



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az: 59163-591pä/008-2304#008
Datum: 02.10.2013

KOPIE

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, 2. Planänderung, Vergröße-
rung der Portalbaugrube Ulm im Nordkopf des Bf Ulm Hbf“,

in Ulm

Bahn-km 81,78 bis 81,81

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	4
A.3.1.	Altlasten und Bodenschutz	4
A.3.2.	Grundwasser und Grundwasserschutz	4
A.3.3.	VV BAU und VV BAU-STE	5
A.3.4.	Hinweise.....	5
A.4.	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge der Träger öffentlicher Belange	7
A.5.	Der Bescheid ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.	7
A.6.	Kosten	7
B.	BEGRÜNDUNG	7
B.1.	Sachverhalt	7
B.1.1.	Vorhaben.....	7
B.1.2.	Verfahren	8
B.2.	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	9
B.2.1.	Rechtsgrundlage	9
B.2.2.	Zuständigkeit	10
B.3.	Umweltverträglichkeit	10
B.4.	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	10
B.4.1.	Planrechtfertigung	10
B.4.2.	Öffentliche Belange	11
B.4.3.	VV BAU und VV BAU-STE	14
B.4.4.	Zwingende Rechtssätze und Abwägung.....	14
B.5.	Sofortige Vollziehung.....	16
B.6	Kostenentscheidung	16
C.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....	16

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, Abschnitte Wendlingen – Ulm, PFA 2.4 Alabstiegstunnel, 2. Planänderung, Vergrößerung der Portalbaugrube Ulm im Nordkopf des Bf Ulm Hbf“ in Bahn-km 81,78 bis 81,81 der Strecken 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 Vergrößerung der Portalbaugrube Ulm in Ulm Hbf.

A.2. Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden geänderten Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
ohne Nr.	Erläuterungsbericht vom 27.06.2013 (Seite 1 bis 6)	

Anlage 1.	Übersichtslageplan, Portal Ulm, Baugrubenvergrößerung, M 1:5000	Nur zur Info
Anlage 2.	Blatt 1 von 1, Lageplan, Bauleistik Portal Ulm, Baugrubenvergrößerung, M 1:1000, Datum 28.06.2013,	
Anlage 3.	Blatt 1 von 1, Längsschnitt, Bauleistik, Portal Ulm/Geologie, Baugrubenvergrößerung, M 1:1000/250, Datum 28.06.2013	
Anlage 4	Stellungnahmen, Freigaben,	Nur zur Info
Anhang Anlage 4	- Screening Papier der Vorhabenträgerin - Schutzkonzept für die Zauneidechse	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. Altlasten und Bodenschutz

1. Durch die Vorhabenträgerin ist für diese 2. Planänderung im Bereich der Portalbaugrube Ulm Nordseite Bf Ulm Hbf ein anerkannter Bodengutachter/Sachverständiger zu bestellen. Der Bodengutachter/Sachverständige ist der Stadt Ulm, Abteilung Umweltrecht rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen bzw. bekannt zu geben.
2. Die Aushubmaßnahmen sind von einem Bodengutachter/Sachverständigen, der nachweislich entsprechende Kenntnisse in der Boden- und Altlastenbearbeitung aufweist, zu begleiten. Werden Bodenverunreinigungen festgestellt, sind die Aushubmaßnahmen in diesem Bereich einzustellen und die Stadt Ulm, Abteilung Umweltrecht und Gewerbeaufsicht und das Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich zu informieren.
3. Eine Wiederaufnahme der Aushubarbeiten bedarf einer Zustimmung durch die Stadt Ulm, Abteilung Umweltrecht und Gewerbeaufsicht.

A.3.2. Grundwasser und Grundwasserschutz

1. Zur Wiederherstellung der Wasserumlaufbarkeit ist mindestens jede 5. Bohle bis ca. 5 m unter die neue Geländeoberkante auszubauen.

