Antragsunterlagen darzustellen. Nachdem das WBA ursprünglich davon ausging, dass bauzeitlich keine tiefere Absenkung des Grundwassers als in bisherigem Umfang vorgesehen sei, hat es im Rahmen der Online-Konsultation dargelegt, dass es die von der Vorhabenträgerin dargelegte Einschätzung der Grundwasserverhältnisse im Bereich der bestehenden Tiefgarage und des Untergeschosses des Parkhauses nicht für richtig erachte. Bei der bestehenden Tiefgarage werde aufgrund von Ausführungsfehlern bereits jetzt eine dauerhafte Grundwasserabsenkung betrieben, sodass es kaum möglich sei, den vom WBA befürworteten Abbruch der Tiefgarage ohne Grundwasserabsenkung und ohne Eingriff in das Grundwasser durchzuführen. Es gäbe für die Grundwasserentnahme keine wasserrechtliche Erlaubnis. Das WBA geht hinsichtlich des Untergeschosses des Neubaus von der Erfüllung wasserrechtlicher Tatbestände aus, insbesondere von Grundwasserumleitungen während der Standzeit. Die Art der Abdichtung des Untergeschosses ginge aus den Planunterlagen nicht hervor, sodass gegen die Planung Bedenken bestünden, dass über die Sohl drainagen eine dauerhafte bzw. regelmäßige Grundwasserableitung erfolge. Diese

Bedenken könnten zurückgenommen werden, wenn eine wasserdichte und auftriebssichere Ausbildung des Untergeschosses erfolge. Auf die Grundwasserstandsmessungen in den Beweissicherungsmessstellen 5.4/390, 5.4/391 und 14.3/14 GM werde hingewiesen. Eine Verlagerung erkennbar erforderlicher wasserrechtlicher Entscheidungen auf einen Zeitpunkt nach der Planfeststellung solle vermieden werden.

Die Vorhabenträgerin hat hieraufhin im Zuge der Online-Konsultation zugesagt, dass das Parkhaus in Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde errichtet werde.

#### **4.4.2 Boden / Umgang mit Altlasten und Schadensfällen**

Aus der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung (Anlage 11.1; 6.4.2; S. 71 ff.) folgt, dass im Hinblick auf das Schutzgut Boden durch die Verlegung der L1250 hoch- und sehr hochwertige Böden als Baufeld auf einer Fläche von 0,4 ha beansprucht werden. Durch die NBS werden insgesamt ca. 20 ha Böden der Wertstufen hoch und sehr hoch verdichtet und umgelagert. Durch verschiedene Maßnahmen (wie beispielsweise die fachgerechte Abtragung und spätere Wiedereinsetzung) werden die Funktionsbelastungen des Schutzgutes Boden auf das unvermeidbare Maß beschränkt. Die unvermeidbaren Belastungen durch bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des Bodens werden im Bereich des Baufeldes, der Baustelleneinrichtungsflächen und Einschnittsböschungen nach dem Stand von Wissenschaft und Technik gemindert.

Hinsichtlich des Schutzguts Boden erteilt das LGRB den Hinweis, im Anhörungsverfahren des LGRB sei keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder von Auszügen daraus erfolgt. Eventuell in vorliegenden ingenieurgeologischen Übersichtsgutachten, Baugrundgutachten oder im geotechnischen Bericht getroffene Aussagen lägen im Verantwortungsbereich des gutachtenden Ingenieurbüros. Unter der Voraussetzung der Zulässigkeit der geplanten Nutzung empfiehlt das LGRB die Übernahme verschiedener geotechnischer Hinweise in die Planunterlagen. Das LGRB geht davon aus, dass im Vorfeld der geplanten Baumaßnahmen bereits objektbezogene Baugrunduntersuchungen durchgeführt wurden und, dass eine angemessene ingenieurgeologische Betreuung während der Bauzeit stattfinden werde. Aus bodenkundiger Sicht seien zur Planung keine Hinweise, Anregungen oder Bedenken vorzutragen. Für den anfallenden Erdaushub und Erdausbruch läge ein ausführliches Verwertungskonzept vor. Von rohstoffgeologischer Seite seien daher darüber hinaus keine Hinweise oder Anregungen vorzutragen.

Die Vorhabenträgerin hat die Hinweise zur Kenntnis genommen. Sie sagt die Durchführung von Baugrunduntersuchungen vor Beginn der Baumaßnahmen sowie die ingenieurgeologische Begleitung der Baumaßnahmen zu.

Die höhere Bodenschutz- und Altlastenbehörde hat auf die Zuständigkeit der unteren Bodenschutz- und Altlastenbehörde für die Belange des Bodenschutzes und der Altlasten verwiesen.

Das WBA weist auf das bestehende Bodenschutzkonzept für den PFA 2.1 a/b der Firma Solum hin. Die bisher getroffenen Vorgaben zum Bodenschutz seien weiterhin einzuhalten und auch künftig umzusetzen. Der zusätzlichen Inanspruchnahme des Schutzgutes „Boden“ stehe keine bodenbezogene Kompensationsmaßnahme gegenüber. Bei künftigen Maßnahmen sei darauf hinzuwirken, einen schutzgutbezogenen Ausgleich zu schaffen.

Darauf hat die Vorhabenträgerin ausgeführt, die bisher getroffenen Vorgaben zum Bodenschutz würden auch im Bezug zur GWK eingehalten und auch künftig umgesetzt werden, da im vorliegenden Planänderungsantrag insoweit keine Änderung beantragt werde. Hinsichtlich des Hinweises zur bodenbezogenen Kompensationsmaßnahme vertritt die Vorhabenträgerin die Auffassung, dass die vorgesehen Entsiegelungsmaßnahmen „Entsiegelung und Entwicklung von Magerweide“ auf der Ökokontofläche „Ehemaliger Standortübungsplatz Ellwangen“ einen schutzgutbezogenen Ausgleich schaffe.

#### **4.5 Klima und Luft**

Nach § 13 Abs. 1 S. 1 Klimaschutzgesetz haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Dieser Zweck ist es, die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Daraus folgt, dass auch im Rahmen der Planabwägung der Klimaschutz berücksichtigt werden muss. Daneben ist das Klima auch Schutzgut nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG und somit auch im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie auch die Schutzgüter Klima und Luft untersucht – sowohl was den Bestand, die vorhabensbedingten Auswirkungen als auch die Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung anbelangt (vgl. Anlage 11.1, 6.6, S. 87-1 ff.). Unmittelbare anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Luft



und Klima können nach Einschätzung der Anhörungsbehörde weitestgehend ausgeschlossen werden, da der Betrieb der Züge überwiegend elektrisch erfolgt. Negative Auswirkungen entstehen durch die Flächeninanspruchnahme und dadurch hervorgerufene Versiegelung in Waldbeständen oder in sonstigen Gebieten mit günstiger klimatischer Wirkung, Veränderung der bioklimatischen Belastung, sowie durch die Beeinträchtigung von klimatischen Ausgleichsströmungen durch anlagebedingte Barriereeffekte oder Umlenkung. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass den Eingriffen in das Klima durch geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen in Form der Anpflanzung kaltluftproduzierender Grünlandflächen und Pflanzung lufthygienisch wirksamer Gehölzbestände entgegengewirkt wird.

Mit Blick auf das globale Klima kann das Vorhaben, wie bereits in Kapitel B.2.2 dargelegt, zur Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs beitragen und den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den in der Umweltbilanz günstigeren öffentlichen Personennahverkehr fördern.

Die Gemeinde Oberboihingen hat die Vorhabenträgerin vor dem Hintergrund mehrerer Hochwasserkatastrophen in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz aufgefordert, über die bisherigen Untersuchungen hinaus ein weitergehendes Gutachten hinsichtlich der aufgrund des Klimawandels verursachten Zunahme von Starkregen- und Hochwasserereignissen in Auftrag zu geben. Dabei sei zu ermitteln, ob zur Verhinderung einer Überflutung der Bahnstrecke Schutzmaßnahmen durchgeführt werden müssten. Die Vorhabenträgerin hat repliziert, dass die Belange des Hochwasserschutzes bei der Planung der Bahnanlagen berücksichtigt worden seien. Die Sicherheitsmaßnahmen seien auf die in den Gefahrenkarten der LUBW (16.08.2019) ausgewiesenen Überschwemmungsbereiche HQ-Extrem ausgelegt worden. Aufgrund dieser Daten seien keine weiteren Gutachten hinsichtlich möglicher Hochwasserkatastrophen erforderlich.

Ausführungen zu den mit dem Vorhaben verbundenen Feinstaubimmissionen finden sich in Kapitel 4.1.3.

## **4.6 Brandschutz und Rettungskonzept Tunnelanlagen**

### **4.6.1 Flucht und Rettungskonzept für die Betriebsphase**

Die Vorhabenträgerin legt dar, dass sie auf Grundlage der geltenden Richtlinien und Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamts (insb. „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“, vom 01.07.2008) und aufbauend auf der bahninternen Richtlinie Ril 123.0111 „Notfallmanagement- und Brandschutz in Eisenbahntunneln“ in Abstimmung mit den zuständigen Behörden für die Tunnelanlage ein Sicherheitskonzept entwickelt habe. Das Flucht- und Rettungskonzept der Vorhabenträgerin ist vierstufig aufgebaut: Beginnend mit der Ereignisvermeidung (1. Stufe) folgt die Ereignisbegrenzung und -lenkung (2. Stufe), die Selbstrettung (3. Stufe) und schließlich die Fremdrettung (4. Stufe).

### **4.6.2 Bauliche Maßnahmen zur Selbst- und Fremdrettung**

Mit Blick auf die baulichen Maßnahmen zur Selbst- und Fremdrettung fordert das Landratsamt Esslingen jeweils die Schaffung einer Treppe bzw. eines Zugangs von 1,60m Breite im Bereich KWK zur Zufahrt des Rettungsplatzes sowie im Portalbereich Ost des Tunnels der Güterzuganbindung (GZA). Die Vorhabenträgerin hält fest, dass der Bereich der KWK sowie der Portalbereich der GZA und deren Zugänglichkeit außerhalb dieses Planänderungsantrags „Große Wendlinger Kurve“ lägen.

Das Landratsamt Esslingen stellt zudem fest, dass davon ausgegangen werde, dass die im Plan dargestellten überfahrbaren Gleise einen Schleppkurvenradius nach Verwaltungsvorschrift Feuerwehrflächen aufweisen würden und auch für Gelenkbusse ausgelegt seien. Zwischen den Gleisen müsste die Fläche von der Zufahrt vom Rettungsplatz 1.104 A kommend bis zum Rettungsplatz 1.104 für Fahrzeuge der Feuerwehr, der Hilfsorganisationen bis hin zu Gelenkbussen auch im Gegenverkehr befahrbar sein. Darauf hat die Vorhabenträgerin geantwortet, dass der angesprochene Bereich nicht von dem Bauvorhaben „Große Wendlinger Kurve“ baulich verändert werde.

Die Anhörungsbehörde stimmt der Vorhabenträgerin insoweit zu, als die angesprochenen Bereiche nicht Gegenstand des Planbereichs des vorliegenden Planänderungsantrags sind.

Soweit das Landratsamt fordert, die Ausführung der Entwässerungsrinnen an den Gleisebenen im Bereich der Treppen/Zugänge mit Gitterrosten oder ähnlich begehbar mit seitlicher Absturzsicherung zu gestalten, sichert die Vorhabenträgerin zu, innerhalb der Rettungswege der GWK liegende Entwässerungseinrichtungen begehbar und absturzsicher auszuführen.

Die Gemeinde Oberboihingen befürwortet, dass der Rettungsplatz auf der westlichen Seite zwischen der Unterboihinger Straße und der Bahnlinie hergestellt werde. Sie verweist jedoch darauf, dass die gemeindeeigenen Grundstücke östlich der Unterboihinger Straße für diesen Zweck nicht verfügbar seien. Außerdem sei im Interesse der Bewohner der Hochhäuser während der Bauzeit für die GWK sowie während der Bauarbeiten im Bereich der Tiefgarage bzw. dem Neubau des Parkhauses zu jeder Zeit eine Feuerwehr-Zufahrt für den Bereich Unterboihinger Straße 61-65 zu gewährleisten.

