Eisenbahn-Bundesamt

**Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart**

59122-591pä/012-2017#023
**Eisenbahn-Bundesamt, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart**

Mit Zustellungsurkunde

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

**Bearbeitung:** Stefan Vogt
**Telefon:** +49 (711) 22816-122
**Telefax:** +49 (711) 22816-699
**E-Mail:** VogtS@eba.bund.de
sb1-kar-stg@eba.bund.de
**Internet:** www.eisenbahn-bundesamt.de
**Datum:** 16.05.2018

**Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)**
59122-591pä/012-2017#023

**VMS-Nummer:** 3375737

**Betreff:** Änderungsplanfeststellungsbeschluss nach § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.2; 10. Planänderung "Geänderte Lage VBW 1"", an der Strecke 4813 Feuerbach - Stuttgart Hbf tief - Ulm Hbf in Stuttgart

**Bezug:** Ihr Antrag vom 18.12.2017, Az. I.GV(2) eh

**Anlagen:** - Ausfertigung des Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 16.05.2018, Az. 591pä/012-2017#023

Sehr geehrte Damen und Herren,

eine Ausfertigung des oben genannten Änderungsplanfeststellungsbeschluss mit Rechtsbehelfsbelehrung wird Ihnen hiermit zugestellt (§ 74 Abs. 6 Satz 2 HS 3 und Abs. 4 Satz 1 VwVfG). Eine Ausfertigung des genehmigten Plans geht Ihnen mit getrennter Post zu.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Vogt

Vogt

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
DMG / Poststelle
EINGANG
18. Mai 2018
12 1085

Hausanschrift:
Olgastraße 13, 70182 Stuttgart
Tel.-Nr. +49 (711) 22816-0
Fax-Nr. +49 (711) 22816-699
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az. 591pä/012-2017#023
Datum: 16.05.2018

2. Ausfertigung

# Änderungsplanfeststellungsbeschluss

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

**für das Vorhaben**

**„Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.2; 10. Planänderung "Geänderte Lage VBW 1"“**

**in Stuttgart**

**an der Strecke 4813 Feuerbach - Stuttgart Hbf tief - Ulm Hbf**

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

## Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil ..... 3
A.1 Genehmigung des Plans ..... 3
A.2 Planunterlagen ..... 3
A.3 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge ..... 5
A.4 Gebühr und Auslagen ..... 5
B. Begründung ..... 6
B.1 Sachverhalt ..... 6
B.1.1 Gegenstand des Vorhabens ..... 6
B.1.2 Verfahren ..... 6
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung ..... 7
B.2.1 Rechtsgrundlage ..... 7
B.2.2 Zuständigkeit ..... 8
B.3 Umweltverträglichkeit ..... 8
B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens ..... 8
B.4.1 Planrechtfertigung ..... 8
B.4.2 Variantenentscheidung ..... 9
B.4.3 Wasserhaushalt ..... 9
B.4.4 Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz ..... 9
B.4.5 Immissionsschutz ..... 9
B.4.6 Brand- und Katastrophenschutz ..... 10
B.4.7 Inanspruchnahme von Grundeigentum ..... 11
B.5 Gesamtabwägung ..... 12
B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen ..... 12
C. Rechtsbehelfsbelehrung ..... 13

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

# Änderungsplanfeststellungsbeschluss

## A. Verfügender Teil

### A.1 Genehmigung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.2; 10. Planänderung "Geänderte Lage VBW 1"", wird festgestellt. Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt, und durch die geänderte Planung ersetzt oder ergänzt. Im Übrigen bleibt der festgestellte Plan einschließlich seiner Nebenbestimmungen unberührt.

Das Vorhaben hat die Verschiebung des planfestgestellten Verbindungsbauwerk 1 von km 0,654 nach km 0,739 (Anschluss an die die Fahrbahnröhre in Gleisachse 802 bei km 0,729 und in Gleisachse 801 bei km 0,749) aufgrund geologischer Randbedingungen, die im Rahmen des Vortriebs vorgefunden worden sind, zum Gegenstand. Zudem entfallen die planfestgestellten Injektionsringe bei km 0,750 aufgrund der neuen Lage des Verbindungsbauwerkes.