2. Vor Beginn des Bodenaushubs ist eine maximale Wassermenge, die nach Fertigstellung der Baugrube in den öffentlichen Kanal abgeleitet werden kann, in Abstimmung mit der Stadt Ulm, Abteilung Umweltrecht und Gewerbeaufsicht festzulegen. Sofern diese Wassermenge (Schwellenwert) überschritten wird, sind Minimierungsmaßnahmen (z. B. Verpressmaßnahmen) erforderlich. Die ggf. erforderlichen Verpressmaßnahmen sind vor Beginn im Rahmen der Ausführungsplanung noch darzustellen und zu beschreiben. Darüber hinaus sind mit der unteren Wasserbehörde die vorgesehenen Einleitungsgrenzwerte sowie der geplante Beprobungsrhythmus abzustimmen.
3. Sofern Grundwassermessstellen im Zuge der Baumaßnahmen verschlossen werden müssen, sind Ersatzmessstellen in Abstimmung mit der Abteilung Umweltrecht und Gewerbeaufsicht der Stadt Ulm zu erstellen.
4. Werden Grundwassermessstellen im Zuge der Baumaßnahme zerstört, sind Ersatzmessstellen in Abstimmung mit der Abteilung Umweltrecht und Gewerbeaufsicht der Stadt Ulm zu erstellen.
5. Das abgestimmte Grundwassermonitoring ist mindestens 6 Monate vor Beginn der Herstellung der Baugrube (bzw. Setzen der Spundwände bzw. Vorbohren für die Spundwände) zu starten. Die Stadt Ulm Abteilung Umweltrecht und Gewerbeaufsicht ist über den Beginn des Grundwassermonitorings in Kenntnis zu setzen.

A.3.3. 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.3.4. Hinweise

1. Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin zu gewährleisten, dass die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen" vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) beachtet wird.
2. Bei der Ausführung des Bauvorhabens sind die Baustellenverordnung (BaustellV) und die allgemeinen Grundsätze (Maßnahmen des Arbeitsschutzes) nach § 4 des Arbeitsschutzgesetzes zu beachten.

3. Diese Entscheidung entbindet die Vorhabenträgerin nicht von den Verpflichtungen, die ihr hinsichtlich der Verwertung oder Beseitigung anfallenden Abfalls aus dem Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (KrWG) und der Nachweisverordnung in Verbindung mit den landesgesetzlichen Regelungen obliegen.
4. Während der Baumaßnahmen ist streng darauf zu achten, dass eine Verunreinigung des Wassers (z.B. durch Erdaushub, Baustoffe, Betonzusatzmittel, Zementwässer, Kraftstoffe, Schmier- und Schalöle, Mineralöl oder andere wassergefährdende Stoffe usw.) oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften oder des Wasserabflusses nicht zu besorgen ist (§§ 32 Abs. 2, 49 Abs. 2 WHG). In diesem Zusammenhang wird auf die Haftung nach § 89 WHG hingewiesen.
5. 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.
6. Aus Gründen der Gefahrenabwehr ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass keine bodeneingreifenden Maßnahmen auf dem Gelände durchgeführt werden, bevor dieses durch ein Fachunternehmen bzw. einen Sachkundigen auf Kampfmittel untersucht und gegebenenfalls geräumt worden ist. Die Zuständigkeit zur Durchführung dieser Maßnahme liegt nach den einschlägigen Vorschriften beim Grundstückseigentümer. Alle erforderlichen Maßnahmen hat die Vorhabenträgerin mit den verantwortlichen Stellen der DB Netz AG vor Baubeginn abzustimmen.
7. 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. Neben dem eigentlichen Bau des Tunnels umfasst das Baurecht auch die Errichtung einer Baugrube für das Portalbauwerk im Nordkopf des Bahnhofs Ulm Hbf.