#### **4.6.3 Technische Ausstattung, insb. Löschwasserversorgung**

Die Gemeinde Oberboihingen hat weiter angeregt, dass die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit ihr eine Untersuchung zur Berechnung des zusätzlichen Löschwasserbedarfs für den Einsatz der Freiwilligen Feuerwehr Oberboihingen erstellen könnte. Als Ersatz für die wegfallende Saugstelle solle darüber hinaus ein Rettungs- und Brandschutzkonzept für die Feuerwehr Oberboihingen aufgestellt werden, indem ein zweiter Löschwasserbehälter geplant werde. Sie schlägt diesbezüglich zwei Varianten vor. Zum einen die Erhaltung des bestehenden Saugbrunnens (V1) oder zum anderen – als Ersatz für den Saugbrunnen – den Neubau eines zusätzlichen Löschwasserbehälters mit einem ausreichenden Fassungsvermögen zur Deckung des Bedarfs der Freiwilligen Feuerwehr Oberboihingen (V2). Die Gemeinde regt darüber hinaus an, ein Konzept für die Verlängerung der bestehenden Wasserleitung in der Unterboihinger Straße bis zu den gemeindeeigenen Baugrundstücken im Bereich Froschländer Kreisel bzw. bis zum Standort des vorhandenen Saugwasserbehälters im Bereich des Rettungsplatzes zwischen der Unterboihinger Straße und der Bahnlinie zu erarbeiten. Gegebenenfalls schlägt die Gemeinde den Abschluss einer Vereinbarung zwischen der Vorhabenträgerin und der Gemeinde Oberboihingen über eine Beteiligung des Vorhabenträgers an den Kosten für die Verlängerung der Wasserleitung bis zu den Löschwasserbehältern vor.

Die Vorhabenträgerin hat hierauf ausgeführt, dass sich der Löschwasserbedarf für den Tunnel Wendlingen aus geltenden Richtlinien zum Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln

ergebe. Auf die darin geforderten Volumina sei das geplante Löschwasserbecken ausgelegt worden. Die Vorhabenträgerin lehnt die Forderung insofern ab. Sie führt weiter aus, dass der bestehende Brunnen auf dem Grundstück 810/4 nicht zwangsläufig zurückgebaut werden müsse. Im Zuge des Tiefgaragen-Abbruchs und des Parkhausneubaus könne dieser Brunnen erhalten bleiben, er werde jedoch zukünftig keine weitere Funktion haben. Die Vorhabenträgerin weist weiter darauf hin, dass der Brunnen im Privatbesitz der Eigentümer des Grundstücks 810/4 bleibe. Eine Nutzung dieses Brunnens von Dritten läge außerhalb des Verantwortungsbereichs der Vorhabenträgerin und sei kein Bestandteil dieses Planänderungsantrags. Die Durchsetzung der Forderung sei daher an die Eigentümergemeinschaft zu richten. Darüber hinaus werde ein zweiter Löschwasserbehälter unabhängig von Vereinbarungen mit Dritten abgelehnt.

Die Prüfung eines, wie von der Gemeinde angeregten, Konzeptes zur Verlängerung einer bestehenden Wasserleitung, wird von der Vorhabenträgerin mit der Maßgabe zugesagt, sich nur dann zu beteiligen, wenn diese Leitung die notwendigen Wassermengen zum Betrieb des Eisenbahntunnels innerhalb seiner "Lebenszeit" verlässlich bereitstelle und keine finanziellen Mehraufwendungen im Vergleich zur heutigen Antragsplanung für die Vorhabenträgerin entstünden.

Das Landratsamt Esslingen verweist auf die Stellungnahmen zur 9. und 10. Planänderung und stellt fest, dass im Portalbereich West des Albvorlandtunnels (AVT) eine Löschwasserentnahme aus den im AVT verlegten Löschwasserleitungen möglich sein müsse.

Zudem solle die Löschwassereinspeisung für die GWK im Portal Süd Oberboihingen aus einem Schutzschrank nach Norm DIN 14461-2 mit der Einspeisearmatur nach DIN 14461-4 und Kupplungsschlüssel BC nach DIN 14822-1 bestehen. Die Vorhabenträgerin hat einleitend hierzu festgehalten, die Planung der Löschwasserversorgung des Tunnels ergebe sich nach geltenden Richtlinien zum Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln gemäß der EBA-Tunnelrichtlinie, Ziff, 2.9 sowie denen der Deutschen Bahn (insbesondere RiL 853). Die Vorhabenträgerin lehnt jedoch alle Forderungen ab, die über die oben genannten Richtlinien hinausgehen. Hinsichtlich der Löschwasserentnahme im Portalbereich West des Albvorlandtunnels führt die Vorhabenträgerin zutreffend aus, diese liege außerhalb des Bereichs des Planänderungsverfahrens Große Wendlinger Kurve.

Das Landratsamt merkt weiter an, die Einspeisearmatur müsse vom Rettungsplatz und dort vorhandener Bewegungsfläche in maximal 20m Entfernung zu erreichen sein (Länge

eines B-Schlauches). Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass das Portal Süd Oberboihingen mehr als 20m vom Rettungsplatz entfernt liege und daher die geforderte maximale Länge von 20m nicht eingehalten werde. Es müssten vielmehr mehrere Schläuche aneinandergeschlossen werden.

Das Landratsamt stellt fest, dass der unterirdische Löschwasserbehälter nach DIN 14320 auszuführen sei. Zur Befüllung seien zwei B-Schlauchanschlüsse (Überflur) vorzusehen. Zur Löschwasserentnahme seien ein Saugschacht nach DIN 14230 und ein Saugrohr nach DIN 14244 als Löschwasser-Sauganschluss, Überflur ohne Peilstutzen, außerhalb des Saugschachtes herzustellen. Die Beschilderung und der Anfahrtschutz seien nach DIN 14244 auszuführen. Das Landratsamt führt aus, dass die Löschwasserentnahmestellen im Tunnel GWK aufgrund der Vereinheitlichung im PFA 2.1 a/b den Löschwasserentnahmestellen im AVT entsprechen müssten.

Die Vorhabenträgerin repliziert darauf, die Entnahmeeinrichtungen im Tunnel GWK entsprächen den Vorgaben der Festlegungen innerhalb des Bahnprojektes Stuttgart-Ulm, jedoch im Fall der GWK seien diese gemäß Richtlinie 853 als Trockenlöschwasserleitung auszuführen. Das Landratsamt stellt weiter fest, dass die letzte Löschwasserentnahmestelle in Richtung Wendlingen am Neckar am Portalausgang Nord der GWK errichtet werden solle, damit auch außerhalb des Portals ausreichend Löschwasser zur Brandbekämpfung an Zügen zur Verfügung stünde. Die Vorhabenträgerin antwortet darauf, für das Nordportal sei eine separate Einspeisestelle vorgesehen. Die Befüllung der Leitung durch die Feuerwehren könne aus den vorhandenen Löschwasserversorgungen benachbarter Tunnel bzw. der benachbarten Strecke erfolgen. Hinsichtlich der Hinweise auf die DIN-Anforderungen seitens des Landratsamts, stellt die Vorhabenträgerin fest, dass die Anforderungen gem. DIN 14461-4, 14461-2, 14230, 14244, 14822-1 berücksichtigt worden seien.

Das Referat 16 des Regierungspräsidiums Stuttgart hat gegen die Planänderung keine grundsätzlichen Bedenken, sofern die nachfolgenden Punkte beachtet würden.

Zunächst solle die Löschwasserversorgung im Tunnel durch eine trockene Löschwasserleitung und einen Löschwasserbehälter mit einem Inhalt von mind. 96 m<sup>3</sup> am Südportal sichergestellt werden. Die Mindestlöschwassermenge müsse vollständig für den Löscheininsatz genutzt werden können. Die Entnahme- und die Einspeisemöglichkeiten seien mit der für den Brandschutz zuständigen Dienststelle abzustimmen. Die Entnahmeeinrichtungen im Tunnel müssten den im Bahnprojekt Stuttgart-Ulm einheitlich festgelegten Anforderungen genügen. Für den Bereich des Nordportals müsse die weitere Löschwasserversorgung

auch in geeigneter Weise durch die Löschwasserversorgung des Albvorlandtunnels sichergestellt und bei Beginn eines Feuerwehreinsatzes betriebsbereit sein.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu ausgeführt, dass die Planung der Löschwasserversorgung des Tunnels sich nach geltenden Richtlinien zum Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln des EBA sowie denen der Deutschen Bahn ergebe. Für das Nordportal sei eine separate Einspeisestelle vorgesehen. Die Befüllung der Leitung durch die Feuerwehren könne aus den vorhandenen Löschwasserversorgungen benachbarter Tunnel bzw. der Strecke erfolgen. Die Entnahmeeinrichtungen entsprächen den Vorgaben der Festlegungen innerhalb des Bahnprojektes Stuttgart-Ulm, jedoch im Fall der GWK seien diese gemäß EBA-Tunnel und DB-Richtlinie 853 als Trockenlöschwasserleitung auszuführen.

Das Referat 16 des Regierungspräsidiums Stuttgart hat weiter ausgeführt, dass die vorgesehene Versorgung des Tunnels mit BOS-Funk den im Bahnprojekt Stuttgart-Ulm einheitlich festgelegten Anforderungen genügen müsse. Die Funktionsfähigkeit der Funksysteme müsse zu jedem Zeitpunkt in allen Tunnelbereichen einheitlich, gleichzeitig und übergreifend sichergestellt sein. Die Vorhabenträgerin hat repliziert, dass die vorgesehene Versorgung des Tunnels mit BOS-Funk nach aktuellen DB-Richtlinien geplant werde. Die DB-Richtlinien würden eine einheitliche Anforderung für alle Bahn-Projekte darstellen. Die Funktionsfähigkeit der Funksysteme in den Tunneln GWK, GZA und AVT werde einheitlich, gleichzeitig und übergreifend sichergestellt. Die GWK brauche aufgrund ihrer Länge gem. RIL keinen BOS-Funk.

#### **4.6.4 Sicherheits- und Gesundheitsschutzkonzept für die Bauphase**

Mit Blick auf die Entfluchtung in der Bauphase fordert die Gemeinde Oberboihingen, dass auch hierfür ein Rettungskonzept zu erarbeiten und mit der Kreisbrandmeisterstelle des Landkreises Esslingen sowie der Freiwilligen Feuerwehr Oberboihingen abzustimmen sei. Die Vorhabenträgerin hat hierzu ausgeführt, ein Konzept zur Baustellensicherheit sei ohnehin vorgesehen, bestünde die Notwendigkeit zur Abstimmung mit Dritten, so werde die Vorhabenträgerin dies durchführen.

Das Landratsamt Esslingen und das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) führen in Bezug auf den Tunnelvortrieb, der in bergmännischer Bauweise mit Eindringtiefen größer 200m erfolgen wird, aus, dass es notwendig sei, im Rahmen der Gefähr-

dungsbeurteilung im Sicherheits- und Gesundheitsschutzkonzept eine sogenannte Rettungseinheit einzurichten und vorzuhalten. Die örtlichen Feuerwehren seien in der Regel nicht von vorneherein geeignet und ausgebildet, Rettungslängen über 200m bei Schadensfeuer und der damit verbundenen Verrauchung zu übernehmen. Mit den zuständigen Feuerwehreinstitutionen seien frühzeitig entsprechende Abstimmungen über den Rettungseinsatz im untertägigen Hohlraum und die hierfür zusätzlich benötigte Ausbildung und Ausrüstung zu treffen.

Die Vorhabenträgerin nimmt den Hinweis zur Kenntnis und repliziert darauf, dass im Zuge der Erstellung des Sicherheits- und Gesundheitsschutzkonzeptes für den Bauzustand die Notwendigkeit einer sog. Rettungseinheit überprüft und nach Bedarf vorgesehen werde.

