



*Übgeben an Herrn Reinhardt am
2.10.2013 um 14.20 Uhr*

Eisenbahn-Bundesamt, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart

Bearbeitung: Winfried Kögel

Telefon: 07 11 / 2 28 16- 163

Telefax: 07 11 / 2 28 16- 9163

e-Mail: KoegeWi@eba.bund.de
Sb1-kar-stg@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 02.10.2013

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

59163-591pä/008-2304#007

VMS-Nummer

3055318 (30)

Betreff: 1. Planänderung § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG für die Änderung der Planfeststellungsbeschlusses vom 25. Juni 2012, Geschäftszeichen 59100-591ppw/029-2300#008, für den Planfeststellungsabschnitt 2.4 -Albabstiegstunnel- hier: Änderung der Tunnelquerschnitte (Kreisprofil in Korbbogenprofil) in Bahn-km 75,250 bis 81,768 der Strecke 4813 NBS/ABS Stuttgart – Ulm – Augsburg

Bezug: Ihr Antrag vom 27.06.2013 Geschäftszeichen I.BV-SW-S (7) Kuc

Anlagen: - Planänderungsbescheid vom 02.10.2013 im Original und eine Kopie
- Antragsunterlagen mit Genehmigungsvermerk (1-fach)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die 1. Planänderung für den o. g. Planfeststellungsbeschluss wird Ihnen hiermit zugesandt.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

[Handwritten signature]

Kögel

*Orig. -> Doku
Ø BUW 2.4
Ø Re. Br. Pa
Ø Hellen*

DB NETZE <i>7.10.13</i>	
DB ProjektBau GmbH Großprojekt Stuttgart 2 Wendlingen-Ulm	
Eingang: 02. Okt. 2013	
Bearbeitung (Ø)	
Original an	Doku! 104
S 2 1 W U /	087 / 00044

Ø Mk, Mu -> PL Brief Ø Anm UE 25.10a

Hausanschrift:
Olgastraße 13, 70182 Stuttgart

Tel.-Nr. (07 11) 2 28 16-0
Fax-Nr. (07.11) 2 28 16-6 99

Öff. Verkehrsmittel: U-Bahn-Linien: U 5, 6, 7 ab Hauptbahnhof bis Haltestelle Olgaek (von dort 5 Minuten Fußweg durch die Olgastraße)

Überweisungen an Bundeskasse Saarbrücken
Deutsche Bundesbank Filiale Saarbrücken (BLZ 585 000 00)
Konto-Nr. 585 010 20
IBAN: DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az: 59163-591pä/008-2304#007

Datum: 02.10.2013

Bescheid

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

für das Vorhaben

„ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg, Abschnitt Wendlingen –
Ulm, PFA 2.4 Alabstiegstunnel, 1. Planänderung, für die Än-
derung der Tunnelquerschnitte (Kreisprofil in Korbbogenpro-
fil)“,

in Ulm

Bahn-km 75,250 bis 81,768

der Strecke 4813 NBS/ABS Stuttgart - Augsburg

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt / Main,
diese vertreten durch die
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

A.	VERFÜGENDER TEIL	3
A.1.	Feststellung des Plans.....	3
A.2.	Planunterlagen	3
A.3.	Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte	5
A.3.1.	VV BAU und VV BAU-STE	5
A.3.2.	Hinweise.....	5
A.4.	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge der Träger öffentlicher Belange	6
A.5.	Der Bescheid ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.	6
A.6.	Kosten.....	6
B.	BEGRÜNDUNG	6
B.1.	Sachverhalt	6
B.1.1.	Vorhaben.....	6
B.1.2.	Verfahren	7
B.2.	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	9
B.2.1.	Rechtsgrundlage	9
B.2.2.	Zuständigkeit	9
B.3.	Umweltverträglichkeit	9
B.4.	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	10
B.4.1.	Planrechtfertigung	10
B.4.2.	Öffentliche Belange	10
B.4.3.	VV BAU und VV BAU-STE	13
B.4.4.	Zwingende Rechtssätze und Abwägung.....	13
B.5.	Sofortige Vollziehung.....	14
B.6.	Kostenentscheidung	14
C.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....	14

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

Bescheid

zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 25. Juni 2012 für das Vorhaben „Planfeststellungsabschnitt 2.4 Alabstiegstunnel der NBS/ABS Stuttgart – Ulm – Augsburg, Abschnitt Wendlingen - Ulm“, Geschäftszeichen 59100-591ppw/029-2300#008.

A. Verfügender Teil

A.1. Feststellung des Plans

Der geänderte Plan für das Vorhaben „ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg, Abschnitt Wendlingen – Ulm, Planfeststellungsabschnitt 2.4 -Alabstiegstunnel-, 1. Planänderung, für die Änderung der Tunnelquerschnitte (Kreisprofil in Korbbogenprofil)“, Bahn-km 75,250 bis 81,768 der Strecke 4813 NBS/ABS Stuttgart - Augsburg, wird festgestellt. Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt und durch die geänderte Planung ersetzt oder ergänzt wird. Im Übrigen bleibt der festgestellte Plan einschließlich seiner Nebenbestimmungen unberührt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Änderung der Tunnelquerschnitte vom Kreisprofil in ein Korbbogenprofil beim Alabstiegstunnel.