Die Stadtwerke Ulm haben in der Zwischenzeit eine Planung für eine Straßenbahnbrücke über die Gleisanlagen des Nordkopfs Bf Ulm Hbf aufgestellt, die ab Jan. 2014 bis Dez. 2016 im Baufeld der NBS gleichzeitig mit den Maßnahmen der NBS gebaut werden soll. Damit gegenseitige Behinderungen im Bauablauf von NBS und Straßenbahnbrücke vermindert werden, muss die Baugrube des NBS Portalbauwerks um jenen Teil vergrößert werden, in den später die nördlichen Blöcke des künftigen NBS-Trogbauwerkes (Gegenstand des gegenwärtig noch laufenden Planfeststellungsverfahrens 2.5a1) gestellt werden sollen.

Dominierender Grund ist das Aufstellen von Hilfsstützen für die Straßenbahnbrücke, die an der Stelle stehen müssen, wo die NBS-Trogbaugrube zu liegen kommt. Dadurch würde eine zeitliche Abhängigkeit beider Projekte geschaffen werden. Eine Entflechtung kann gelingen, wenn zuerst die NBS-Baugrube ausgehoben wird, und anschließend die Hilfsstützen der Straßenbahnbrücke in diese Baugrube hineingestellt werden.

Weiterhin erfordert der wegen des ausstehenden Planfeststellungsbeschlusses für den PFA 2.5a1 modifizierte Bauablauf für den Portalbereich eine Erweiterung der Portalbaugrube um eine mit Baustellenfahrzeugen befahrbare Zufahrt.

Ausschließlich die Vergrößerung der Portalbaugrube ist Gegenstand dieser Planänderung. Es wurden keine Bauwerke des NBS-Troges (in Fortsetzung des Tunnelportals nach Süden) beantragt. Diese sind im Verfahren für den PFA 2.5a1 – Ulm Hbf enthalten und wird erst mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses 2.5a1 genehmigt.

B.1.2. Verfahren

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin), vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, hat mit Schreiben vom 28.06.2013, 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 Alabstiegstunnel, 2. Planänderung, Vergrößerung der Portalbaugrube Ulm im Nordkopf des Bf Ulm Hbf“ in Bahn-km 81,78 bis 81,81 der Strecken 4813 NBS/ABS Stuttgart - Augsburg beantragt. Der Antrag ist am 28.06.2013 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 04. September 2013, Az. 59163-591pä/008-2304#008, 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#008 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 01.08.2013 Aktenzeichen 24-1/0513.2-21 / NBS PFA 2.4
2	Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Stellungnahme vom 05.08.2013 Aktenzeichen 3824 // 13-05963
3	Landratsamt Alb-Donau-Kreis Stellungnahme vom 07.08.2013, Az. 20P/651.11
4	Stadt Ulm, Stellungnahme vom 23.08.2013 Aktenzeichen SUB/Kp

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 Vergrößerung der Portal-Baugrube nicht nachteilig beeinträchtigt.

B.4.2.2. Auswirkungen der Baugrube auf das Grundwasser

Das grundsätzliche Anlegen der Portal-Baugrube wurde bereits im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren behandelt. In der Baugrube findet eine Gewässerbenutzung nach § 9 WHG statt (Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser). Diese Auswirkung des Vorhabens auf das Grundwasser ändert sich durch die Planänderung nicht. Anfallende Wässer werden gefasst und nach Beprobung - bei Erfordernis über eine vorgehaltene Aufbereitungsanlage - in die örtliche Kanalisation geleitet. Das Umweltamt der Stadt Ulm hat dieser Vorgehensweise mit Schreiben vom 20. August 2013 zugestimmt.