### A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

| Anlage | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung | Bemerkung |
|---|---|---|
| A | Stellungnahme des Immissionsschutzbeauftragten Dipl.-Phys. Fritz vom 14.12.2017 | nur zur Information |
| B | Stellungnahme des Sachverständigen Wasserwirtschaft, Dipl.-Geol. Dr. Westhoff vom 30.11.2017 | nur zur Information |
| C | Stellungnahme des Tunnelbautechnischen Sachverständigen Prof. Dr.-Ing Wittke vom 21.11.2017 | nur zur Information |
| D | Gesamtinhaltsverzeichnis | nur zur Information |
| 1 | Erläuterungsbericht | |

| Anlage | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung | Bemerkung |
|---|---|---|
| 1, Teil III | Beschreibung des Planfeststellungsbereiches<br>Vorgeschalteter Erläuterungsbericht zur Planänderung „Geänderte Lage VBW 1“ vom 01.03.2018, 6 Seiten | festgestellt |
| 1, Teil III | Beschreibung des Planfeststellungsbereiches<br>Ergänzungen vom 18.12.2017<br>Die Seiten If, IIf, 14c, 17b1, 39b, 39.1a | festgestellt |
| 2 | Übersichtspläne | |
| 2.5, Blatt 1E von 4 | Übersichtslageplan vom 18.12.2017<br>Gleisplanung km 0,432 – 2,191 | nur zur Information |
| 2.6, Blatt 1C von 4 | Übersichtshöhenplan vom 18.12.2017<br>Gleisplanung km 0,432 – 2,191 | nur zur Information |
| 3 | Bauwerksverzeichnis vom 18.12.2017<br>Die Seiten Ibc, IIbc, 5a, 7b | festgestellt<br>ändert Anlage 3 |
| 4, Blatt 1D von 18 | Lageplan vom 18.12.2017<br>Gleisplanung km 0,432 – 0,910 | festgestellt |
| 5, Blatt 1C von 17 | Höhenplan vom 18.12.2017<br>Gleisplanung km 0,432 – 0,910 | festgestellt |
| 7 | Bauwerkspläne | |
| 7.1, Blatt 5C von 5 | Bauwerksplanung vom 27.02.2018<br>Regelquerschnitt Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd | festgestellt |
| 7.4, Blatt 2B von 5 | Bauwerksplanung vom 27.02.2018<br>Verbindungsbauwerk 1, 8, 8a, 9, 9a und 10 | festgestellt |
| 7.4, Blatt 3E von 5 | Bauwerksplanung vom 27.02.2018<br>Einbauten zur eisenbahntechnischen Ausrüstung / Brandschutz | festgestellt |
| 7.4, Blatt 4 Neu-B von 5 | Bauwerksplanung vom 18.12.2017<br>Verbindungsbauwerke 1, 5a und 6 | festgestellt |
| 9 | Grunderwerb | |
| 9.1 | Grunderwerbsverzeichnis vom 27.02.2018Die Seiten 11.1a, 19a, 19.1a, 20a, 20.1a, 21b, 22b, 22.1b, 22.2b, 22.3b, 22.4b und 22.5b | festgestellt<br>ändert Anlage 9.1 |
| 9.2, Blatt 1D von 17 | Grunderwerbsplan vom 18.12.2017<br>Lageplan km 0,432 – 0,910 | festgestellt |
| 10 | Flucht- und Rettungskonzept | |
| 10.1 | Erläuterungsbericht vom 27.02.2018<br>Die Seiten Ib, 10a, 10.1a, 15a, 30a<br>mit Anhang 1 (7 Seiten) und Plan Anlage 1 | nur zur Information |
| 10.2.2 Blatt 1F von 4 | Flucht- und Rettungskonzept<br>Systemdarstellung der Flucht- und Rettungswege | nur zur Information |

## A.3 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

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

## A.4 Gebühr und Auslagen

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

# B. Begründung

## B.1 Sachverhalt

### B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Vorhaben hat die Verschiebung des planfestgestellten Verbindungsbauwerk 1 von km 0,654 nach km 0,739 (Anschluss an die die Fahrbahnröhre in Gleisachse 802 bei km 0,729 und in Gleisachse 801 bei km 0,749) aufgrund geologischer Randbedingungen, die im Rahmen des Vortriebs vorgefunden worden sind, zum Gegenstand. Zudem entfallen die planfestgestellten Injektionsringe bei km 0,750 aufgrund der neuen Lage des Verbindungsbauwerkes. Die Überdeckung des Verbindungsbauwerkes in neuer Lage beträgt mehr als 45 Meter und die Herstellung der ausschließlich unterirdischen Änderung erfolgt über die planfestgestellten Fahrbahntunnel des Fildertunnel.