A.2. Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden geänderten Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Deckblatt	
	Inhaltsverzeichnis, Datum 21.06.2013	
	Änderungsbericht zu Erläuterungsbericht Teil III, Beschreibung des Planfeststellungsbereiches vom 21.06.2013 (Seite 1 bis 5)	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Bauwerksverzeichnis Seite 55, 56, 57 und 58	
Anlage 2.3 Bl. 1E von 2	Übersichtslageplan, Gleisplanung, Bahn-km 75,250 bis 78.542, M 1:5.000, Datum 21.06.2013	
Anlage 2.3 Bl. 2E von 2	Übersichtslageplan, Gleisplanung, Bahn-km 78,542 bis 81,758, M 1:5.000, Datum 21.06.2013	
Anlage 6, Bl. 2E von 3	Tunnel Alababstieg, Regelquerschnitt, eingleisig, M 1:100, Datum 21.06.2013	
Anlage 6, Bl. 3E von 3	Tunnel Alababstieg, Regelquerschnitt Zwischenangriff, M 1:100, Datum 21.06.2013	
Anlage 7.3, Bl. 1E von 12	Tunnel Alababstieg, Draufsicht, Tunnelportal Dornstadt Bahn-km 75,825, M1:200, Datum 21.06.2013	
Anlage 7.3, Bl. 2E von 12	Tunnel Alababstieg, Portalbauwerk mit Mikro-Druckwellen-Ausgleich, Ansicht Bahn-km 75,825, Datum 21.06.2013	
Anlage 7.3, Bl. 3E von 12	Tunnel Alababstieg, Portalbauwerk mit Mikro-Druckwellen-Ausgleich, Längsschnitt Gleis Stuttgart/Ulm Bahn-km 75,817 bis 75,870, M1.100, Datum 21.06.2013	
Anlage 7.3, Bl. 4E von 12	Tunnel Alababstieg, Portalbauwerk mit Mikro-Druckwellen-Ausgleich, Querschnitt offene Bauweise, M1:100, Datum 21.06.2013	
Anlage 7.3, Bl. 9E von 12	Tunnel Alababstieg, Verbindungsbauwerk, Grundriss und Querschnitt, Bahn-km 76,800, Datum 21.06.2013	
Anlage 7.3, Bl. 10E von 12	Tunnel Alababstieg, Verbindungsbauwerk, Längsschnitt, Bahn-km 76,800	
	Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg, Bereich Wendlingen-Ulm, PFA 2.4, Alababstieg: Aerodynamische MDW Untersuchung am Tunnel Alababstieg gem. Ril. 853.1002A01, Dokument: 13-19087-T.TVI32(2) vom 11.06.2013	
	Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.4, Alababstieg: Aerodynamische MDW Untersuchung am Tunnel Alababstieg gem. Ril. 853.1002A01, Dokument: 13-19087-T.TVI32(1) vom 11.06.2013	
	Vereinbarungen und Zustimmungen zum Grunderwerb	Nur zur Info

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
Anhang	- Screening Papier der Vorhabensträgerin	Nur zur Info

A, B, C usw. Index für geänderte Planunterlagen

Änderungen sind in den Textteilen der Antragsunterlagen in blau kenntlich gemacht, die ersetzten Textteile sind durchgestrichen dargestellt. Lagepläne werden durch die neue Planung ersetzt. Die geänderten Anlagen sind durch einen Änderungsindex a, b, c usw. gekennzeichnet.

A.3. Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte

A.3.1. VV BAU und VV BAU-STE

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

A.3.2. Hinweise

1. Durch das Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Referat 97 – Landesbergdirektion wurden die Merkblätter zum Hohlraumbau aktualisiert.

◆ **Merkblatt:** „Erforderliche **Angaben** bei der **Herstellung**, wesentlichen **Erweiterung** und **Veränderung** eines **unterirdischen Hohlraums** (z.B. Stollen/Tunnel) in **nicht offener Bauweise**“ **Stand: 22.07.2013**

◆ **Merkblatt:** „**Bau von langen untertägigen Hohlräumen (Tunnel, Stollen etc.) Berücksichtigung der Anforderungen an das Rettungswesen**“ **Stand: 23.07.2013**

2. Bei der Ausführung des Bauvorhabens sind die Baustellenverordnung (BaustellV) und die allgemeinen Grundsätze (Maßnahmen des Arbeitsschutzes) nach § 4 des Arbeitsschutzgesetzes zu beachten.