Für die Erstellung der größeren Baugrube ist folgender Ablauf geplant: Nach Einbringen der Spundwände wird der Boden – zunächst im Trockenen, dann zum Teil unter Wasser – bis auf die notwendige Tiefe ausgehoben. Das Betonieren der Baugrubensohle erfolgt unter Wasser. Anschließend wird die Baugrube gelenzt und stünde für den eigentlichen Trogbau des Planfeststellungsabschnittes 2.5 a1 zur Verfügung; für die Blöcke des Trogbauwerks ist jedoch der Planfeststellungsbeschluss 2.5a1 notwendig, der gegenwärtig noch nicht vorliegt. Das Wasser, das durch die Spundwandschlösser und als Schichtenwasser in die Baugrube dringt, wird gefasst. Die Vorhabenträgerin sicherte zu, dass dieses Wasser und das gelenzte Wasser nach Beprobung – bei Erfordernis über eine vorgehaltene Aufbereitungsanlage - in die örtliche Kanalisation abgeleitet wird. Mit Schreiben vom 13.09.2013 Geschäftszeichen I.GP (7) He hat die Vorhabenträgerin zugesichert die Auflagen, Bedingungen und Hinweise der Stadt Ulm entsprechend umzusetzen.

Die beantragte 2. Planänderung für den Planfeststellungsabschnitt 2.4 ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft und dem Grundwasserschutz zu vereinbaren. Geringfügige Beeinträchtigungen des Grundwassers, die durch den Bau, insbesondere beim Betoniervorgang der neuen Trogfundamente für die NBS sowie Bohrpfahlgründungen für die neuen Pfeiler der neuen Straßenbahnüberführung im Bereich der NBS, können nicht ausgeschlossen werden. Quantitative und

dauerhafte Beeinträchtigungen des Grundwassers sind jedoch nicht zu erwarten. Durch die zusätzlichen Nebenbestimmungen unter A.3.2 ist sichergestellt, dass die entsprechenden Schutzvorkehrungen durch die Vorhabenträgerin getroffen werden müssen und somit eine Gefährdung des Grundwassers nicht zu besorgen ist.

B.4.2.3. Geotechnische und hydrogeologische Untersuchungen

Für die gegenständlichen Einzelbauwerke „Portalbaugrube“ und „Troglöcke Nord“ und deren Baugruben wurden im Rahmen der Entwurfsplanung alle erforderlichen geotechnischen und hydrogeologischen Untersuchungen durch die Vorhabenträgerin durchgeführt und in der ingenieurgeologischen, hydrogeologischen und wasserwirtschaftlichen Stellungnahme zum 4. Erkundungsprogramm (Arge WUG, 2009) dokumentiert. Ein zeitliches Vorziehen der Baugrube für die „Troglöcke Nord“ und deren verfahrensbedingte Integration in den Planfeststellungsabschnitt 2.4 Alabstieg bedingt somit keine zusätzlichen Erkundungsmaßnahmen vor Baubeginn. Ein zeitliches Vorziehen der Baugrube für die „Troglöcke Nord“ und deren verfahrensbedingte Integration in den Planfeststellungsabschnitt 2.4 Alabstieg bedingt somit keine zusätzlichen Erkundungsmaßnahmen vor Baubeginn.

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 15.08.2013 unter anderem auch zugesagt, dass sie die seitens des Regierungspräsidiums Freiburg, in der Stellungnahme vom 05.08.2013 Aktenzeichen 3824 // 13-05963, geforderte ingenieurgeologische Begleitung der Baumaßnahme durchführen wird.

B.4.2.4. Bodenschutz und Altlasten

Die beantragte 2. Planänderung im Planfeststellungsabschnitt 2.4, Vergrößerung der Baugrube im Nordkopf des Bf Ulm Hbf ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar. Zwar stellt die Maßnahme wegen ihrer Flächenausdehnung und Versiegelung einen etwas größeren Eingriff als ursprünglich vorgesehen in die Böden und deren Funktionen dar. Jedoch wird der Bodenschutz durch die Planungen der NBS und der neuen Straßenbahnbrücke hinreichend sichergestellt.

Im Bahnhofsbereich Ulm wurden von der Vorhabenträgerin unabhängig vom Vorhaben eine detaillierte Untersuchung auf Altlasten und Altlastenverdachtsflächen

durchgeführt. Im Bereich der vorgesehenen Vergrößerung der Portal-Baugrube wurde weder eine Altlast noch eine Altlastenverdachtsfläche festgestellt.