Das LGRB hat um die Aufnahme mehrerer Nebenbestimmungen in den Planänderungsbeschluss gebeten, welche sich mit der Flucht- und Rettungswegsituation befassen. Zunächst sei in der Vortriebsphase sicherzustellen, dass zu keinem Zeitpunkt zwischen einem Arbeitsplatz und einem sicheren Bereich Baumaschinen und Fahrzeuge abgestellt werden würden. Dies gelte ebenfalls für Brandlasten, die im Brandfall ein Passieren unmöglich machen könnten. Die „Empfehlungen für den Einsatz von Fluchtkammern auf Untertagebaustellen“ (Stand: März 2018) des Deutschen Ausschusses für unterirdisches Bauen e.V. (DAUB) seien bei der Planung und Ausführung zu berücksichtigen. Zudem sei durch elektronische Personenerfassungssysteme sicherzustellen, dass zu jedem Zeitpunkt, insbesondere in Notfallsituationen ermittelt werden könne, wie viele Personen sich im Vortrieb aufhalten. Weiterhin sei beim untertägigen Einsatz von Verbrennungsmotoren für jeden eingesetzten Diesel im betroffenen untertägigen Arbeitsbereich durch künstliche Bewetterung mindestens eine Frischluftmenge von 4,0m<sup>3</sup> pro Minute zuzuführen. Zudem sei, unabhängig von einem etwaigen Betrieb von Verbrennungskraftmotoren, für jede anwesende Person im Arbeitsbereich mindestens eine Frischluftmenge von 2,0m<sup>3</sup> pro Minute durch künstliche Bewetterung zuzuführen. Die künstliche Bewetterung sei zu jedem Zeitpunkt, in dem sich Personen im untertägigen Bereich aufhalten, aufrechtzuerhalten. Zu jedem Zeitpunkt müsse in untertägigen Bereichen eine Mindestwettergeschwindigkeit von 0,2m/s, bei Auftreten von Quarzstaun mindestens 0,5 m/s, gewährleistet werden. Sämtliche für untertägige Bauarbeiten, einschließlich Material- und Betontransport, eingesetzten Baumaschinen und Fahrzeuge, insbesondere Bagger, Lader, Kipper, Betontransporter und -mischer, Bohrgeräte, Hebebühnen, seien mit einem in die Maschine integrierten Feuerlöschsystem auszustatten. Weiterhin seien v.g. Fahrzeuge und Maschinen mit geeigneten, tragbaren Feuerlöschern mit mindestens 6 Löschmitteleinheiten auszustatten. Es sei eine

flächendeckende Brandmeldeanlage zu installieren, welche bei Aktivierung eine unmittelbare automatische akustisch-optische Alarmierung sämtlicher in unterirdischen Hohlräumen befindlichen Personen gewährleisten. Da im Brandfall ein Einschluss von Personen nicht sicher auszuschließen sei, dürften Beschäftigte und Besucher den Tunnel bis zur Fertigstellung der Innenschale ausschließlich betreten, wenn sie mit einem Sauerstoffselbstretter ausgestattet seien. Eine separate, brandgeschützte und notstromversorgte Notbeleuchtung oder separate batteriebetriebene Notbeleuchtung sei vorzusehen. Die Funktionsdauer müsse länger als die mögliche Fluchtdauer sein. Es dürften keine brandgefährdenden Arbeiten auf der Strecke ohne ausgebildeten Löschhelfer durchgeführt werden.

Die Vorhabenträgerin hat hierauf geantwortet, dass die Nebenbestimmungen zur Kenntnis genommen worden seien. Im Zuge der Erstellung des Sicherheits- und Gesundheitsschutzkonzeptes für den Bauzustand würden die Nebenbestimmungen geprüft und nach Bedarf vorgesehen.

Referat 16 des Regierungspräsidiums weist darauf hin, dass die gemeinsamen Hinweise und Empfehlungen des Innenministeriums Baden-Württemberg zur Sicherheit, zur Einrichtung von Rettungseinheiten und deren Zusammenarbeit mit den Feuerwehren sowie zum Einsatz der Gemeindefeuerwehren in Hohlraum und Tunnelbaustellen in Baden-Württemberg zu beachten und vollständig umzusetzen seien. Die Vorhabenträgerin hat, die von Referat 16 genannten Papiere zur Kenntnis genommen. Im Zuge der Erstellung des Sicherheits- und Gesundheitsschutzkonzeptes für den Bauzustand würden die Anforderungen nach Bedarf vorgesehen.

#### **4.6.5 Brandschutz und Rettungskonzept Parkhaus**

Die Vorhabenträgerin hat mit Blick auf die notwendige Errichtung eines Ersatzneubaus eines Parkhauses im Bereich der Unterboihinger Straße zum Nachweis der bauordnungsrechtlichen Schutzziele der §§ 3 und 15 LBO BW durch einen Prüfsachverständigen für Brandschutz ein Gutachten erstellen lassen (vgl. Brandschutznachweis vom 20.10.2022). Der Brandschutznachweis hat die Zielsetzung, die bauaufsichtliche Genehmigungsfähigkeit der brandschutztechnischen Seite des Bauvorhabens auf Grundlage der geltenden öffentlich-rechtlichen Vorschrift zu unterstützen und zu sichern.

Die untere Baurechtsbehörde des Landratsamts Esslingen weist auf inhaltliche Widersprüche im Brandschutznachweis hin. Dieser titulierte 56 Stellplätze, behandle aber inhaltlich



ein Parkhaus mit zwei Ebenen. Dieser Widerspruch sei auszuräumen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass ein Parkhaus mit 109 Stellplätzen geplant sei und sich der vorgelegte Brandschutznachweis auf den Neubau des Parkdecks beziehe. Auf Seite 17 sei im Brandschutznachweis plötzlich von einer Verkaufsstätte die Rede. Der Brandschutznachweis müsse aus Sicht der Kreisbaumeisterstelle dahingehend überarbeitet werden, da sich gegebenenfalls andere brandschutztechnische Anforderungen ergeben könnten. Der Brandschutznachweis sei ohne Unterschriften der Sachverständigen versehen, was nachgeholt werden müsste.

Die Vorhabenträgerin hat daraufhin den Brandschutznachweis überarbeitet (Fassung vom 21.10.2021). Darin wurde die Beschreibung des Bauantrags sowie des Brandschutznachweises auf "Parkhausneubau mit 109 Stellplätzen" korrigiert. Der Brandschutznachweis wurde zudem mit den Unterschriften der zuständigen Sachverständigen versehen.

Die Online-Konsultation wurde seitens der unteren Baurechtsbehörde genutzt, auch bei den nunmehr überarbeiteten Planunterlagen auf einen Widerspruch bei der Anzahl der Stellplätze (110 statt 109) zwischen dem Brandschutznachweis vom 21.10.2021 und dem Grundriss hinzuweisen. Des Weiteren wurden Hinweise bezüglich des Brandschutznachweises erteilt. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Überschriften der Planunterlagen einheitlich auf "Parkhausneubau mit 109 Stellplätzen" ändern. Sie führt weiter aus, dass das Brandschutzkonzept die aktuelle Fassung LBOAVO und FeuVO berücksichtige und sagt zu, sämtliche Abstimmungen bzgl. der Feuerwehrflächen mit der zuständigen Feuerwehr vorzunehmen, sofern diese nicht bereits erfolgt sind (siehe Aktenvermerk Besprechung mit Feuerwehr am 20.08.2020). Die Vorhabenträgerin sagt darüber hinaus zu, wie von der unteren Baurechtsbehörde gefordert, im Brandschutzkonzept das Parkhaus in Gebäudeklasse 5 zu erfassen und den Zusatz hinsichtlich der „Herstellung von Unterdecken“ in Bezug auf § 6 Abs. 8 Garagenverordnung aufzunehmen.

Auch zur Anleiterfläche nördlich des Gebäudes Unterboihinger Straße 65 äußert die untere Baurechtsbehörde des Landratsamts Esslingen erhebliche Bedenken. Durch das neu geplante Parkhaus könne die Anleiterstelle auf der Nordseite entgegen der Darstellung in dem den Planunterlagen beigefügten Aktenvermerk vom 04.08.2020 nicht hergestellt werden. Das Parkhaus überdecke aufgrund seiner Ausmaße die Anleiterfläche, somit sei keine Rettung auf der Nordseite möglich. Das neue Parkhaus müsse so geplant werden, dass die Anleiterstelle entsprechend dem Gesprächsprotokoll vom 04.08.2020 genutzt werden könne. Die Vorhabenträgerin hat hierauf erwidert, dass diese Darstellung zutreffe. In dem

Aktenvermerk der Feuerwehr vom 04.08.2020 seien auf Seite 3 die vorgesehene Anleiterstelle auf der Nordseite (in Blau) und die Fläche der Bestandstiefgarage (in Grau) dargestellt. Wie der Planunterlage „Parkhaus Grundriss Erdgeschoss“ zu entnehmen sei, bestehe zwischen Wohnhaus Nr. 65 und dem geplanten Parkhaus ein Abstand von 10,09 m (der Abstand zwischen Wohnhaus Nr. 65 und Treppe des Parkhauses betrage 7,075 m), so dass die Anleiterfläche mit Breite von 5,50 m ohne Überschneidung mit dem Parkhaus vorgesehen sei. In dem überarbeiteten Plan „Parkhaus Grundriss Erdgeschoss“ sei die Anleiterfläche auf der Nordseite zur Klarstellung nun in Grün (gestrichelt) dargestellt.

Auch im Zuge der Online-Konsultation äußert die untere Baurechtsbehörde zu diesem Punkt weiter erhebliche Bedenken. Die Fläche entspräche nicht den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift Feuerwehrflächen. Sie müsse gemäß der Nr. 4.1 VwV Feuerwehrflächen von der anzuleitenden Wand einen Abstand von 3 m haben. Die geplante Aufstellfläche weise diesen Abstand nicht auf. Die Kreisbrandmeisterstelle weist darauf hin, dass bei einer entsprechenden Verschiebung der Aufstellfläche berücksichtigt werden müsste, dass die Treppe Nr. 2 dann im Bereich der Aufstellfläche liege und dies nicht zulässig sei. Das neue Parkhaus sei hinsichtlich der Anleiterstelle für das Wohnhaus Unterboihinger Straße 65 entsprechend den gesetzlichen Vorgaben herzustellen und uneingeschränkt zugänglich zu machen. Die Vorhabenträgerin bedankt sich für den Hinweis und führt aus, dass gemäß Nummer 4.1 VwV Feuerwehrflächen, im Einvernehmen mit der für den Brandschutz zuständigen Dienststelle, andere Abstände festgelegt werden könnten, wenn örtliche oder technische Gegebenheiten dies erfordern würden. Die Feuerwehraufstandfläche sei in Abstimmung mit dem Kreisbrandmeister Esslingen und der örtlichen Feuerwehr Oberboihingen festgelegt worden. Dies sei im Aktenvermerk über die Besprechung am 04.08.2020 als Bestandteil des Planänderungsantrags protokolliert worden. Zumal es vom Katastrophenamt keinen Einwand hinsichtlich der Feuerwehrestellfläche gegeben hätte. Die Mindestaufstellfläche von 5,5 m x 11 m würde zudem eingehalten werden. Tatsächlich verfügbar sei eine zusätzliche Fläche von ca. 4 x 5 m.

In einer weiteren Stellungnahme vom 02.06.2022 weist die untere Baurechtsbehörde noch einmal darauf hin, dass durch das Parkhaus als oberirdisches zweistöckiges Gebäude die Aufstellfläche für die Feuerwehr nicht gemäß VwV Feuerwehrflächen hergestellt werden kann. Das Einvernehmen der für den Brandschutz zuständigen Stelle liege derzeit nicht vor. Mit der zuständigen Stelle sei abzustimmen, ob und wenn ja, unter welchen Voraussetzungen eine Abweichung zugelassen werden kann.

Sowohl in der Ausgangsanhörung als auch in der Online-Konsultation weist die untere Baurechtsbehörde darauf hin, dass die Bestätigung der Gemeinde Oberboihingen über den Nachweis über die ausreichende Löschwasserversorgung noch nachzureichen sei.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass der Nachweis über die ausreichende Löschwasserversorgung bei der Gemeinde Oberboihingen beantragt bzw. nachgefragt werde. Eine Bestätigung werde der Baurechtsbehörde nachgereicht.