### B.1.2 Verfahren

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 18.12.2017, Az. I.GV(2) eh , eine Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.2; 10. Planänderung "Geänderte Lage VBW 1"" beantragt. Der Antrag ist am 19.12.2017 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Es bedarf weder eines Anhörungsverfahrens noch der öffentlichen Bekanntgabe dieser Entscheidung, weil es sich um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung handelt (§ 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG).

Mit Schreiben vom 30.01.2018 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die überarbeiteten Unterlagen gingen am 01.03.2018 beim Eisenbahn-Bundesamt ein.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 31.01.2018, Az. 591pä/012-2017#023, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange durchgeführt. Die Stadt Stuttgart, das Regierungspräsidium Stuttgart und das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart erhielten mit Schreiben vom 07.03.2018

Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern. Die Stadt Stuttgart wurde zudem als Grundstückseigentümer gehört.

Die Stellungnahmen der Stadt Stuttgart, des Regierungspräsidiums Stuttgart und des Amtes für Umweltschutz der Stadt Stuttgart enthielten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen, zu denen sich die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 24.04.2018 äußerte.

## B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

### B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung, die vor Fertigstellung des Vorhabens erfolgen, bedarf es nach § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG keines Anhörungsverfahrens und keiner öffentlichen Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses.

Die beantragte Änderung ist von unwesentlicher Bedeutung. Weder Abwägungsvorgang noch -ergebnis werden hierdurch nach Struktur und Inhalt berührt. Die Frage sachgerechter Zielsetzung und Abwägung im Sinne der Gesamtplanung wird also nicht erneut aufgeworfen. Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens bleiben im Wesentlichen gleich; lediglich bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile werden geändert.

Das Vorhaben hat Änderungen von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zum Gegenstand. Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Verschiebung des Verbindungsbauwerkes 1. Die Änderungen sind räumlich und sachlich eng begrenzt. Die hierdurch zusätzlich betroffenen, abwägungserheblichen Belange werfen Konflikte auf, die bewältigt werden können, ohne die Gesamtplanung in Frage zu stellen.

### B.2.2 Zuständigkeit

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

## B.3 Umweltverträglichkeit

Gemäß §§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sogenannten Screening-Verfahren (einer allgemeinen Vorprüfung, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen.

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft die Änderung eines UVP-pflichtigen Vorhabens. Daher war eine allgemeine Vorprüfung nach § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 i. V. m. Abs. 4 und § 7 UVPG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit verfahrensleitender Verfügung vom 31.01.2018, Az. 591pä/012-2017#023, festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

## B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

### B.4.1 Planrechtfertigung

Das durch diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss geänderte Vorhaben genügt dem in der Rechtsprechung entwickelten Gebot der Planrechtfertigung. Es entspricht den Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und wird durch einen konkreten Bedarf getragen. Die der Ausgangsentscheidung zu Grunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt. Die mit diesem Beschluss zugelassene Änderung der Bauausführung schränkt weder Funktion noch Kapazität des Gesamtvorhabens ein und stellt keine tatsächlichen Hindernisse für dessen Verwirklichung dar. Auch das geänderte Gesamtvorhaben ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

### B.4.2 Variantenentscheidung

Die Nullvariante ist aufgrund der dargelegten geologischen Randbedingungen nicht möglich. Andere Varianten drängen sich auch aufgrund der erforderlichen Abstände zwischen den Verbindungsbauwerken nicht auf.

### B.4.3 Wasserhaushalt

Durch die Verschiebung des Verbindungsbauwerkes entfallen die Injektionsringe. Die Lage der Injektionsringe wurde aufgrund der vor Baubeginn durchgeführten Baugrunderkundung festgelegt. Aufgrund der tatsächlich vorgefundenen geologischen Situation und den bereits durchgeführten Injektionen beim Vortrieb der Tunnelröhren bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken gegen den Entfall der Injektionsringe, da die Verhinderung der hydraulischen Längsläufigkeit und die Aufrechterhaltung der Grundwasser-Stockwerksgliederung in diesem Bereich auch ohne die Injektionsringe gegeben ist.

Sowohl der Sachverständige Wasserwirtschaft als auch das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart äußern ebenfalls keine Bedenken.

### B.4.4 Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz

Die Belange des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Artenschutzes sind nicht betroffen.