B.4.2.5. Denkmalschutz

Die Vergrößerung der Portal-Baugrube ist im Bereich der bereits planfestgestellten Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen. Die Errichtung dieser Baustelleneinrichtungsfläche auf einem Friedhof der Merowingerzeit wurde bereits im Planfeststellungsverfahren für den PFA 2.4 behandelt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Friedhof ändern sich durch die Planänderung nicht. Das besagte Denkmal ist aufgrund früherer Baumaßnahmen schon weitgehend ausgegraben. Baubegleitende Sicherungsmaßnahmen wurden bereits festgesetzt.

B.4.2.6. Naturschutz

In der Umwelterklärung, die die Vorhabenträgerin vorgelegt hat, werden nur die durch die Änderungen hervorgerufenen Umweltwirkungen berücksichtigt. Bereits bei der bisherigen Planung zu erwartende Umweltwirkungen sind daher bei der Umwelterklärung nicht erfasst. Diese sind ausführlich in der Umweltverträglichkeitsstudie bzw. dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (ARGE BAADER-BOSCH 2009, 2009A) dargestellt.

Der Umfang der zusätzlichen Bodenbewegung für die vergrößerte Portal-Baugrube übersteigt die 800 m³ - Marke. Allerdings erfordert auch bereits im planfestgestellten Zustand der Aushub der Portal-Baugrube eine Bodenbewegung von mehr als 800 m³. Die Portal-Baugrube wird im Bereich bestehender Gleisanlagen ausgehoben. Bodensubstrate, die natürliche Bodenfunktionen übernehmen, sind dadurch nicht betroffen. Zudem finden die Bodenbewegungen für die Anlage der Portal-Baugrube im Bereich der planfestgestellten Baustelleneinrichtungsfläche vom Planfeststellungsabschnitt statt, für die die Eingriffsregelung bereits im Planfeststellungsverfahren abgearbeitet wurde. Durch die Planänderung ergeben sich daran keine Änderungen.

B.4.2.7. Artenschutz

Die Portal-Baugrube wird im Bereich der bereits planfestgestellten Baustelleneinrichtungsfläche platziert. Die Auswirkungen des Vorhabens auf artenschutzrechtlich relevante Arten (hier die Zauneidechse) wurden bereits im Planfeststellungsverfahren behandelt. Sie ändern sich gegenüber der Planfeststellung nicht. Inzwischen wurde das Artenschutzkonzept bezogen auf die

Zauneidechse bereits von der Vorhabenträgerin umgesetzt (s. Anlage 4 der Antragsunterlagen).

Im Baufeld, das für den Planfeststellungsabschnitt 2.4 in Anspruch genommen wird, wurde im Umfeld des E-Lok-Bw die Zauneidechse nachgewiesen (ARGE BAADER-BOSCH 2008, BAADER KONZEPT 2009). Im LBP des PFA 2.4 wurde daher eine CEF-Maßnahme für Zauneidechsen vorgesehen. Sie umfasst die Freistellung eines eingewachsenen Felsstandortes an der Kienlesbergstraße in Ulm sowie die Anlage von Ersatzlebensraumstrukturen auf dieser Fläche. Diese Maßnahme wurde von der Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Ulm ordnungsgemäß umgesetzt.

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.

Im Einzelnen waren für die Entscheidung insbesondere folgende Erwägungen maßgeblich:

- Zeitgleich mit den NBS-Baumaßnahmen planen die Stadtwerke Ulm (SWU) den Bau einer Straßenbahnbrücke, die das NBS-Baufeld großräumig überspannen wird. Um gegenseitige Behinderungen in den Bauabläufen so weit wie möglich zu reduzieren, müssen im Vorfeld der NBS-Baumaßnahmen entsprechende Vorkehrungen getroffen werden.
- Für den Bau der Straßenbahnbrücke werden Montagestützen für den neuen Straßenbahnbrückeneinschub erforderlich, die im unmittelbaren Baubereich des NBS-Troges aus Standsicherheitsgründen stehen müssen. Die Trog-Baugrube muss aus diesen Gründen vorlaufend entsprechend ausgebaut werden, damit diese Stützen bereits auf der Baugrubensohle des NBS-Trogs gegründet werden können und somit später die Baugrubenerstellung nicht behindern. In diesem Zusammenhang müssen auch Ramm- und Bohrarbeiten ausgeführt werden, die aufgrund der durch die Straßenbahnbrücke eingeschränkten lichten Höhe später nicht mehr möglich sind. Auch eine provisorische Baustellenzufahrt zur Portalbaugrube für die NBS muss in diesem Zusammenhang verschoben und hergestellt werden.
- Die neue Straßenbahnlinie S2 verbindet in der Stadt Ulm den Kuhberg mit der Wissenschaftsstadt, bietet mehr als 20.000 Anwohnern, Arbeitnehmern, Schülern und Studenten eine schnelle Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen und ins Stadtzentrum. Sie deckt den weiter steigenden Mobilitätsbedarf in Ulm und fährt zu 100 % mit umweltfreundlichem Naturstrom der SWU Energie.
- Durch die Möglichkeit der Verknüpfung der Baustellen NBS und der neuen Straßenbahnlinie S2, durch die Vergrößerung der Baugrube der NBS im Nordkopf des Bf Ulm Hbf ist sichergestellt, dass beide Vorhaben nahezu unabhängig voneinander erstellt werden können. Hierdurch wird der SWU, Stadt Ulm und ihrem Bürgern die Option gegeben einer fristgerechten Inbetriebnahme der Streckenführung der neuen Straßenbahnlinie S2 eröffnet.

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.

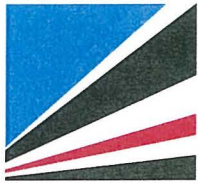
Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Bescheid hat gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 3 VwGO in Verbindung mit § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Bescheid nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO 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#008
VMS-Nr.: 3055318 (30)

Im Auftrag

Kögel





Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg

Planänderungsunterlagen

27.06.2013

PFA 2.4 Alabstiegstunnel

hier: Vergrößerung Portal-Baugrube Ulm



DBProjektbau GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
Wolframstraße 20
70191 Stuttgart

im Auftrag der





Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg

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



Planänderungsunterlagen

PFA 2.4 Alabstiegstunnel
hier: Vergrößerung Portal-Baugrube Ulm

Erläuterungsbericht

Vorhabensträgerin:

DB Netz AG,
vertreten durch
DB Projektbau GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Bearbeitung:

ARGE BUNG / DB International
c/o DB International
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart

Stuttgart, den 27.06.2013

Inhaltsverzeichnis

1.	Der Übergangsbereich PFA 2.4 / PFA 2.5a1	3
2.	Begründung der Planänderung	3
3.	Berücksichtigung von Planungen Dritter	4
4.	Herstellung der Baugrube	4
5.	Auswirkungen der Baugrube auf das Grundwasser	5

Anlagen

1	Übersichtslageplan
2	Lageplan
3	Längsschnitt
4	Stellungnahmen, Freigaben - Stellungnahme Umweltamt Ulm - Freigabe der Baufläche nach Eidechsensammelaktion

1. Der Übergangsbereich PFA 2.4 / PFA 2.5a1

Dem Bahnkorridor zwischen Stuttgart und Ulm kommt eine wichtige Aufgabe in der Verbindung zwischen den Wirtschaftszentren Frankfurt und München zu, da er den starken Wirtschaftsraum in Baden-Württemberg mit diesen Zentren verbindet. Die Bedeutung des Korridors wird durch die Aufnahme der NBS / ABS Stuttgart – Augsburg in den BVWP und das BSchwAG als Vordringlicher Bedarf deutlich. Teil dieses Korridors ist die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm einschließlich der Umgestaltung des Bahnhofs Ulm Hauptbahnhof mit den hier maßgebenden Planfeststellungsabschnitten:

- PFA 2.4: Alabstiegstunnel der NBS und
- PFA 2.5a1: Einführung der NBS in den Bf Ulm Hbf (mit NBS-Trog).