## **4.7 Verkehrliche Belange**

### **4.7.1 Bauzeitliche Verkehrsführung / Baulogistik**

Die Stadt Wendlingen am Neckar führt sowohl in der Ausgangsanhörung als auch in der Online-Konsultation aus, dass der Baustellenverkehr und der Abtransport des Aushubs aus der Tunnelbaustelle gemäß der Darstellung in der Anlage 16.1 1A Baulogistik über die Landesstraße L 1250 durch Oberboihingen und Wendlingen am Neckar abgewickelt werden solle, da den Schilderungen zufolge die Behelfsauf- und Abfahrt zur Autobahn A 8 bis dahin zurückgebaut sein werde. Diese Regelungen würden eine enorme Belastung sowohl für Oberboihingen als auch für Wendlingen am Neckar während der gesamten Bauzeit mit sich bringen – in Form eines zusätzlichen hohen Verkehrsaufkommens durch die zu erwartende große Zahl an täglichen LKW-Fahrten, durch Abgase, Lärm und verschmutzte Fahrbahnen. Sie bittet daher, die Behelfsauf- und Abfahrt zur A 8 noch so lange bestehen zu lassen, bis auch die Bautätigkeiten für die GWK abgeschlossen seien. Das Straßenverkehrsamt des Landratsamt Esslingen führt vor diesem Hintergrund aus, dass die voraussichtlichen Mengen des täglichen Baustellenschwerlastverkehrs sowie die vorgesehenen Zeitfenster der Transporte dargestellt werden sollten. Für die L 1250 sei in Wendlingen am Neckar und Oberboihingen gegebenenfalls eine Beweissicherung durchzuführen.

Die Vorhabenträgerin bestätigt, dass die Behelfsauf- und -abfahrt zur Autobahn A8 nicht aufrechterhalten werde. Es würden nach derzeitigem Kenntnisstand ausschließlich während der Phase des Tunnelvortriebs werktäglich durchschnittlich 2,5 LKW pro Stunde die Baustelle mit Ausbruchmaterial verlassen, einschließlich der leeren Rückfahrten also 5 LKW pro Stunde. Die Vorhaltung einer eigenen Autobahnzufahrt hierfür sei nicht angemessen. Weiterhin würden im Zuständigkeitsbereich der Einwenderin nur solche Verkehrswege planmäßig beansprucht, die sich in Industriegebieten entlang der L 1250 befänden. Die be-

fürchteten Einflüsse durch die verhältnismäßig geringen Zusatz-LKW aus der Baumaßnahme würden daher als nicht maßgeblich seitens Vorhabenträgerin bewertet und abgelehnt werden. Bezüglich der befürchteten Fahrbahnverschmutzung werde auf den weiterhin geltenden Planfeststellungsbeschluss vom 23.03.2015 verwiesen, wonach Reifenwaschanlagen einzurichten seien. Die Beweissicherung von Bauwerken aller Art erfolge abstandsbezogen auf die neue Streckenachse der Strecke 4614-2 ("GWK") und orientiere sich an den Abständen, die im Zuge der Beweissicherung vorgegangener Arbeiten im Planfeststellungsabschnitt 2.1ab Verwendung fanden.

Die Gemeinde Oberboihingen wendet sich sowohl in der Ausgangsanhörung als auch in der Online-Konsultation hinsichtlich der verkehrlichen Belange im Wesentlichen gegen drei Aspekte. Zum einen gegen den Erdaushub und den damit zusammenhängenden Abtransport durch die entsprechenden Firmen. Zum anderen gegen den allgemeinen Baustellenverkehr und letztlich gegen die Auswirkungen auf den ÖPNV.

Hinsichtlich des Erdaushubs fordert die Gemeinde vor Beginn der Baumaßnahmen die Vorlage eines Konzeptes für die Abfuhr des Erdaushubs von der Baustelle der GWK. Das Konzept solle die geplante Bauzeit darstellen und ermitteln, welche Mengen (m<sup>3</sup>) an Erdaushub abgefahren werden würden und zudem Auskunft geben, wie viele LKW-Bewegungen notwendig seien, um den Erdaushub abzufahren.

Die Gemeinde erwartet zudem, dass die Abfuhr von Erdaushub nicht über die Ortsdurchfahrt L 1250/Daimlerstraße oder die Unterboihinger Straße erfolge, sondern von der Baustelle in Richtung Wendlingen über die L 1250 neu/Heinrich-Otto-Straße. Für den Baustellenverkehr zur Anlieferung von Baumaterial sei ebenfalls ein Vorschlag zu erarbeiten. Sie fordert, dass die An- und Abfahrt auf die A8 grundsätzlich über die Autobahnanschlussstelle Wendlingen und nicht über Kirchheim-West erfolge und das Oberboihinger Verkehrsnetz damit nicht belastet werde.

Die Vorhabenträgerin trägt dazu vor, dass die beantragten Baumaßnahmen in zwei Bereiche zu unterteilen seien:

Zum einen der Tunnelbau im Norden mit maßgeblichen Ausbruchvolumina und zum anderen den Arbeiten im Süden zum Anschluss der Strecke an den Bestand. Für die maßgeblichen Arbeiten im Norden (Tunnelbau) würden keine Verkehrsflächen der Einwenderin tangiert werden. Für die Arbeiten im Bereich der Gemeinde könne die Baulogistik nur über die Daimlerstraße und die Unterboihinger Straße erfolgen. Für die endgültigen Logistikwege

zur Versorgung der Baustellen seien die Bau-Auftragnehmer der Vorhabenträgerin zuständig. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Gemeinde über die Versorgungswege der Baustellen sowie die Bauabläufe zu informieren, sobald diese bekannt seien.

Hinsichtlich der Erdmassen gehe die Vorhabenträgerin von einer Gesamtmenge von ca. 5.000m<sup>3</sup> Erdbaustoffen aus. Dies entspräche ca. 400 LKW-Bewegungen im Zuge der Gesamtbaumaßnahme. Die Baumaßnahme im Süden im Bereich der Einwenderin zeichne sich nicht durch kontinuierliche Erdbewegungen aus. Die anfallenden Erdmassen würden terminlich in relativ kurzen Zeiträumen abgefahren werden. Die Verkehrswege würden sich nach den Zielen richten, zu denen diese Erdmengen gefahren werden. Sie könnten von der Vorhabenträgerin nicht eingeschränkt oder vorgegeben werden.

Das Straßenverkehrsamt legt eine Stellungnahme des Polizeipräsidiums Reutlingen vor, welche insbesondere eine detaillierte verkehrliche Darstellung fordert. Die konkrete Organisation von Andienfahrten sei in den verkehrsrechtlichen Anträgen festzulegen.

Hinsichtlich der Verkehrsführung und dem Umleitungsverkehr während der Bauzeit seien die Verkehrsbeeinträchtigungen während des Tunnelbaus so weit wie möglich zu minimieren. Die Gemeinde Oberboihingen äußert sich auch zum Verkehrsführungskonzept einschließlich eines Bauablaufplans durch den Vorhabenträger zur Minimierung der Verkehrsbeeinträchtigungen auf der Landesstraße L 1250 (Daimlerstraße) sowie der Unterboihinger Straße. Sie benennt hierzu einige Ziele, so z.B. die Reduzierung der Verkehrsbelastungen durch Baustellenverkehr. Sie geht davon aus, dass die Verkehrsführung so gewählt werde, dass während der Bauzeit nur halbseitige Straßensperrungen mit Ampelbetrieb benötigt werden würden. Gleichzeitige halbseitige Sperrungen der L 1250/Daimlerstraße sowie der Unterboihinger Straße seien zu vermeiden, um eine Überlastung des örtlichen Verkehrsnetzes zu verhindern. Eine erneute Vollsperrung der Ortsdurchfahrt L 1250, der ICE-Neubaustrecke mit dem Neubau der KWK sowie der Verlegung der L 1250 in Wendlingen sei absolut nicht mehr zumutbar. Die Gemeinde fordert das Offenhalten der Unterboihinger Straße. Eine weitere Vollsperrung könne im Sinne der Bürger sowie des örtlichen Gewerbes, insbesondere der Tankstelle Letsche in der Unterboihinger Straße nicht mehr akzeptiert werden, da die früheren Vollsperrungen teilweise existenzgefährdend gewesen seien. Der Antrag für die erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen mit der geplanten Verkehrsführung sowie ggf. halbseitigen Sperrungen bzw. Umleitungen sei rechtzeitig einzureichen und mit der Verkehrsbehörde, der Polizei und der Gemeinde Oberboihingen abzu-

stimmen. Dabei sei zu gewährleisten, dass die Leistungsfähigkeit des örtlichen Straßennetzes jederzeit erhalten bleibe. Weiter wird beantragt, dass über die bereits durchgeführten Untersuchungen für die Verkehrsführung hinaus weitere Alternativen geprüft werden sollten. Die Einwenderin macht hierzu zwei Alternativvorschläge. Alternativvorschlag 1 fordert ein Konzept für den vorübergehenden Rückbau der Mittelinsel des Kreisverkehrsplatzes „Froschländer“. Alternativvorschlag 2 hat die Herstellung einer T-Lösung im Bereich des Kreisverkehrs mit Einmündung zur Unterboihinger Straße zum Gegenstand.

Die Vorhabenträgerin hat hierauf geantwortet, dass sie eine vorübergehende halbseitige Sperrung der Unterboihinger Straße und Daimlerstraße plane. Ein geringerer Eingriff in den öffentlichen Straßenverkehrsraum sei nicht möglich. Straßenvollsperrungen würden jedoch gemäß dieser Planung vermieden werden. Der Antrag für die erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung werde rechtzeitig eingereicht. Darin hätten die Bau-Auftragnehmer der Vorhabenträgerin spezifische Angaben zum Bauablauf entsprechend der Forderungen der für den Straßenverkehr zuständigen Behörde aufzuzeigen. Inwiefern die Gemeinde in diesen Abstimmungsprozess eingebunden werde, habe die Vorhabenträgerin nicht zu verantworten. Die Nutzung der Daimler Straße sei bislang nur für kleinteilige und kurzfristige Baumaßnahmen (z. B. Arbeiten an Bestandsstrecke) vorgesehen. Die zeitgleiche, halbseitige Sperrung von Daimler- und Unterboihinger Straße sei daher begrenzt. Die Vorhabenträgerin könne zum derzeitigen Planungs- bzw. Projektstand allerdings keine weiteren Zusagen oder Angaben machen. Da der Tunnelvortrieb vom Nordportal des neuen "Tunnel Wendlingen" aus erfolgen solle, werde die Verkehrsbeeinträchtigungen infolge des Tunnelvortriebs für die Gemeinde Oberboihingen minimiert.

Im Rahmen ihrer Stellungnahme innerhalb der Online-Konsultation begrüßt die Gemeinde Oberboihingen die Zusage der Vorhabenträgerin, dass keine Vollsperrung der Unterboihinger Straße erfolge. Neben den bereits vorgetragenen Punkten regt die Gemeinde zudem an, eine Verkehrsschau anzusetzen, bei der die konkreten Maßnahmen erörtert werden sollen, um sicherzustellen, dass die Verkehrsbehinderungen im Bereich Oberboihingen so weit wie möglich reduziert werden würden. Sie regt außerdem an, dass die Vorhabenträgerin vor Beginn der Baumaßnahmen die Ausführungsplanung und den Bauzeitenplan im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung in der Gemeindehalle der Öffentlichkeit vorstellt.

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Online-Konsultation zugesagt, dass die verkehrsrechtliche Anordnung rechtzeitig vor Baubeginn beantragt und mit den zuständigen Behörden abgestimmt werde. Dieses betreffe auch die Berücksichtigung der Baumaßnahmen auf der Daimlerstraße. Die Vorhabenträgerin sieht aufgrund der geringen zusätzlichen Verkehrsbelastung keine Notwendigkeit eine Verkehrsschau. Die Anregung werde nicht umgesetzt. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass der Gemeinde ein Bauzeitenplan vorgestellt wird, sobald dieser erstellt und freigegeben wird. Die Vorhabenträgerin prüfe zudem die Notwendigkeit einer Bürgerinformationsveranstaltung.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die Einwendung eines Landwirts hinzuweisen, dessen Einwendung sich ebenfalls stellenweise mit der bauzeitlichen Verkehrsführung befasst. Die Einwendung befindet sich in Kapitel 4.3.1.2.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den ÖPNV beantragt die Gemeinde Oberboihingen die Erstellung eines ÖPNV-Konzepts zur Führung und Aufrechterhaltung des Betriebs der Buslinien 196 und 156 während der Bauzeit. Zum einen müsse die Schülerbeförderung zu den Schulen in Wendlingen und Nürtingen sichergestellt werden, zum anderen sei auch die Anbindung zu den Bahnhöfen in Wendlingen und Nürtingen zu gewährleisten. Gegebenenfalls sei der Einsatz von zusätzlichen Bussen zu organisieren. Auch die Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) verweist darauf, dass während der Zeit der Herstellung des vorliegenden Vorhabens voraussichtlich der Buslinienverkehr aufgrund einer Sperrung der Unterboihinger Straße umgeleitet werden müsse, sodass in einem solchen Fall die ÖPNV-Anbindung des nördlichen Oberboihingen frühzeitig einer vertretbaren Lösung zugeführt werden müsse. Im Übrigen wird die Herstellung eines höhenfreien zweiten Gleises jedoch begrüßt.