3. Die planfestgestellten Eisenbahnbetriebsanlagen sind entsprechend den Vorschriften der Eisenbahngesetze und -verordnungen sowie unter Beachtung der allgemein anerkannten Regeln der Technik sicher herzustellen. Für einzelne Baustoffe, Bauarten oder Bauteile, für die noch keine Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt vorliegt, ist diese Zulassung oder eine entsprechende Zustimmung im Einzelfall beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen.
4. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass von allen im Baufeld vorhandenen und betroffenen Leitungs- oder Kabelträgern die neuesten Netzinformationen (Leitungskataster, Netzinformationssysteme) vorliegen bzw. eingeholt und berücksichtigt werden.
Bei erforderlichen Spartenverlegungen hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass im Rahmen der Ausführungsplanung und Baudurchführung die betroffenen Leitungs- oder Kabelträger beteiligt und eingebunden werden.

A.4. Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge der Träger öffentlicher Belange

Die von den Trägern öffentlicher Belange geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.5. Der Bescheid ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

A.6. Kosten

Dieser Beschluss ergeht kostenfrei.

B. Begründung

B.1. Sachverhalt

B.1.1. Vorhaben

Das Eisenbahn-Bundesamt stellte den Plan für den Planfeststellungsabschnitt 2.4 Alabstiegstunnel der NBS/ABS Stuttgart – Ulm – Augsburg, Abschnitt Wendlingen - Ulm“, Geschäftszeichen 59100-591ppw/029-2300#008 mit Datum vom 25. Juni 2012 fest.

Im Erläuterungsbericht, Anlage 1.3 C der Planfeststellungsunterlagen, hat die Vorhabenträgerin neben dem dem Antrag zugrundeliegenden Bauverfahren „Neue ös-

terreichische Tunnelbauweise“ (= Spritzbetonbauweise; NÖT) auch die alternative Bauweise unter Einsatz einer Tunnelvortriebsmaschine (TVM) in Erwägung gezogen. Um in diesem Zusammenhang beide Bauverfahren zu ermöglichen, wurde für die Hauptröhren des Tunnels Alababstieg zunächst ein Kreisquerschnitt gewählt.

In einem weiteren Planungsschritt erfolgte unter Berücksichtigung der konkreten geotechnischen und hydrogeologischen Gebirgsverhältnisse eine Optimierung des Tunnelquerschnittes. Im Ergebnis dieser Optimierung wurden für die Hauptröhren Korbbogenquerschnitte entwickelt, deren Geometrie und Größe abschnittsweise an die unterschiedlichen Entwurfsgeschwindigkeiten angepasst wurden.

Diese Änderung der Regelquerschnitte der Hauptröhren, inkl. der Abschnitte im Portalbauwerk Dornstadt, ist Inhalt der vorliegenden 1. Planänderung für den Planfeststellungsabschnitt 2.4 -Alababstieg-.

Darüber hinaus ermöglichen die Veränderungen im Grundriss der Verbindungsbauwerke durch den Verzicht auf die beidseitigen Nischen eine einfachere, schnellere und somit wirtschaftlichere Herstellung der Querschläge im Vergleich zur bislang geplanten Variante mit jeweils zwei Querschnittswechseln je Bauwerk. Zur Reduzierung der Befüllzeiten der Trockenlöschleitungen werden in den Verbindungsbauwerke 5 und 6 zwei zusätzliche Löschwasserbehälter vorgesehen.

Um im temporären Zwischenangriffstunnel eine Trennung zwischen Fahrbahn und Rettungsweg gewährleisten zu können, ist eine Vergrößerung des Querschnitts erforderlich. Dieser Querschnitt berücksichtigt einen Begegnungsverkehr für Baustellenfahrzeuge, einen abgetrennten Gehweg und den Raum für die Bewetterung. Gleichzeitig schafft man während der Bauzeit neben der Flucht- und Rettungsmöglichkeit in die jeweils andere Hauptröhre eine redundante Möglichkeit zur Selbst- und Fremdrettung.

B.1.2. Verfahren

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin), vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, hat mit Schreiben vom 27.06.2013, Az. I.BV-SW-S (7) Kuc, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg, Abschnitte Wendlingen – Ulm, PFA 2.4 Alababstiegstunnel, 1. Planänderung, für die Änderung der Tunnelquerschnitte (Kreisprofil in Korbbogenprofil)“, in Bahn-km 75,250 bis 81,768 der Strecke 4813 NBS/ABS Stuttgart - Augsburg beantragt. Der Antrag ist am 28.06.2013 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 27. September 2013, Az. 59163-591pä/008-2304#007, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 3a, 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Planänderungsverfahren mit Schreiben vom 04. Juli 2013 Aktenzeichen 59163-591pä/008-2304#007 folgenden Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben:

- Stadt Ulm
- Regierungspräsidium Tübingen
- Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
- Landratsamt Alb-Donau-Kreis