Sowohl das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart als auch das Regierungspräsidium Stuttgart sehen die Belange des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Artenschutzes ebenfalls nicht als betroffen an.
Das Regierungspräsidium Stuttgart weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass es dem Eisenbahn-Bundesamt obliegt zu beurteilen, inwieweit die dargestellten nicht bedeutsamen Auswirkungen tatsächlich keine bedeutenden Auswirkungen auf die Umwelt haben. Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht ersichtlich, was das Regierungspräsidium Stuttgart mit dieser Anmerkung bezweckt. Hinsichtlich der Zuständigkeit wird auf B.2.2 verwiesen.

### B.4.5 Immissionsschutz

Aufgrund des Umstands, dass die Änderung nur unterirdisch mit einer Überdeckung von ca. 45 Metern stattfindet und sich der Gesamtausbruch nur unwesentlich ändert, sind die Belange des Immissionsschutzes nicht betroffen.

### B.4.6 Brand- und Katastrophenschutz

Die Ausführung des verschobenen Verbindungsbauwerkes ist nicht zu beanstanden. Sowohl hinsichtlich der Schleusenlänge, des Querschnittes als auch der dargelegten Ausbildung der Türen in den Schleusen bestehen keine Bedenken und wurden auch nicht von der Stadt Stuttgart oder dem Regierungspräsidium Stuttgart geäußert.

Auch die Lage des verschobenen Verbindungsbauwerkes ist nicht zu beanstanden. Die maximale Entfernung zu einem sicheren Bereich entsprechend der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunnel“ und somit auch der TSI SRT ist weiterhin eingehalten. Das Verbindungsbauwerk 1 des Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.2 liegt im Bereich des sogenannten Verzweigungsbauwerkes. Hier schließt sowohl der PFA 1.1 und 1.6a an den PFA 1.2 an. Daher wurde für die relevanten Abstände der sicheren Bereiche auch der PFA 1.1 mit den Fluchttreppenhäusern im Hauptbahnhof und der Rettungszufahrt Hbf Süd, das folgende Verbindungsbauwerk im PFA 1.2 als auch das nächstgelegen Verbindungsbauwerk im PFA 1.6a berücksichtigt.

Das Regierungspräsidium Stuttgart erläutert, dass sich durch die Verschiebung insgesamt längere Flucht- und Rettungswege ergeben. Für den Abstand zum Verbindungsbauwerk 1a im PFA 1.2 ist dies nicht zutreffend. Wie bereits erläutert, sind aber auch sämtliche anderen Abstände, wenn auch teilweise etwas länger, regelkonform und daher nicht zu beanstanden.
Weiterhin gibt das Regierungspräsidium Stuttgart zu bedenken, dass sich durch die Verschiebung deutlich unübersichtlichere Flucht- und Rettungswegführungen ergeben. Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes ist dies nicht zutreffend. Für die Tunnelröhren 801 und 802 (Fildertunnel) und die Tunnelröhre 901 (HBF – Unter-/Obertürkheim) inklusive dem Bereich zwischen Hauptbahnhof und Rettungszufahrt ändern sich die Flucht- und Rettungswegführungen leicht. Dass dabei auch von einer deutlichen Verschlechterung der Übersichtlichkeit auszugehen ist, ist für das Eisenbahn-Bundesamt nicht ersichtlich und wird auch vom Regierungspräsidium Stuttgart nicht genauer erläutert. Für die Tunnelröhre 902 (Unter-/Obertürkheim – HBF), also zwischen Verbindungsbauwerk 2 im PFA 1.6a und dem Verbindungbauwerk 1 im PFA 1.2 ändert sich der Verlauf etwas mehr. Im Bereich des Verzweigungsbauwerkes liegt das Verbindungsbauwerk 1 im PFA 1.2 nun ca. 45 Meter zurückversetzt in der Tunnelröhre 802. Wie von der Vorhabenträgerin erläutert erfolgt eine entsprechende Beschilderung, die auch entsprechend der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an

den Bau und Betrieb von Eisenbahntunnel" erforderlich ist. Eine deutliche Verschlechterung hierdurch ist für das Eisenbahn-Bundesamt nicht erkennbar.