Die Vorhabenträgerin hat hierauf geantwortet, die Buslinie 156 werde durch die Baumaßnahme nicht beeinflusst. Ein ÖPNV-Konzept zur Führung und Aufrechterhaltung des Betriebs der Buslinien 196 und 156 obliege jedoch grundsätzlich dem ÖPNV-Träger. Die Vorhabenträgerin sagt zu, diesen bei der erforderlichen Streckenmodifizierung entsprechend zu unterstützen, sollten die Buslinien zum Zeitpunkt der Baumaßnahme betroffen sein. Das Straßenbauamt des Landratsamts Esslingen stellt zunächst fest, die GWK unterführe in Oberboihingen unmittelbar am Kreisverkehr „Froschländer“ den Knotenpunktsarm „Unterboihinger Straße“ (Gemeindestraße). Baulich bestünden somit keine direkten Auswirkungen auf die L 1250. Die Belange des Straßenbauamts seien jedoch durch die Baustellen-

verkehrsführung betroffen, denn durch die nur oberflächlichen Angaben zur Verkehrsregelung müssten erhebliche Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt erhoben werden. So würden Angaben über die Verkehrsführung des Landesstraßen-Verkehrs sowie über die Zeitdauer der Bauphasen fehlen. Somit sei zu befürchten, dass durch die auf der L 1250 angedeuteten Signalisierung es dort zu erheblichen Verkehrsbehinderungen kommen werde. Insbesondere werde die signalgeregelte wechselseitige Verkehrsregelung in der Gemeindestraße bei der vorgesehenen langen Strecke zu langen Rotzeiten führen. Das Straßenbauamt ist der Ansicht, dass es möglich sein müsse, die Baumaßnahme so durchzuführen und auszuschreiben, dass bei ortsauswärts gerichtetem Einbahnverkehr in der Unterboihinger Straße die Landesstraße samt Kreisverkehr weitestgehend ohne Lichtsignalanlage befahren werden könne. Es wird daher gebeten, die Verkehrsführung entsprechend umzuplanen – alternativ anhand einer detaillierteren Darstellung des Verkehrsablaufs nachzuweisen, dass der Verkehr auf der Landesstraße leistungsfähig abgewickelt werden könne.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass die Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs und die Vermeidung einer Vollsperrung der Unterboihinger Straße oberste Priorität hätte, deshalb werde der Tunnelbau in diesem Bereich in geschlossener und nicht wie bei der KWK in offener Bauweise erfolgen. Zur Sicherung der Tunnelherstellung werde ein Dach aus bindemittelstabilisiertem Mineralgemisch zzgl. einer temporären Aufschüttung erforderlich. Der Knotenpunktsarm „Unterboihinger Straße“ des Froschländer Kreisels müsse im Bauzustand zur Herstellung des Kunstbodendaches in diesem Bereich bauzeitlich temporär verändert werden. Nach Fertigstellung des Tunnels werde die Unterboihinger Straße wiederhergestellt. Zur Aufrechterhaltung des Zweirichtungsverkehrs in der Unterboihinger Straße sei die Ampelregelung für die wechselweise Befahrung des verbleibenden Fahrstreifens erforderlich. Dem Verkehrsfluss werde durch entsprechende Wahl der Grünphasensteuerung Rechnung getragen. Die Ampelsteuerung könne bei Erfordernis nachjustiert werden. Bei einer nur ortsauswärts gerichteten einbahnigen Verkehrsführung könne eventuell auf die Ampelregelung verzichtet werden. Die Vorhabenträgerin sichert zu, im Zuge der weiteren Planungen Abstimmungen mit dem Straßenbauamt zu treffen, um die optimale Art der Verkehrsführung zu realisieren.

Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Stuttgart nimmt zu dem Vorhaben in der Weise Stellung, dass es darauf hinweist, dass durch das vorliegende Planänderungsverfahren keine Änderungen an der Landesstraße L 1250 vorgenommen werden würden und sie deshalb prinzipiell keine Bedenken gegen das Vorhaben habe. Sie weist jedoch darauf hin,



dass – sollten während der Bauzeit dennoch temporäre Eingriffe in die L 1250 notwendig werden – diese vorab mit dem Regierungspräsidium Stuttgart, Baureferat Süd abzustimmen seien. Die Vorhabenträgerin nimmt diesen Hinweis zu Kenntnis.

#### **4.7.2 Öffentlicher Personennahverkehr**

Die Gemeinde Oberboihingen erwartet von der Vorhabenträgerin die Vorlage eines Konzeptes zur Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs durch den Einsatz von zusätzlichen Bussen während der Sperrpausen auf der Bahnstrecke. Die Vorhabenträgerin repliziert hierauf, es sei die Aufgabe der entsprechenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, die von der Sperrpause betroffen sind, in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg einen Schienenersatzverkehr im Nachgang zur Planfeststellung abzustimmen und entsprechend dieser Abstimmung einzurichten.

Die Gemeinde trägt umfassend ihre Erwartungen an eine Verbesserung des Bahnverkehrs und des ÖPNVs vor.

Hinsichtlich des Bahnverkehrs erwarte man eine Verbesserung der Taktung und der Zughalte am Bahnhof, die Anbindung des Bahnhofes Oberboihingen als letzten Haltepunkt an die geplante 3-Züge-Relation von Nürtingen über Oberboihingen nach Stuttgart und die Einfädelung in Oberboihingen auf die GWK für Zugfahrten auf der ICE-Neubaustrecke über den Flughafen/Messe Richtung Stuttgart Hauptbahnhof. Die zweigleisige Anlage der Wendlinger Kurve ermögliche dauerhaft, auch bei veränderten Fahrplankonstellationen und allgemein steigender Auslastung der Infrastruktur, die Führung des dritten Zuges je Stunde in der Relation Nürtingen-Stuttgart Flughafen/Messe – Stuttgart Hbf über die Kurve in einer verkehrlich sinnvollen Lage und damit eine durch die aktuellen Nachfrageprognosen erforderliche Ausweitung des Angebots. Sie vermeide vielfältige Restriktionen in der heutigen und zukünftigen Angebotsgestaltung, erhöhe die Kapazitäten und die Betriebsqualität und wirke sich so positiv auf die weitere Entwicklung des Schienenverkehrs im Knoten Stuttgart aus. Die Gemeinde Oberboihingen stellt, mit Hinweis darauf, dass sie seit Jahren durch diverse Großbaustellen der Bahn und des Landes erheblich belästigt sei, den Antrag, auch Oberboihingen nach der Herstellung und Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke mit KWK und GWK an der geplanten Verbesserung der Taktung und der Zughalte auf der Bahnstrecke teilhaben zu lassen. Die Erhöhung der Zahl der Zughalte am Bahnhof Oberboihingen sei ein adäquater Ausgleich für die langjährigen Belastungen, die durch die Erhöhung der Zahl der Züge von der Oberboihinger Bevölkerung zu tragen

seien. Die Gemeinde trägt Anregungen zur Verbesserung im Bahnverkehr vor. Sie fordert die Prüfung, ob zwei von drei Zügen in der Stunde am Bahnhof Oberboihingen halten könnten, da dies der letzte Haltepunkt vor der Einfädelung auf die ICE-Nebaustrecke über die KWK und die GWK nach Stuttgart sei.

Die Anhörungsbehörde weist daraufhin, dass die entsprechenden Vorschläge hinsichtlich der inhaltlichen Ausgestaltung des ÖPNVs nicht Teil des Planänderungsverfahrens sind, vgl. §§ 2 AEG, 5, 6 Abs. 2 und 3 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden Württemberg.

Die Vorhabenträgerin repliziert zutreffend, dass es Aufgabe der von den Sperrpausen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, in Abstimmung mit der DB Netz AG und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg einen Schienenersatzverkehr im Nachgang zur Planfeststellung abzustimmen und entsprechend dieser Abstimmung einzurichten. Die Vorhabenträgerin sagt Unterstützung zu, soweit es in ihrem Zuständigkeitsbereich möglich ist, sie weist aber darauf hin, dass sie als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) lediglich die Eisenbahninfrastruktur (§ 2 Abs. 1 AEG) betreibe, sie sei also für Betrieb, Instandhaltung, Ausbau und Erneuerung von Eisenbahnanlagen innerhalb ihres Netzes zuständig (§ 2 Abs. 7 AEG). Für die Durchführung des Eisenbahnverkehrs seien demgegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zuständig (z.B. die DB Fernverkehr AG für den ICE-Betrieb). Diese EVU würden selbständig über die Organisation des Eisenbahnbetriebs, also auch über Taktfolgen und Zughalte, auf der von der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellten Infrastruktur entscheiden. Das Landratsamt Esslingen hebt hinsichtlich des Nahverkehrs und der Infrastrukturplanung hervor, dass mit der vorliegenden Planänderung erhebliche Vorteile für den Zugverkehr auf der NBS als auch auf der Neckartalbahn einhergehen würden. Mit der Erstellung des zweiten Gleises ergebe sich die Chance, eine weitere Möglichkeit einer Schienenverbindung im S-Bahn-Verkehr oder S-Bahn ähnlichen Verkehr von den Fildern ins Neckartal zu verwirklichen. Entsprechende Vorabmaßnahmen hierfür seien bei der Verwirklichung der von der Planänderung umfassten Anbindung des zweiten Gleises mit vorzusehen. Die Vorsorgemaßnahmen müssten eine kreuzungsfreie Ein- und Ausschleifung von und nach Nordosten Richtung Kirchheim unter Teck enthalten. Die Realisierung der GWK sei deshalb unbedingt notwendig. Es wird gefordert, hierfür Vorkehrungen zu treffen, damit eine S-Bahn-Anbindung in Richtung Kirchheim unter Teck und eine Südumfahrung Wendlingens möglich bleibe. Der Landkreis Esslingen als Aufgabenträger für den Busverkehr fordert zusätzlich, entsprechende, in der Stellungnahme ausgeführte, Umleitungs- und Haltestellenverlegungsideen hinsichtlich der betroffenen Buslinie

196 und der Haltestelle „Oberboihingen – Lerchenstraße“ zu berücksichtigen. Hinsichtlich der diesbezüglichen Mehr- oder Zusatzkosten seien diese maßnahmenbedingt und somit dem Maßnahmenträger aufzuerlegen. Es wird um frühzeitige Information über die konkreten Zeitplanungen, um das geeignete Umleitungskonzept vorbereiten zu können, gebeten.