Folgende Träger öffentlicher Belange nutzten dieses Beteiligungsverfahren zur Abgabe von Stellungnahmen, die Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Stellungnahme vom 17.07.2013 Aktenzeichen 24-1/0513.2-21 / NBS PFA 2.4
2	Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Stellungnahme vom 06.08.2013 Aktenzeichen 3824 // 13-05915
3	Landratsamt Alb-Donau-Kreis Stellungnahme vom 07.08.2013, Az. 20P/651.11
4	Stadt Ulm, Stellungnahme vom 13.09.2013 ohne Aktenzeichen

B.2. Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1. Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für den vorliegenden Änderungsplanfeststellungsbeschluss ist § 76 Abs. 3 VwVfG in Verbindung mit § 18d AEG. Hiernach bedarf es bei Planänderungen vor Fertigstellung des Vorhabens (vgl. § 76 Abs. 1 VwVfG) keines Anhörungsverfahrens und keiner öffentlichen Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses. Es handelt sich im vorliegenden Fall um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung, weil das Vorhaben nach Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen im Wesentlichen gleich bleibt. Es ändern sich lediglich in geringem Umfang bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile gegenüber der bisherigen genehmigten Planung im Planfeststellungsabschnitt 2.4.

B.2.2. Zuständigkeit

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

B.3. Umweltverträglichkeit

Eine Pflicht zur Durchführung einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 1 UVPG besteht nicht, da der Gegenstand der geänderten Planung nicht selbst die Kriterien der Nr. 14.7 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung erfüllt. Auch im Rahmen der durch § 3c Abs. 1 in Verbindung mit § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG geforderten allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls hat das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 3a S. 1 UVPG festgestellt, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Nach überschlägiger Prüfung und unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung aufgeführten Kriterien ist das Eisenbahn-Bundesamt insoweit zu der Einschätzung gelangt, dass die Planänderung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann.

B.4. Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1. Planrechtfertigung

Das durch diesen Bescheid geänderte Vorhaben genügt dem in der Rechtsprechung entwickelten Gebot der Planrechtfertigung. Es entspricht den Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und wird durch einen konkreten Bedarf getragen. Die dem Ausgangsbescheid zu Grunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt.

B.4.2. Öffentliche Belange

B.4.2.1. Rechte Dritter

Rechte Dritter und anderer werden durch die Änderung der Tunnelquerschnitte nicht beeinträchtigt.

Für den erweiterten Grunderwerb wegen der Vergrößerung des Regelquerschnittes des Zwischenangriffstunnels wurden die notwendigen vier privatrechtlichen Genehmigungen für die Flurstücke Nr.: 1434, 1461, 1435 und 507 bereits vor der Einleitung des Verfahrens durch die Vorhabenträgerin eingeholt und den Antragsunterlagen beigelegt.

Die Entsorgungsbetriebe EBU und die Stadt Ulm haben in der Stellungnahme darauf hingewiesen, dass bei der weiteren Planung und beim Bau des Tunnels der bestehende Kanal „Rappenbad“ zu beachten ist. Dieser Kanal gehört dem Land Baden-Württemberg. Die Vorhabenträgerin führte hierzu in ihrer Stellungnahme vom 25.09.2013 aus, dass dieser Kanal in der Planung des Alabstiegstunnels im Planfeststellungsabschnitt 2.4 berücksichtigt wurde. Sie führte weiterhin aus, dass zwischen der DB Netz AG und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben am 04.06./25.01.2012 eine entsprechende Rahmenvereinbarung abgeschlossen wurde.

B.4.2.2. Geologische und hydrogeologische Verhältnisse

Aussagen bezüglich der geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse sind von den beschriebenen Planänderungen nicht betroffenen.

B.4.2.3. Auswirkung auf die Mikrodruckwellen

Aufgrund der geänderten Randbedingungen musste der MDW-Nachweis aus dem Geschäftsjahr 2009 wiederholt werden. In dieser Unterlage wurde die von den Portalen des Alabstiegstunnels abgestrahlten MDW-Emissionen analog der in der Richtlinie der DB Netz AG Ril 853 beschriebenen Vorgehensweise erläutert.

Mit den neuen Referenzfahrzeugen konnte durch die Vorhabenträgerin der Nachweis für das Einfahrportal Dornstadt (Planungsstand 22.03.2012) zuerst nicht erbracht werden. Ein überarbeitetes Maßnahmenkonzept mit einem 10 m unterirdisch verlängerten Haubenbauwerk am Portal Dornstadt wurde daraufhin vorgestellt und die MDW-Emission am Portal Ulm neu bestimmt. Das verlängerte Haubenbauwerk senkt die zu erwartenden Mikrodruckwellen-Emissionen am Portal Ulm unter die aktuellen geforderten Richtwerte.

Die prognostizierten MDW-Immissionen im Nahbereich der Tunnelportale sowie an den nächstgelegenen Immissionsorten in der Nachbarschaft halten den Richtwert von 115 dB(C) für den C-bewerteten Spitzenschalldruckpegel gemäß Richtlinie der DB Netz AG Ril 853.1002A01 (Fassung vom 01.02.2013) an allen Tunnelportalen ein.