Das Regierungspräsidium Stuttgart gibt ebenfalls zu bedenken, dass es aufgrund der Unterlagen nicht ersichtlich ist, ob Alternativen geprüft wurden, die die seitens des Regierungspräsidiums Stuttgart genannten Nachteile nicht aufweisen. Als Beispiel wird eine Lösung im Bereich der Rettungszufahrt/Rettungsüberfahrt genannt, ohne eine machbare Lösung detaillierter darzulegen. Die Vorhabenträgerin erläutert hierzu in ausreichender Weise, dass es nicht möglich ist, den Fluchtweg in die Rettungszufahrt zu verlegen. Der geringe Abstand zwischen den Tunnelröhren von weniger als 12 Metern, zusammen mit der erforderlichen Schleusenlänge von 12 Metern ist nicht vereinbar mit Schleppkurven der für die Rettung eingesetzten Busse. Zudem wird auf B.4.2 verwiesen.

Die Branddirektion der Stadt Stuttgart hat keine Bedenken geäußert.

Sowohl die Stadt Stuttgart als auch das Regierungspräsidium Stuttgart verweisen auf die Stellungnahmen zu den vorherigen Planrechtsverfahren, ohne auf spezielle Punkte zu verweisen. Da diese Stellungnahmen aber in den entsprechenden Verfahren berücksichtigt wurden und keine genaueren Hinweise oder Bedenken geäußert werden, ist der Zweck dieses Verweises für das Eisenbahn-Bundesamt nicht ersichtlich.

### B.4.7 Inanspruchnahme von Grundeigentum

Erstmalige Eingriffe in Eigentumsrechte privater Dritter sind ausgeschlossen. Es kommt aber zu einer Erhöhung der dinglichen Belastung einzelner Flurstücke im Bereich der neuen Lage des Verbindungsbauwerkes. Die Zustimmungen liegen vor.

Die Landeshauptstadt Stuttgart als Grundstückseigentümerin ist ebenfalls von einer Erhöhung der dinglichen Belastung betroffen. Sie erhebt keine Einwände, fordert aber, dass der Wert für die in Anspruch genommenen Flächen einschließlich der zu bestellenden Dienstbarkeiten von der Vorhabenträgerin zu entschädigen und dies nach dem Entschädigungsrecht sowie der Rahmenvereinbarung gutachterlich zu ermitteln sei.

Dieser Änderungsplanfeststellungsbeschluss entfaltet enteignungsrechtliche Vorwirkung. Das bedeutet, dass gemäß § 22 AEG mit diesem Beschluss die Zulässigkeit einer Enteignung für ein etwaiges späteres Enteignungsverfahren bindend festgestellt wird. Regelungen bezüglich der hierfür zu leistenden Entschädigung sind indes nicht Teil der Regelungen in der Planfeststellung. Aus Sicht

der Planfeststellungsbehörde besteht mit Verweis auf das hierfür relevante Entschädigungsverfahren somit kein weiterer Regelungsbedarf.

## B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Dabei ist sie 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. Allen öffentlichen Belangen konnte Rechnung getragen werden. Insbesondere das Erfordernis, das Verbindungsbauwerk aufgrund geologischer Randbedingungen zu verschieben, ist hierbei zu beachten. Private Belange sind nur unwesentlich betroffen und können dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

## B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Gebührenentscheidung beruht auf §§ 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG, 26 Abs. 1 Satz 1 Nummer 8, 7h Abs. 1 AEG, 4 Abs. 1, 6 Abs. 1 Nr. 2 Bundesgebührengesetz, 1, 2 Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes in Verbindung mit deren Anlage 1, Teil I, Abschnitt 2, Nr. 2.18.

## C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg**

**Schubertstraße 11**

**68165 Mannheim**

erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage kann auch als elektronisches Dokument an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach des Gerichts oder an die DE-Mail-Adresse übermittelt werden. Das elektronische Dokument muss entweder mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und über einen sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden. Sichere Übermittlungswege sind das besondere elektronische Anwaltspostfach (beA), das besondere elektronische Behördenpostfach (beBPo) oder eine absenderbestätigte DE-Mail. Eine normale E-Mail genügt nicht.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen ab Klageerhebung 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.

Ist der Kläger eine Person oder eine Vereinigung im Sinne des § 4 Absatz 3 Satz 1 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes, hat er innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind durch das Gericht nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

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

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

**Eisenbahn-Bundesamt**
**Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart**
**Stuttgart, den 16.05.2018**
**Az. 591pä/012-2017#023**
**VMS-Nr. 3375737**

Im Auftrag

EISENBAHN-BUNDESAMT AUSSENSTELLE KARLSRUHE / STUTTGART

Vogt

Vogt (Dienstsiegel)