Die Vorhabenträgerin repliziert, dass im vorliegenden Antrag auf Planänderung keine weiteren Baumaßnahmen erfasst wären, die die Verkehre Richtung Kirchheim unter Teck bzw. eine mögliche "Südumfahrung Wendlingen" betreffen. Im Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 16.04.2019 sei bereits eine mögliche Vorkehrung getroffen worden, um die S-Bahn-Verkehre auszuschleifen. Zusätzliche Vorsorgemaßnahmen seien somit nicht notwendig und daher auch nicht vorgesehen. Die Realisierung eines Fußgängerstegs über die Gleise sei aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht realisierbar. Zum einen stehe hierfür nicht die erforderliche Fläche zur Verfügung. Auch stehe eine solche temporäre Konstruktion in keinem vertretbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis und werde daher vorsorglich abgelehnt. Die Vorhabenträgerin favorisiere daher die Variante mit "weiterer Bedienung der Haltestelle Lerchenstraße mittels Stichfahrt". Hier sagt die Vorhabenträgerin zu, die ÖPVN-Träger bei der erforderlichen Streckenmodifizierung entsprechend zu unterstützen. Im Rahmen der Online-Konsultation weist das Landratsamts Esslingen darauf hin, dass bei vorangegangenen Sperrungen dieses Abschnitts der L 1250 zur Aufrechterhaltung eines zuverlässigen Busverkehrsangebots ein zusätzliches Fahrzeug mit entsprechenden Mehrkosten notwendig gewesen sei. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass die entstehenden Mehrkosten für die Umleitung maßnahmenbedingt und somit der Vorhabenträgerin aufzuerlegen seien. Man bittet daher um eine Kostenübernahmeerklärung der Vorhabenträgerin. Die Vorhabenträgerin hat hierauf repliziert, die Kostentragung richte sich nach den vertraglichen Regelungen zwischen dem Aufgabenträger und den Busunternehmen. Eine pauschale Kostenübernahmeerklärung sei nicht möglich.

#### **4.8 Formelle und Materielle Baurechtmäßigkeit des Parkhausneubaus**

Die Gemeinde Oberboihingen begrüßt zunächst das Konzept des Vorhabenträgers für den Abbruch der bestehenden Tiefgarage sowie den Neubau eines Parkhauses als Ersatz für die wegfallenden TG-Parkplätze ausdrücklich. Sie verweist jedoch darauf, dass die Planung der Gemeinde Oberboihingen sowie allen Eigentümern und Mietern der Tiefgaragen-Stellplätze vorzulegen und mit ihnen abzustimmen sei. Sie bittet weiter darum, benachrichtigt zu werden, wenn die notwendigen Verträge abgeschlossen worden seien. Auf dieser

Grundlage könne dann der Bauantrag für den Neubau des Parkhauses über die Gemeinde beim Landratsamt Esslingen eingereicht werden.

Die Vorhabenträgerin repliziert, die Planungen für den Abbruch der Tiefgarage sowie für den Neubau des Parkhauses seien Bestandteil dieses Planänderungsantrags. Mit dem Inkrafttreten des Planänderungsbeschlusses werde aufgrund der formellen Konzentrationswirkung (vgl. § 75 VwVfG) auch die Baugenehmigung erteilt. Der Abschluss von etwaigen Verträgen mit Betroffenen sei nicht Bestandteil dieses Planänderungsantrags.

Dem Vortrag der Vorhabenträgerin wird seitens der Anhörungsbehörde hinsichtlich dem Verweis auf die formelle Konzentrationswirkung des § 75 Abs. 1 Hs. 1 VwVfG zugestimmt. Der Abbruch der Tiefgarage und der Neubau des Parkhauses sind Teil des vorliegenden Planänderungsverfahrens und nehmen daher an der Konzentrationswirkung teil, welche auch die Baugenehmigung als Genehmigung i.S. des § 75 Abs. 1 Hs. 1 VwVfG erfasst (siehe hierzu: *Neumann/Külpmann*, in: *Stelkens/Bonk/Sachs*, *Verwaltungsverfahrensgesetz*, 9. Auflage 2018 § 75 Rn. 7). Bei privatrechtlichen Verträgen handelt es sich jedoch nicht um behördliche Entscheidungen, die von § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG erfasst sind.

Das Straßenverkehrsamt des Landratsamt Esslingen hat hinsichtlich des Baugesuchs keine Bedenken, für die Zufahrt zum Parkhaus seien jedoch ausreichende Sichtfelder aus der Ausfahrt auf die „Unterboihinger Straße“ sicherzustellen. Diese dürften nicht durch Pflanzungen, Einfriedungen oder andere Sichthindernisse behindert werden. Die für die Gebäude „Unterboihinger Straße 65“ notwendigen Feuerwehraufstellflächen sowie der Zugang zu den Aufstellflächen müssten jederzeit freigehalten werden.

Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass ausreichende Sichtfelder für die zu erstellende Ein- und Ausfahrt geplant und umgesetzt werden. Die für das Haus "Unterboihinger Straße 65" notwendige Feuerwehraufstellfläche sowie der Zugang zu den Aufstellflächen würden gewährleistet. Bezüglich der geforderten detaillierten verkehrlichen Darstellung verweist die Vorhabenträgerin auf den noch einzureichenden Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung durch ihre späteren Bau-Auftragnehmer.

Die untere Baurechtsbehörde des Landratsamts Esslingen äußert Bedenken gegen die Zulässigkeit des Parkhauses in bauordnungsrechtlicher Sicht.

Die Abstandsflächen des Parkhauses im nordöstlichen Bereich würden nach dem Abstandsflächenplan des Sachverständigen vom 22.10.2020 mehr als die Hälfte des Wassergrabens in Anspruch nehmen. Eine Zulassung geringerer Abstandstiefen sei dennoch nicht

erforderlich, denn im maßgeblichen Bereich schließe auf der gegenüberliegenden Seite des Grabens eine öffentliche Verkehrsfläche an. Die Abstandsfläche auf der Südseite überdecke sich mit großer Wahrscheinlichkeit mit der nördlichen Abstandsfläche des Wohnhauses Unterboihinger Straße 65, welches Fensteröffnungen aufweise. Der Abstandsflächenplan des Sachverständigen sei zu konkretisieren. Nachdem der Abstand des Parkhauses zum bestehenden Wohnhaus mehr als 5 m betragen würde und der brand-schutztechnisch erforderliche Abstand gewahrt sei, komme die Zulassung einer geringeren Abstandstiefe nach § 6 Abs. 3 Nr. 2 LBO BW in Betracht. Als Voraussetzung hierfür dürften unter anderem nachbarliche Belange nicht erheblich beeinträchtigt werden. Die Einholung einer ausdrücklichen Zustimmungserklärung der betroffenen Eigentümer des Gebäudes Unterboihinger Straße 65 werde ausdrücklich angeregt.

Für die auf der Westseite des Parkhauses in den Abstandsflächen liegende 5m hohe Schallschutzwand sei eine Baugenehmigung beantragt, obwohl diese als Nichtgebäude der öffentlichen Verkehrsanlage nicht in den Anwendungsbereich der LBO BW falle. Die Planunterlagen seien diesbezüglich widersprüchlich. Mit welcher Länge die Schallschutzwand genau geplant sei, sei unklar. Auch unklar sei, ob dafür das Grundstück Oberboihinger Straße 65 in Anspruch genommen werde. Die Darstellungen im Lageplan vom 22.10.2020 und der Liegenschaftskarte vom 23.09.2020 seien nicht schlüssig. Die Lärmschutzwand sei bezüglich ihrer Länge und Lage unterschiedlich dargestellt. Die Unterlagen seien zu berichtigen und in sich schlüssig zu erarbeiten.

Die Vorhabenträgerin hat repliziert, dass die Voraussetzungen nach § 6 Absatz 3 Nummer 2 LBO BW vorlägen, weshalb eine weitere Abstimmung nicht erforderlich sei. Es träfe zu, dass die Schallschutzwand, bei der es sich nicht um ein Gebäude handelt, nicht am Abstandsflächenrecht des § 5 LBO BW zu messen sei. Die Lärmschutzwand werde vom Bauantrag zurückgenommen. Die Lärmschutzwand würde aber weiterhin im Grundriss als Nachbargebäude dargestellt.

Die untere Baurechtsbehörde hat die Online-Konsultation genutzt, um hinsichtlich der Schallschutzwand weiter auszuführen. So sei nach wie vor fraglich, ob die Schallschutzwand Teil der öffentlichen Verkehrsanlage sei. Bezüglich der Schallschutzwand seien die Darstellungen in den Plänen nur zum Teil konkretisiert worden. Diese befinde sich nach der Liegenschaftskarte vom 23.09.2020 und den Architektenplänen vom 28.10.2021 vollständig auf dem Grundstück Nummer 810/04. Die Darstellungen im Lageplan des Vermes-

sers vom 22.10.2020 mit Abstandsflächenplan vom 22.10.2020 seien noch immer widersprüchlich, gezeigt werde eine längere und abstandsflächenpflichtige Schallschutzwand auf den Grundstücken Nummern 810/3, 810/4 und 810/5. Diese widersprüchliche Plandarstellung sei auszuräumen. Im Textteil des Lageplans sei anzugeben, welches Grundstück tatsächlich Baugrundstück sei. Sollte sich die Schallschutzwand auch auf die Grundstücke Nummern 810/3 und 810/5 erstrecken, seien diese Grundstücke im Textteil zu ergänzen. Je nachdem, ob der Anwendungsbereich der LBO BW eröffnet sei, sei die Schallschutzwand in Lageplan und Bauzeichnungen nachrichtlich oder als zur Genehmigung beantragte bauliche Anlage zu kennzeichnen. Auch wenn die Schallschutzwand auf privatem Grund läge, werde davon ausgegangen, dass sie Teil der öffentlichen Verkehrsanlage sei. Indiz dafür sei, dass der Bauantrag vom 28.10.2021 sich nicht auf die Schallschutzwand erstrecke beziehungsweise für die Schallschutzwand im aktualisierten Architektenplan „Abstandsflächen“ vom 28.10.2021 keine Abstandsflächen dargestellt seien. Eine Baugenehmigung sei dann nicht erforderlich, da der Anwendungsbereich der LBO BW nicht eröffnet sei. Anschließend erfolgen Hinweise für den Fall, dass die Schallschutzwand nicht Teil der öffentlichen Verkehrsanlage sei und daher die LBO BW Anwendung fände.

Die Vorhabenträgerin hat hieraufhin repliziert, dass die Schallschutzwand kein Bestandteil des Bauantrags sei und aus dem Bauantrag entfernt worden sei. Die Vorhabenträgerin werde geänderte Pläne ohne Schallschutzwand neu einreichen. Die in Anspruch genommenen Grundstücksflächen für die Schallschutzwand würden im Zuge der Planfeststellung von der Vorhabenträgerin käuflich erworben. Entsprechende neue Flurstückaufteilungen würden anschließend vorgenommen. Hinsichtlich der Ausführungen zu den Abständen führt die Vorhabenträgerin aus, dass die Überschneidung der Abstandsflächen nach § 6 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 LBO zuzulassen sei, weil Beleuchtung mit Tageslicht sowie Belüftung in ausreichendem Maße gewährleistet bleibe, Gründe des Brandschutzes nicht entgegenstehen und nachbarliche Belange nicht erheblich beeinträchtigt werden würde. Die Besonderheit der Situation bestehe darin, dass das Parkdeck auch den Bewohnern des Hochhauses Oberboihinger Straße 65 diene und als Gebäude geringer Höhe keine nachteiligen Wirkungen auf das Hochhaus ausübe. Die Überdeckung beruhe darauf, dass das Hochhaus eine sehr tiefe Abstandsfläche auslöse, die hierfür verantwortlichen Obergeschosse aber durch das Parkdeck gar nicht beeinträchtigt werden würden.

Die untere Baurechtsbehörde merkt an, dass nach dem, den Unterlagen beigefügten, Bauantrag, neben dem Abbruch der bestehenden Tiefgarage und dem Bau einer Schallschutzwand, der Neubau eines Parkdecks für nur 56 Stellplätze beantragt worden sei. Auch der

bereits oben unter Kapitel 3.6.1 genannte Brandschutznachweis vom 20.10.2020 sei diesbezüglich widersprüchlich. Zudem müsse den Wohnhäusern auf den Grundstücken Unterboihinger Straße 61 bis 65 bauordnungsrechtlich mindestens 91 Stellplätze zur Verfügung stehen. Die Vorhabenträgerin hat hierauf geantwortet, man werde die Beschreibung des Bauantrags sowie des Brandschutznachweises auf "Parkhausneubau mit 109 Stellplätzen" korrigieren.