Im Vergleich zu der dem Planfeststellungsbeschluss vom 25.06.2012 zugrundeliegenden Planung sinken die zu erwartenden Mikrodruckwellen-Emissionen am Portal Ulm.

B.4.2.4. Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung

Aussagen und Festlegungen der Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung sind von den beschriebenen Planänderungen nicht betroffenen. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Mikrodruckwellenthematik siehe Abschnitt B.4.2.3.

B.4.2.5. Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Aussagen und Festlegungen des landschaftspflegerischen Begleitplanes sind von den beschriebenen Planänderungen nicht betroffen.

B.4.2.6. Bauleistik

Durch die Verkleinerung des Ausbruchquerschnittes der Tunnel-Haupttröhren fallen insgesamt weniger Massentransporte an. Das bestehende Grobkonzept zur Verwertung der Ausbruch- und Aushubmassen behält seine Gültigkeit. Das Feinkonzept mit den aktuellen Massen wird im Zuge der Ausführungsplanung von der Vorhabenträgerin ausgearbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

B.4.2.7. Katastrophen- und Brandschutz

Die Abteilung Feuerwehr und Katastrophenschutz der Stadt Ulm hat in der Stellungnahme vom 13.09.2013 daraufhin gewiesen, dass durch die Änderung des Regelquerschnittes der Haupttunnel des Alababstiegs die erforderliche befahrbare Breite auf Schienenoberkante (SO) von mindestens 6,75 m nicht unterschritten werden darf. Das Konzept der abschnittweisen Befüllung der Trockenlöschwasserleitung sollte im Rahmen der weiteren Planung detaillierter dargestellt und mit der Feuerwehr der Stadt Ulm abgestimmt werden.

Die Vorhabenträgerin führte in ihrer Stellungnahme vom 25.09.2013 Geschäftszeichen I.GP(7)Re aus, dass die befahrbare Breite auf Schienenoberkante (SO) von 6,75 m in der Planung des Planfeststellungsabschnittes 2.4 berücksichtigt wurde. Die wurde bereits im Heft zur Überprüfung der Strecke dem Eisenbahn-Cert (EBC) vorgelegt und mit dem Bewertungsbericht Nr. 0696/002/2010 vom 20.09.2010 für die 1. Planänderung nach Planfeststellungsbeschluss hinterlegten Querschnitt bestätigt.

Zwischenzeitlich wurde durch die Vorhabenträgerin das Konzept -im Entwurf- mit der zuständigen Abteilung Feuerwehr der Stadt Ulm am 24.09.2013 vorgestellt. Sie hat im diesem Zusammenhang auch zugesagt, die Detailplanung im Rahmen der Ausführungsplanung mit den zuständigen Behörden der Stadt Ulm abzustimmen.

B.4.2.8. Vereinbarkeit der 1. Planänderung zu anderen Vorhaben

Die SWU Verkehr GmbH plant im Auftrag der Stadt Ulm zeitgleich eine Straßenbahntrasse zwischen dem Ulmer Theater und der Wissenschaftsstadt. Das Planfeststellungsverfahren dazu wurde im Dezember 2012 beantragt. Die Trasse der Straßenbahn kreuzt die Planfeststellungsabschnitte 2.4 „Alababstieg“ und 2.5a1 „Einführung Ulm Hbf“ der NBS mit einer Straßenbahnbrücke. Es wurde darauf verwiesen, dass die 1. Planänderung des Planfeststellungsabschnittes 2.4 keine ausgelösten Änderungseinflüsse auf das Straßenbahnbrückenbauwerk der SWU und Stadt weder monetäre noch zeitliche Erschwernisse zur Folge haben darf. Die Vorhabenträgerin führt zu diesem Sachverhalt in der Stellungnahme vom 25.09.2013 dazu aus, dass dies gewährleistet werde, weil der Alababstiegstunnel in einer Entfernung zur neuen Kienlesbergbrücke der SWU verläuft und der Vortrieb-welchen Querschnitt auch immer –von Dornstadt bzw. vom Zwischenangriff im Lehrer Tal aus erfolgen wird und nicht von Ulm in Richtung Norden. Zwischen der

DB Netz AG und der SWU Verkehr GmbH wurde am 08.05./12.06.2013 eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen, die u.a. auch die Grundsätze der Kostentragung regelt. Darüber hinaus werden zwischen den beiden Vertretern, der DB Netz AG und der SWU Verkehr GmbH, eine Baudurchführungs- und eine Kreuzungsvereinbarung erstellt. Durch diese vertraglichen Regelungen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass die beiden Vorhaben, die der DB Netz AG und die der SWU Verkehr GmbH, ohne größere Komplikationen unabhängig voneinander durchgeführt werden können.