Die 2 NBS-Gleise Stuttgart – Ulm liegen am Ausgang des Alabstiegstunnels (PFA 2.4) ca. 6 m unter Geländeneiveau. Da der höchste Grundwasserstand bis ca. 2 m unter Gelände anstehen kann, ist im Anschluss an den Tunnel eine Grundwasserwanne (Trog) erforderlich. Das Trogbauwerk wird als weiße Wanne in Stahlbeton ausgeführt. Für die Herstellung dieses Troges ist eine wasserdichte Baugrube erforderlich. Dazu wird in der Regel zwischen den seitlichen wasserdichten Spundwänden die Baugrube nach unten durch eine Unterwasserbetonsohle abgedichtet.

Im Bereich des Übergangs vom NBS-Tunnel auf den NBS-Trog werden

- aufgrund der Baulogistik für das Portalbauwerk und
- für vorbereitende Maßnahmen zum Bau einer Straßenbahnbrücke zusätzliche Maßnahmen im Bereich des Baufeldes erforderlich.

2. Begründung der Planänderung

Mit dem Planfeststellungsverfahren für den PFA 2.4: Alabstiegstunnel der NBS wurde das Baurecht beantragt **und per Beschluss vom 25. Juni 2012 erteilt** (Az.: 591ppw/029-2300#008). Neben dem eigentlichen Bau des Tunnels umfasst das Baurecht auch die Errichtung einer Baugrube für das Portalbauwerk im Nordkopf des Bahnhofs Ulm Hbf.

Die Stadtwerke Ulm haben in der Zwischenzeit eine Planung für eine Straßenbahnbrücke über die Gleisanlagen des Nordkopfs Bf Ulm Hbf aufgestellt, die ab Jan. 2014 bis Dez. 2016 im Baufeld der NBS gleichzeitig mit den Maßnahmen der NBS gebaut werden soll. Damit gegenseitige Behinderungen im Bauablauf von NBS und Straßenbahnbrücke vermindert werden, muss die Baugrube des NBS-Portalbauwerks um jenen Teil vergrößert werden, in den später die nördlichen Blöcke des künftigen NBS-Trogbauwerkes (Gegenstand des gegenwärtig noch laufenden Planfeststellungsverfahrens 2.5a1) gestellt werden sollen.

Dominierender Grund ist das Aufstellen von Hilfsstützen für die Straßenbahnbrücke, die an der Stelle stehen müssen, wo die NBS-Trogbaugrube zu liegen kommt. Dadurch würde eine zeitliche Abhängigkeit beider Projekte geschaffen werden. Eine Entflechtung kann gelingen, wenn zuerst die NBS-Baugrube ausgehoben wird, und anschließend die Hilfsstützen der Straßenbahnbrücke in diese Baugrube hineingestellt werden.

Weiterhin erfordert der wegen des ausstehenden Planfeststellungsbeschlusses für den PFA 2.5a1 modifizierte Bauablauf für den Portalbereich eine Erweiterung der Portalbaugrube um eine mit Baustellenfahrzeugen befahrbare Zufahrt.

Ausschließlich die Vergrößerung der Portalbaugrube ist Gegenstand dieser Planänderung. Es werden keine Bauwerke des NBS-Troges (in Fortsetzung des Tunnelportals nach Süden) beantragt. Diese sind im Verfahren für den PFA 2.5a1 – Ulm Hbf enthalten und werden erst mit dem Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses 2.5a1 genehmigt.