Im Rahmen der Online-Konsultation hat die untere Baurechtsbehörde nochmals auf die widersprüchlichen Angaben in den Planunterlagen im Hinblick auf die Anzahl der Stellplätze hingewiesen. Man verweist darauf, die notwendigen Stellplätze seien aufgrund der fehlenden baulichen Verbindung der Tiefgarage mit den Wohngrundstücken durch Baulast zu sichern und den Wohnungen der Gebäude Unterboihinger Straße 61 bis 65 dauerhaft zur Verfügung zu stellen. Eine Baulast-Übernahmeerklärung sei nur dann nicht erforderlich, wenn die Grundstücke baurechtlich vereinigt seien. Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass die Baulastübernahme ggf. im Nachgang zur Planfeststellung erfolgen könne. Da allerdings das Parkdeck nur die Tiefgarage ersetze, könne - falls bisher keine Baulast eingetragen war - diese jetzt aus Anlass des Neubaus des Parkdecks nicht nachgefordert werden. Denn das Parkdeck löse keinen Stellplatzbedarf aus und sei nicht dafür verantwortlich, ob die benachbarten Hochhäuser ihren Stellplatznachweis durch Baulast erbracht hätten. Im Übrigen ergebe sich eine Zuordnung bereits aus dem Charakter der Neubebauung als notwendige Folgemaßnahme.

Die untere Baurechtsbehörde nimmt weiter auf die Garagenverordnung Bezug, wonach deren Vorgaben nicht eingehalten werden würden. So wiesen die Stellplätze am Ende der Fahrgasse, die in einem Winkel von 90 Grad angeordnet sei, nicht die erforderliche Breite von 2,75 Metern auf. Zudem sollte an der Rampe an der Garage ein Hinweis angebracht werden, dass diese nicht von Fußgängern betreten werden dürfe. Im Rahmen der Online-Konsultation hat die untere Baurechtsbehörde nochmals auf die Vorschriften der Garagenverordnung Bezug genommen und auf die dortigen Vorgaben hingewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat den Bauantrag im Oktober 2021 überarbeitet. In diesem Zuge wurde insbesondere die oben genannte Stellplatzbreite auf 2,75 Meter erweitert. Die Vorhabenträgerin sagt darüber hinaus zu, die Zu- und Abfahrt von der Unterboihingerstr. der Einwendung entsprechend anzupassen.

Daneben verweist die untere Baurechtsbehörde zum einen auf die Notwendigkeit eines Standsicherheitsnachweises, der Vorlage einer Statik und die Vorlage einer Bauleitererklärung sowie auf die vorgesehene Schlussabnahme nach § 67 LBO BW. Es erfolgt weiter ein Hinweis auf das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz, welches bei mehr als sechs Stellplätzen eines Neubaus eines Nichtwohngebäudes vorsieht, dass jeder dritte Stellplatz mit Schutzrohren für Nichtwohngebäude und das Gebäude mit einem Ladepunkt ausgestattet werden müsste.

Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass die Statik eingereicht, eine Bauleitererklärung nach der Ausschreibung und Vergabe des Parkhausneubaus nachgereicht und die Anforderung nach GEIG eingehalten werden würden. Die Vorhabenträgerin sagt zu, den überarbeiteten Bauantrag mit den erforderlichen Brandschutznachweisen nochmals zur Prüfung vorlegen zu wollen.

Die Online-Konsultation wurde im Übrigen von der unteren Baurechtsbehörde dafür genutzt, auf die Photovoltaik-Pflicht-Verordnung und die für die Abbrucharbeiten hinsichtlich der Bestandgarage notwendigen Maßnahmen hinzuweisen. Des Weiteren wurden Hinweise für die Baufreigabe, die Bauabnahme und nochmals für die Brandverhütungsschau erteilt. Zudem erfolgte eine dezidierte Gebührenaufstellung. Der Stellungnahme sind ein Hinweis und die allgemeinen Bestimmungen (Merkblatt) zu den Abbrucharbeiten beigelegt.

Die Vorhabenträgerin hat hierauf ausgeführt, dass der Planfeststellungsantrag für das Verfahren nach § 76 Abs. 1 VwVfG, der das Baugenehmigungsverfahren für das Parkdeck ersetzt (formelle Konzentrationswirkung), vor dem Stichtag 01.01.2022 eingereicht (§ 1 PVPf-VO) worden sei. Eine Photovoltaikpflicht bestünde daher nicht. Die Anhörungsbehörde stimmt der Vorhabenträgerin insoweit zu. Nach § 1 Hs. 2 PVPf-VO gilt diese Rechtsverordnung erst bei einer Bauantragstellung ab dem 01.01.2022. Der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ging am 30.11.2020 ein. Mithin findet die Verordnung keine Anwendung. Die Vorhabenträgerin sagt hinsichtlich der Abbrucharbeiten die Benennung der mit diesen Arbeiten beauftragten Abbruchunternehmer mit einer Bestätigung der Befähigung nach §12 Nummer 3 LBOVVO zu. Die Vorhabenträgerin sagt weiter den vollständigen Abbruch aller Bauteile zu, die bis zum Beginn der Nutzung des Bauvorhabens abgebrochen sein müssen. Gegebenenfalls statisch notwendige unterirdische Bauteile die dem Bauvorhaben nicht im Wege stehen müssten jedoch verbleiben. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass das beiliegende Merkblatt beachtet wird. Die Vorhabenträgerin sagt weiter zu, dass ein befähigter Bauleiter benannt wird. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die



Bauarbeiten nicht vor Erteilung des Baufreigabebescheins ausgeführt werden und dass die anerkannten Regeln der Baukunst und die DIN-Vorschriften nach Maßgabe des Planfeststellungsbeschlusses eingehalten werden. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass ein Abfallverwertungskonzept vor Baubeginn vorgelegt wird. Sie sagt weiter zu, dass eine Schlussabnahme nach § 67 LBO nach Fertigstellung des Parkhausneubaus bei der Baurechtsbehörde angemeldet wird. Die Vorhabenträgerin sagt zudem zu, dass der Baubeginn der Baurechtsbehörde mitgeteilt wird. Hinsichtlich der Gebührenaufstellung führt die Vorhabenträgerin aus, dass die Schallschutzwand kein Bestandteil des Bauantrags sei und in den Plänen des Bauantrags nicht mehr dargestellt werde. Die Vorhabenträgerin sagt eine diesbezügliche Überarbeitung zu.

#### **4.9 Denkmalschutz / Kulturgüter**

Die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst auch die Genehmigung nach dem Denkmalschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg (vgl. § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG). Daher sind die denkmalschutzrechtlichen Belange als Abwägungsbelange zu berücksichtigen (*Spannowsky*, Planfeststellung und Denkmalschutz, ZfBR 2000, 239 (243)).

Die zuständige Fachbehörde wurde durch die Anhörungsbehörde im Verfahren beteiligt, hat von der Abgabe einer Stellungnahme jedoch abgesehen. Im Bericht der Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. Anlage 11.1, 6.8, S. 99 ff.) ist dargestellt, dass sich im näheren Umfeld des Vorhabenbereiches vereinzelt denkmalgeschützte Flächen und Bauwerke sowie Baudenkmäler befinden. Eine, insbesondere bauzeitliche, Beeinträchtigung dieser und möglicherweise neu zutage tretender Objekte durch die Bauarbeiten kann daher nicht ausgeschlossen werden, werden aber von der Vorhabenträgerin als nicht erheblich eingestuft. Aufgrund der geringen Tiefe des Eingriffs während der Bauarbeiten sieht die Vorhabenträgerin eine Freilegung von bisher noch unbekanntem denkmalschutzwürdigen Objekten als unwahrscheinlich an.

Die Anhörungsbehörde weist darauf hin, dass die Arbeiten im Umfeld der nach § 2 Landesdenkmalschutzgesetz BW geschützten Denkmale in enger Abstimmung mit der zuständigen Behörde durchzuführen sind. Erdarbeiten sind mit besonderer Sorgfalt durchzuführen, starke Erschütterungen sind zu vermeiden, denkmalschutzrechtlich relevante Objekte sind zu bewahren. Werden im Zuge der Baumaßnahme Objekte gefunden, an deren Erhaltung

aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, sind diese gem. § 20 Abs. 1 Landes-Denkmalschutzgesetz BW der zuständigen Behörde anzuzeigen. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Maßnahmen kann eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter vermieden werden.

#### **4.10 Landwirtschaft**

Die Anhörungsbehörde ist im Ergebnis der Auffassung, dass das geplante Vorhaben sowohl den öffentlichen Belangen der Landwirtschaft als auch den privaten Belangen der betroffenen Landwirte in hinreichendem Maße gerecht wird. Die Anhörungsbehörde verkennt hierbei allerdings nicht, dass landwirtschaftliche Belange durch die vermehrte temporäre Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Fläche betroffen sind. Im Vorhabenbereich sind mehrere landwirtschaftliche Flächen betroffen sowie die Bohnackerhöfe.

Das Landwirtschaftsamt des Landratsamts Esslingen hat hinsichtlich der landwirtschaftlichen Belange ausgeführt, dass die Betroffenheit dieser in erster Linie durch die vermehrte temporäre Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Fläche hervorgerufen werde. Das Landwirtschaftsamt hat keine grundsätzlichen Bedenken. Die beanspruchten Flächen seien nach Abschluss der Arbeiten unter Berücksichtigung der Vorgaben des Bodenschutzes zu rekultivieren. Gegebenenfalls seien nach den Arbeiten die natürlichen Bodenfunktionen wiederherzustellen. Entschädigungen für die durch die Baumaßnahmen bedingte, temporäre Bewirtschaftungerschwernisse und Ertragsausfälle sowie dauerhafte Mindererträge seien frühzeitig mit den Bewirtschaftern zu vereinbaren. Gegebenenfalls seien auch Prämienverluste auszugleichen. Da die Eigentümer der Flächen häufig nicht die Bewirtschafter seien, empfehle es sich unbedingt, auch die Bewirtschafter rechtzeitig zu informieren. Würden in der Bauzeit Drainagesysteme beschädigt, habe die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass diese nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder in einen einwandfrei funktionierenden Zustand gebracht werden.

Die Vorhabenträgerin hat die Hinweise dankend zur Kenntnis genommen. Sie antwortet, dass die vorgebrachten Forderungen der gängigen Vorgehensweise im Projekt entsprechen.

Das Referat 32 des Regierungspräsidiums Stuttgart hat sowohl in ersten Anhörung als auch in der Online-Konsultation angemerkt, dass die geplanten Änderungen kleinräumig

bzw. temporär seien, die Unterlagen jedoch keine Aussage zu den landwirtschaftlichen Belangen trafen. Abgesehen von der bereits im planfestgestellten Hauptverfahren thematisierten Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Belange wie Erschließung, Details landwirtschaftlicher Flächen durch Trasse und Nebenanlagen seien gegebenenfalls weitere landwirtschaftliche Belange wie Erschließung, Details zum landwirtschaftlichen Wegenetz, zur Verkehrsführung während der Bauzeit und etwaiger Baustellenflächen tangiert. Dies solle in den Unterlagen entsprechend aufgearbeitet und mit den bewirtschaftenden Landwirten vor Ort und der ULB ES geklärt werden. Gleiches gelte für den naturschutzrechtlichen Eingriffsausgleich (hier: Magerwiese im OAK/Ellwangen).

Die Vorhabenträgerin repliziert auf die Stellungnahme, die Planung trage dem Gebot, landwirtschaftliche Flächen nur im erforderlichen Umfang in Anspruch zu nehmen, bereits Rechnung. Soweit konkrete landwirtschaftliche Betriebe betroffen seien, sei dies aus den Grunderwerbsunterlagen ersichtlich. Die Planung nehme auch bei der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung die gebotene Rücksicht auf agrarstrukturelle Belange (vgl. § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG), wobei darauf hinzuweisen sei, dass damit nicht diejenigen des einzelnen Land- oder Forstwirte gemeint seien, sondern solche, die die land- oder forstwirtschaftlichen Flächen insgesamt betreffen würden. Insbesondere müsse sichergestellt sein, dass weiterhin genügend Flächen für die Nahrungsmittelproduktion zur Verfügung stünden. Die Vorhabenträgerin verweist in diesem Zusammenhang auf: *BVerwG*, Urteil vom 22.11.2016, Az.: 9 A 25.15, juris Rn. 29; *BVerwG*, Beschluss vom 25.04.2018, Az.: 9 A 16.16, juris Rn. 78. Aufgrund der überschaubaren Eingriffen im Rahmen der GWK sei diese Anforderung erfüllt. Auch die Anhörungsbehörde hält hier eine Ergänzung der Unterlagen nicht für erforderlich. Die Erkennbarkeit der Betroffenheit landwirtschaftlicher Flächen bzw. Interessen ergibt sich aus der Gesamtheit der Planunterlagen. Im Rahmen der Online-Konsultation hat die Vorhabenträgerin zugesagt, landwirtschaftliche Belange, soweit sie vom Projekt betroffen werden, aufzuarbeiten und mit dem entsprechenden Landwirt sowie mit der ULB ES zu klären. Hinsichtlich des naturschutzrechtlichen Eingriffs führt die Vorhabenträgerin aus, dass der durch den Planänderungsantrag hervorgerufene Kompensationsbedarf mittels Öko-Punkten gedeckt werde. Es entstünde somit keine neue Betroffenheit landwirtschaftlicher Belange durch Kompensationsmaßnahmen.