B.4.3. VV BAU und VV BAU-STE

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

B.4.4. Zwingende Rechtssätze und Abwägung

Die Änderungsplanfeststellung und die Anordnung der Nebenbestimmungen trägt allen Vorschriften Rechnung, die zwingende Anforderungen an das Vorhaben stellen. Im Übrigen stellen der Änderungsplanfeststellungsbeschluss und die auf § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG beruhenden Nebenbestimmungen das Ergebnis einer Abwägung im Sinne des § 18 S. 2 AEG dar, die alle von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange - einschließlich der Umweltverträglichkeit - berücksichtigt. Im Rahmen dieser Abwägung wurde nicht nur jeder einzelne öffentliche oder private Belang dem öffentlichen Interesse an der Durchführung des Vorhabens gegenübergestellt, sondern auch eine Gesamtabwägung aller gegen das Projekt sprechenden Belange mit den für das Vorhaben streitenden Belangen vorgenommen. Dabei ist die Planfeststellungsbehörde zu der Auffassung gelangt, dass weder einzelne öffentliche oder private Belange noch die Summe aller dem Vorhaben entgegenstehenden Belange gegenüber den öffentlichen Interessen an der Realisierung des Projektes überwiegen.

B.5. Sofortige Vollziehung

Die Aus-/ Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg ist in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege mit dessen Fortschreibung 2003 unter „1. Vordringlicher Bedarf“ im Abschnitt a) „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ als laufende Nummer 20 eingestellt. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSchwAG). Damit ist für die Aus-/ Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg vordringlicher Bedarf festgestellt. Der Planfeststellungsbeschluss vom 25. Juni 2012 ist daher gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar. Dies gilt gleichermaßen für die hierauf bezogene Planänderung.

B.6 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV). Für Planänderungen gibt es keinen Gebührentatbestand.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Verwaltungsgerichtshof Mannheim, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim

erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte [Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart] und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

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

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

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Bescheid hat gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 3 VwGO in Verbindung mit § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Bescheid nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Bescheides beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg gestellt und begründet werden.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Stuttgart, den 02.10.2013
Az.: 59163-591pä/008-2304#007
VMS-Nr.: 3055318 (30)

Im Auftrag

Kögel



Ausbau und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg Bereich Wendlingen – Ulm

Planfeststellungsabschnitt 2.4 Albabstieg

1. Planänderung nach PFB 2.4

Vorhabenträgerin:

DB Netz AG
vertreten durch
DB ProjektBau GmbH
Großprojekt Stuttgart 21-Wendlingen-Ulm
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Stuttgart, den 21.06.2013

i.V. Kirsbaum

Bearbeitung:

Müller + Hereth
Ingenieurbüro für Tunnel- und Felsbau GmbH
Karlstraße 46b
76133 Karlsruhe

Entscheidung nach § 76 (3) VwVfG
59163-591pä/008-2304#007
vom 02.10.2013
Im Auftrag
(Kögel)
Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart



Inhalt

Änderungsbericht zu Anlage 1.3C

Anlage 3E	Bauwerksverzeichnis (Auszug)	
Anlage 2.3		
Blatt 1E	Übersichtslageplan Gleisplanung NBS km 75,250 ... km 78,542	M 1:5.000
Blatt 2E	Übersichtslageplan Gleisplanung NBS km 78,542 ... km 81,768	M 1:5.000
Anlage 6		
Blatt 2E	Regelquerschnitt, eingleisig	M 1 : 100
Blatt 3E	Regelquerschnitt Zwischenangriff	M 1 : 100
Anlage 7.3		
Blatt 1E	Draufsicht Tunnelportal Dornstadt km 75,825	M 1 : 200
Blatt 2E	Portalbauwerk mit Mikro-Druckwellen- Ausgleich, Ansicht km 75,825	M 1 : 100
Blatt 3E	Portalbauwerk mit Mikro-Druckwellen- Ausgleich, Längsschnitt	M 1 : 100
Blatt 4E	Portalbauwerk mit Mikro-Druckwellen- Ausgleich, Querschnitt offene Bauweise	M 1 : 100
Blatt 9E	Verbindungsbauwerk, Grundriss und Querschnitt, km 76,800	M 1 : 100
Blatt 10E	Verbindungsbauwerk, Längsschnitt, km 76,800	M 1 : 100
Anhang		
Anhang 1	Gutachten Mikrodruckwellen (Aerodynamische und Akustische Bewertung er MDW- Immissionen)	
Anhang 2	Vereinbarungen Grunderwerb	
Anhang 3	Umwelterklärung	





Ausbau und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg Bereich Wendlingen – Ulm

Planfeststellungsabschnitt 2.4 Albabstieg

Änderungsbericht zu:

Anlage 1.3 C

Erläuterungsbericht Teil III

Beschreibung des Planfeststellungsbereiches

Entscheidung nach § 76 (3) VwVfG
59163-591pä/008-2304#007
vom 02.10.2013
Im Auftrag
(Kögel)
Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart



Vorhabenträgerin:

DB Netz AG
vertreten durch
DB ProjektBau GmbH
Großprojekt Stuttgart 21-Wendlingen-Ulm
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Stuttgart, den 21.06.2013

t.v. Mithaus

Bearbeitung:

Müller + Hereth
Ingenieurbüro für Tunnel- und Felsbau GmbH
Karlsruhe 46b
76133 Karlsruhe

I Inhaltsverzeichnis

I	Inhaltsverzeichnis	I
1	Übersicht zu den Planänderungen	1
1.1	Allgemeine Beschreibung und Begründung der Planänderungen...	1
1.2	Übersicht der geänderten Unterlagen.....	2
2	Auswirkungen der Planänderungen auf das Bauvorhaben	3
2.1	Umweltverträglichkeit	3
2.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	3
2.3	Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung	3
2.4	Geologische und hydrogeologische Verhältnisse	4
2.5	Seitenwind.....	4
2.6	Auswirkung auf die Mikrodruckwellen	4
2.7	Feinstäube	4
3	Bauleistungen	5
4	Grunderwerb	5

1 Übersicht zu den Planänderungen

1.1 Allgemeine Beschreibung und Begründung der Planänderungen

Wie im Erläuterungsbericht, Anlage 1.3 C der Planfeststellungsunterlagen, beschrieben, hat die Vorhabensträgerin neben dem, dem Antrag zugrundeliegenden, Bauverfahren „Neue österreichische Tunnelbauweise“ (= Spritzbetonbauweise; NÖT) auch die alternative Bauweise unter Einsatz einer Tunnelvortriebsmaschine (TVM) in Erwägung gezogen. Um in diesem Zusammenhang beide Bauverfahren zu ermöglichen, wurde für die Hauptrohren des Tunnels Alabastieg zunächst ein Kreisquerschnitt gewählt.

In einem weiteren Planungsschritt erfolgte unter Berücksichtigung der konkreten geotechnischen und hydrogeologischen Gebirgsverhältnisse eine Optimierung des Tunnelquerschnittes. Im Ergebnis dieser Optimierung wurden für die Hauptrohren Korbbogenquerschnitte entwickelt, deren Geometrie und Größe abschnittsweise an die unterschiedlichen Entwurfsgeschwindigkeiten angepasst wurden.

Diese Änderung der Regelquerschnitte der Hauptrohren, incl. der Abschnitte im Portalbauwerk Dornstadt, ist Inhalt der vorliegenden 4. Planänderung zum PFA 2.4 Alabastieg.

Darüber hinaus ermöglichen die Veränderungen im Grundriss der Verbindungsbauwerke, durch den Verzicht auf die beidseitigen Nischen, eine einfachere, schnellere und somit wirtschaftlichere Herstellung der Querschläge, im Vergleich zur bislang geplanten Variante, mit jeweils zwei Querschnittswechseln je Bauwerk. Zur Reduzierung der Befüllzeiten der Trockenlöschleitungen werden in den Verbindungsbauwerke 5 und 6 zwei zusätzliche Löschwasserbehälter vorgesehen.

Um im temporären Zwischenangriffstunnel eine Trennung zwischen Fahrbahn und Rettungsweg gewährleisten zu können ist eine Vergrößerung des Querschnitts erforderlich. Dieser Querschnitt berücksichtigt einen Begegnungsverkehr für Baustellenfahrzeuge, einen abgetrennten Gehweg und den Raum für die Bewetterung. Gleichzeitig schafft man während der Bauzeit neben der Flucht- und Rettungsmöglichkeit in die jeweils andere Hauptröhre eine redundante Möglichkeit zur Selbst- und Fremdrettung.

Mit der Novellierung der Richtlinie 853 der DB Netz AG erfolgte eine Aktualisierung der Anforderungen an den Immissionsschutz, insbesondere im Zusammenhang mit der Mikrodruckwellen-Thematik. Auf dieser Grundlage wurde für den Tunnel Alabastieg unter Einbeziehung des Fachgebiets

Aerodynamik und Akustik der DB Systemtechnik GmbH untersucht, ob und in welchem Umfang Maßnahmen zur Minderung der Mikrodruckwellen-Emissionen erforderlich sind.

Im Ergebnis dieser Untersuchungen und eines darauf basierenden Variantenvergleichs wurden die Lüftungsöffnungen zum Druckausgleich in Lage und Größe neu definiert und das Portalbauwerk um 10 m verlängert. Gleichzeitig wurde die untertägig herzustellende Tunnelstrecke um den gleichen Betrag gekürzt. Somit erfolgte keine Änderung der Gesamtlänge des Tunnelbauwerks.