3. Berücksichtigung von Planungen Dritter

Zeitgleich mit den NBS-Baumaßnahmen planen die Stadtwerke Ulm (SWU) den Bau einer Straßenbahnbrücke, die das NBS-Baufeld großräumig überspannen wird. Um gegenseitige Behinderungen in den Bauabläufen so weit wie möglich zu reduzieren, müssen im Vorfeld der NBS-Baumaßnahmen entsprechende Vorkehrungen getroffen werden.

Für den Bau der Straßenbahnbrücke werden Montagestützen erforderlich, die im unmittelbaren Baubereich des NBS-Troges stehen müssen. Die Trog-Baugrube muss vorlaufend entsprechend ausgebaut werden, damit diese Stützen bereits auf der Baugrubensohle des NBS-Trogs gegründet werden können und somit später die Baugrubenerstellung nicht behindern. In diesem Zusammenhang müssen auch Ramm- und Bohrarbeiten ausgeführt werden, die aufgrund der durch die Straßenbahnbrücke eingeschränkten lichten Höhe später nicht mehr möglich sind. Auch eine provisorische Baustellenzufahrt zur Portalbaugrube muss hergestellt werden.

4. Herstellung der Baugrube

Die Herstellung des NBS-Troges erfordert eine wasserdichte Baugrube. Im Bereich des Trogbauwerkes Nord ist eine WU-Betonsohle (teilweise rückverankert) vorgesehen. Die Gründungssohle des Trogbauwerkes (= Unterkante Unterwasserbeton bzw. WU-Betonsohle) liegt am Tunnelportal zunächst im oberen Massenkalk, weiter südlich in den Quartären Kiesen. Für die unmittelbar an das Portalbauwerk anschließenden Blöcke TN2 und TN3 des Trogbauwerkes (Teilbaugrube Nord 1) ist somit wegen des anstehenden Felses kein Unterwasser-Beton erforderlich.

Die Spundwände des seitlichen Verbaus müssen ab Tunnelportal auf einer Länge von ca. 80 m vorgebohrt werden, da der Obere Massenkalk nicht rammbar ist.

Die Spundwände verbleiben nach Fertigstellung des Trogbauwerkes im Baugrund. Zur Gewährleistung der Wasserumlaufbarkeit wird jede 5. Bohle bis ca. 5 m unter neuer Geländeoberkante ausgebaut.

5. Auswirkungen der Baugrube auf das Grundwasser

Für die Erstellung der Baugrube ist folgender Ablauf geplant. Nach Einbringen der Spundwände wird der Boden – zunächst im Trockenen, dann zum Teil unter Wasser – bis auf die notwendige Tiefe ausgehoben. Das Betonieren der Baugrubensohle erfolgt unter Wasser. Anschließend wird die Baugrube gelenzt und stünde für den eigentlichen Trogbau zur Verfügung; für die Blöcke des Trogbauwerks ist jedoch der Planfeststellungsbeschluss 2.5a1 notwendig, der gegenwärtig noch nicht vorliegt. Das Wasser, das durch die Spundwandschlösser und als Schichtenwasser in die Baugrube dringt, wird gefasst. Dieses Wasser und das gelenzte Wasser werden nach Beprobung – bei Erfordernis über eine vorgehaltene Aufbereitungsanlage - in die örtliche Kanalisation abgeleitet. Hierfür liegen Zusagen der Entsorgungsbetriebe Ulm (EBU) vor.

Es erfolgt deshalb weder im Endzustand noch bauzeitlich eine Grundwasserabsenkung. Sollte aus ggfs vorhandenen Weißjura-Strukturen Wasser zufließen, wird dies gefasst und ebenfalls abgeleitet. Größere wasserführende Strukturen werden verpresst.

Anlagen

- Anlage 1: Übersichts-Lageplan M = 1:5000
- Anlage 2: Lageplan M = 1:1000
- Anlage 3: Längsschnitt M = 1:1000 / 250
- Anlage 4: Stellungnahmen, Freigaben
 - Stellungnahme Umweltamt Ulm
 - Freigabe der Baufläche nach Eidechsensammelaktion