Eine weitere Einwendung seitens eines Landwirts findet sich zudem im Kapitel 3.3.1.2. Diese befasst sich inhaltlich schwerpunktmäßig mit der Betroffenheit in Eigentum.

#### 4.11 Kommunale Belange

Die Belange der Gemeinden werden durch Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art. 71 LV BW sichergestellt. Danach muss den Gemeinden das Recht gewährleistet sein, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln. Ausfluss dieser sog. Garantie der kommunalen Selbstverwaltung ist, dass den Gemeinden die kommunale Planungshoheit zukommt, vgl. §§ 2 Abs. 1, 10 Abs. 1 BauGB (*Hellermann*, in: *Epping/Hillgruber*, Grundgesetz Kommentar, Stand: 15.02.2022, Art. 28 Rn. 40). Das Verhältnis zwischen Bauleitplanung und Fachplanung regelt § 38 BauGB, welcher gemäß des Satzes 1 a.E. hervorhebt, dass städtebauliche Belange zu berücksichtigen sind.

Die Gemeinde Oberboihingen hat hinsichtlich ihrer kommunalen Planungshoheit darauf hingewiesen, dass durch die Planung auch zwei rechtsverbindliche Bebauungspläne der Gemeinde tangiert werden würden. Dies sei zum einen der rechtsverbindliche Bebauungsplan „Beseitigung der Bahnübergänge/Verlegung der Ortsdurchfahrt L 1250“ vom 17.10.2020 und zum anderen rechtsverbindliche Bebauungsplan „Beseitigung der Bahnübergänge/Verlegung der Ortsdurchfahrt der L 1250 – 5. Änderung Teilbereich Unterboihinger Straße“ vom 26.09.2019. Die Gemeinde verweist in diesem Zusammenhang auf § 38 BauGB und dessen materielle Konzentrationswirkung, wobei sie die Ansicht vertritt, ihre städtebaulichen Belange müssten trotzdem berücksichtigt werden. Sie verweist zudem nochmals auf die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens zur 5. Änderung des Bebauungsplans „Beseitigung der Bahnübergänge/Verlegung der Ortsdurchfahrt der L 1250“.

Die Vorhabenträgerin hat repliziert, die Gemeinde habe nicht aufgezeigt, inwiefern die antragsgegenständliche Planung zur GWK mit den erwähnten Bebauungsplänen in Konflikt stünde. Insbesondere zeige sie nicht auf, dass die Umsetzung dieser Bebauungspläne nachhaltig gestört werden würde. Zu einem entsprechenden detaillierten Vortrag sei die Gemeinde indes verpflichtet. Eine strikte Bindungswirkung käme den Bebauungsplänen, wie die Gemeinde selbst erkannt habe, ohnehin nicht zu (§ 38 BauGB). Die Gemeinde sei beteiligt worden und habe keine städtebaulichen Bedenken vorgebracht. Im Übrigen lägen aber auch die Voraussetzungen einer Befreiung vor, da im fraglichen Bereich eine Tiefgarage zulässig sei, das Parkdeck städtebaulich vertretbar sei und außerdem das Wohl der Allgemeinheit (Realisierung einer Eisenbahninfrastrukturanlage) die Abweichung erfordere (§ 31 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BauGB).

Die Anhörungsbehörde stimmt der Vorhabenträgerin insoweit zu, dass bei Vorhaben von überörtlicher Bedeutung wie es vorliegend der Fall ist, die Bebauungspläne keine strikte Bindungswirkung entfalten (vgl. *VGH München*, Urteil vom 06.03.2009, Az.: 22 A 07.40036 = NVwZ-RR 2009, 668 (669)). Voraussetzung hierfür ist, dass die Planfeststellungsbehörde die städtebaulichen Ordnungsvorstellungen der Gemeinde und die Belange des Städtebaus, welche hinter den Festsetzungen des Bebauungsplans zum Ausdruck kommen, in ihrer Abwägung miteinbezieht und die Gemeinde an dem Planfeststellungsverfahren beteiligt wird (*Neumann/Külpmann*, in: *Stelkens/Bonk/Sachs*, VwVfG-Kommentar, 9. Auflage 2018, § 74 Rn. 109). Eine entsprechende Beteiligung hat im Rahmen des durchgeführten Anhörungsverfahrens stattgefunden.

Die Gemeinde weist zudem auf den Umstand hin, dass nach den Planunterlagen die Tunnelportale der bereits hergestellten KWK sowie das in unmittelbarer Nähe geplante Tunnelportal der GWK hinsichtlich der Form unterschiedlich ausgeführt werden sollte. Das Tunnelportal der KWK sei mit einem Rundbogen ausgeführt worden, während das Tunnelportal der GWK mit einer eckigen Ausführungsvariante geplant sei. Gründe für die unterschiedlichen Ausführungsvarianten seien aus Sicht der Gemeinde nicht nachvollziehbar. Sollten konstruktive Gründe für die Rechteckform sprechen, so werde um Darlegung der Gründe gebeten. Die beiden parallel in Sichtweite liegenden Tunnelportale würden als Gesamtensemble am Ortseingang als ortsbildprägend als „Tor“ zur Gemeinde Oberboihingen wirken. Eine unterschiedliche Form der Tunnelportale könne in optischer und städtebaulicher Hinsicht nicht befriedigen. Durch eine gestalterische Angleichung der beiden Tunnelportale mit einem Rundbogen an Stelle einer Rechteckform würden die festgestellten gestalterischen Mängel beseitigt werden können. Die Gemeinde regt an anstatt der Rechteckform einen Rundbogen zu wählen.

Die Vorhabenträgerin hat die Forderung nach einem Rundbogen abgelehnt. Die unterschiedlichen Formen der Tunnelportale (KWK und GWK) seien aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht störend, zumal die Formen nur bei der Fahrt aus dem Ort heraus erkennbar seien und somit nicht als "Tor" zur Gemeinde Oberboihingen wahrgenommen werden würden. Die abweichende Form erkläre sich durch das andere Herstellverfahren: Die KWK sei im Bereich der Unterboihinger Straße in offener Bauweise aus einer Baugrube heraus und mit aufwendigen Ingenieurbauwerken erstellt worden. Die GWK dagegen werde bis zum Portal in bergmännischer Bauweise erstellt, um die vollständige Sperrung der Unterboihinger Straße (vgl. Bauzeit KWK) zu vermeiden.

Im Rahmen der Online-Konsultation hat die Gemeinde hierauf geantwortet, dass die Gemeinde die Ablehnung der Anregung hinsichtlich der Gestaltung des Tunnelportals akzeptiere und die Ausführungen der Vorhabenträgerin zur Kenntnis nehme. Nach Abwägung der verschiedenen Aspekte habe für die Gemeinde die Vermeidung einer Vollsperrung absolute Priorität gegenüber einer gestalterischen Angleichung der Formen. Insoweit werde die Ausführung in eckiger Form akzeptiert.

#### **4.12 Sonstige Belange**

Von den Leitungsträgern haben die Netze BW GmbH und die terranets BW GmbH auf ihre Leitungen im Vorhabengebiet hingewiesen. Sie haben gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken geäußert, legen aber umfangreiche Bestimmungen zum Schutz ihrer Leitungen vor. Die Vorhabenträgerin gibt an die entsprechenden (unten aufgeführten) Leitungen zu kennen und zeigt sich kooperativ hinsichtlich der Forderungen der Leitungsträger.

Das Vorhaben kreuzt die 110-kV-Leitungen Wendlingen-Möhringen, LA 0306 Mast 8A – 9 und Wendlingen-Unterboihingen, LA 9505 Mast 24A – 25A der Netze BW GmbH unterirdisch, weshalb diese den Hinweis tätigt, dass bei Bau-km 0,6+06 mit LA 9505 Mast 24A – 25A der nächste Mast zum Tunnelbauwerk der Mast Nr. 24 A sei. Der horizontale Abstand von der Mastmitte zum Tunnelbauwerk sei ca. 15 m, der vertikale Abstand der Erdoberkante des Mastes zur Oberkante des Tunnelbauwerks betrage ca. 12 m. Der direkte Abstand der Erdoberkante des Mastes zur Außenkante des Tunnelbauwerks betrage ca. 19 m. Hinsichtlich des Bau-km 0,7+92 mit LA 0306 Mast 8A – 9 sei der nächste Mast zum Tunnelbauwerk der Mast Nr. 9. Der horizontale Abstand von der Mastmitte zum Tunnelbauwerk betrage ca. 15 m. Der vertikale Abstand der Erdoberkante des Mastes zur Oberkante des Tunnelbauwerks betrage ca. 14 m. Der direkte Abstand der Erdoberkante des Mastes zur Außenkante des Tunnelbauwerks sei ca. 20,5 m. Die Netze BW GmbH führt weiter aus, dass sie davon ausgehe, dass die Standsicherheit der Masten durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werde.

Die Vorhabenträgerin hat ausgeführt, dass ihr die Unterquerung der 110-KV-Leitung bekannt sei. Die genannten Abstandsmaße seien in der Größenordnung richtig, tatsächlich sei bei Mast Nr. 24A die Überdeckung etwas geringer und der Abstand etwas größer und bei Mast Nr. 9 die Überdeckung etwas höher. Die bisherige und die weitere Planung sowie die Bauausführung seien bzw. würden darauf ausgelegt werden, dass die Standsicherheit der beiden Maste nicht beeinträchtigt werde.

Die terranets bw GmbH hat auf die im Planbereich verlaufende Erdgashochdruckleitung Schwabenleitung DN 500 MOP 56 hingewiesen. Die Gasfernleitung und die Kabel seien gemäß den Vorschriften über Gashochdruckleitungen in einem Schutzstreifen verlegt. Dieser habe eine Breite von 6m (je 3m beiderseits der Rohrachse) und sei grundsätzlich durch die Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit im Grundbuch dinglich gesichert. Die terranets bw GmbH weist zudem einerseits darauf hin, dass im Schutzstreifen für die Dauer des Bestehens der Leitung keine Gebäude, baulichen Anlagen oder ähnliches auf dem Schutzstreifen errichtet oder hineinragen dürfen, zudem weist sie auf diejenigen Einwirkungen auf die Erdgashochdruckleitung hin, die ihrer Ansicht nach vermieden werden müssen. Insbesondere dürfe die maximale Schwinggeschwindigkeit auf der Gasfernleitung von 30 mm/s nicht überschritten werden, gegebenenfalls sei die Unbedenklichkeit der Erschütterungswirkungen durch einen Gutachter zu überprüfen und schriftlich zu bestätigen. Sie bittet weiterhin darum, dass rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten die Betriebsbeauftragten der terranets bw GmbH Betriebsanlage Süd/Deißlingen Kontakt aufgenommen wird.

Die Vorhabenträgerin hat repliziert, dass die Erdgashochdruckleitung DN 500 und das begleitende Telekommunikationskabel bekannt seien. Die Anforderungen an den Schutzstreifen würden bei der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt werden. Bei der Planung zur Ausführung des Sprengvortriebs werde ein entsprechender Sprengsachverständiger eingeschaltet, der die Werte für Schall und Erschütterungen im Vorfeld ermittelt und bewertet. Die Anforderung an die Schwinggeschwindigkeit werde zur Kenntnis genommen.

Nach alledem werden die Belange der Versorgungsunternehmen und Leitungsträger nach Auffassung der Anhörungsbehörde hinreichend berücksichtigt.