1.2 Übersicht der geänderten Unterlagen

Im Ergebnis der unter 1.1 beschriebenen Überlegungen wurden folgende Planänderungsunterlagen erarbeitet:

Änderungsbericht zu Anlage 1.3C

Anlage 3E Bauwerksverzeichnis (Auszug)

Anlage 2.3

Blatt 1E	Übersichtslageplan Gleisplanung NBS km 75,250 ... km 78,542	M 1:5.000
Blatt 2E	Übersichtslageplan Gleisplanung NBS km 78,542 ... km 81,768	M 1:5.000

Anlage 6

Blatt 2E	Regelquerschnitt, eingleisig	M 1 : 100
Blatt 3E	Regelquerschnitt Zwischenangriff	M 1 : 100

Anlage 7.3

Blatt 1E	Draufsicht Tunnelportal Dornstadt km 75,825	M 1 : 200
Blatt 2E	Portalbauwerk mit Mikro-Druckwellen- Ausgleich, Ansicht km 75,825	M 1 : 100
Blatt 3E	Portalbauwerk mit Mikro-Druckwellen- Ausgleich, Längsschnitt	M 1 : 100
Blatt 4E	Portalbauwerk mit Mikro-Druckwellen- Ausgleich, Querschnitt offene Bauweise	M 1 : 100
Blatt 9E	Verbindungsbauwerk, Grundriss und Querschnitt, km 76,800	M 1 : 100
Blatt 10E	Verbindungsbauwerk Längsschnitt, km 76,800	M 1 : 100

Anhang

2 Auswirkungen der Planänderungen auf das Bauvorhaben

2.1 Umweltverträglichkeit

Die beschriebenen Planänderungen haben keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Umweltverträglichkeit.

Dies gilt in Hinblick

- auf das Schutzgut Mensch,
- auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen,
- auf das Schutzgut Boden,
- auf das Schutzgut Wasser,
- auf das Schutzgut Klima/Luft,
- auf das Schutzgut Landschaft und
- auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.

Auch auf die Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern hat die Planänderung keine Auswirkungen.

2.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Aussagen und Festlegungen des landschaftspflegerischen Begleitplanes sind von den beschriebenen Planänderungen nicht betroffen.

2.3 Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung

Aussagen und Festlegungen der Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung sind von den beschriebenen Planänderungen nicht betroffen. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Mikrodruckwellenthematik s. Abschnitt 2.6.

2.4 Geologische und hydrogeologische Verhältnisse

Aussagen bezüglich der geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse sind von den beschriebenen Planänderungen nicht betroffen.

2.5 Seitenwind

Aussagen bezüglich der Seitenwindverhältnisse sind von den beschriebenen Planänderungen nicht betroffen.

2.6 Auswirkung auf die Mikrodruckwellen

Die prognostizierten MDW-Immissionen im Nahbereich der Tunnelportale sowie an den nächstgelegenen Immissionsorten in der Nachbarschaft halten den Richtwert von 115 dB(C) für den C-bewerteten Spitzenschalldruckpegel gemäß Ril 853.1002A01 (Fassung vom 01.02.2013) an allen Tunnelportalen ein.

Im Vergleich zu der dem Planfeststellungsbeschluss vom 25.06.2012 zugrundeliegenden Planung sinken die zu erwartenden Mikrodruckwellen-Emissionen am Portal Ulm.

2.7 Feinstäube

Aussagen und Festlegungen bezüglich der Staubemissionen durch den Eisenbahnbetrieb sind von den beschriebenen Planänderungen nicht betroffen.

3 Baulogistik

Durch die Verkleinerung des Ausbruchquerschnittes der Tunnel-Haupttröhren fallen insgesamt weniger Massentransporte an. Das bestehende Grobkonzept zur Verwertung der Ausbruch- und Aushubmassen behält seine Gültigkeit. Das Feinkonzept mit den aktuellen Massen wird im Zuge der Ausführung ausgearbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

4 Grunderwerb

Die Planänderungen haben mit Ausnahme der nachfolgend beschriebenen Änderung keine Auswirkungen auf den Grunderwerb.

Für den erweiterten Grunderwerb wegen der Vergrößerung des Regelquerschnittes des Zwischenangriffstunnels wurden die notwendigen privatrechtlichen Genehmigungen bereits eingeholt.

Betroffen sind folgende Grundstücke:

Lfd. Nr. GE-verz.	Gemarkung	Flurstück	Eigentümer	Abgeschlossene Vereinbarung
301	Ulm	1434	Stadt Ulm	AZ: B-SW-NBS-2.4-Ulm-026-M gez. am 13./ 17.06.2013
302	Ulm	1461	Land B-W	AZ: B-SW-NBS-2.4-Ulm-048-M gez. am 04./ 10.04.2013
303	Ulm	1435	Stadt Ulm	AZ: B-SW-NBS-2.4-Ulm-026-M gez. am 13./ 17.06.2013
241	Lehr	507	Stadt Ulm	AZ: B-SW-NBS-2.4-Ulm-026-M gez. am 13./ 17.06.2013

Die Vereinbarungen AZ: B-SW-NBS-2.4-Ulm-026-M und AZ: B-SW-NBS-2.4-Ulm-048-M sind den Planänderungsunterlagen im Anhang beigefügt.