

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart Olgastraße 13 70182 Stuttgart

Az. 591pä/010-2015#012 Datum: 24.08.2016

3. Ausfertigung

Bescheid

zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses

vom 19. August 2005 Az.: 59160Pap-PS 21-PFA 1.2 (Fildertunnel)

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

für das Vorhaben

"Großprojekt Stuttgart-Ulm, PFA 1.2, 6. Planänderung 'Vergrößerung Technikräume und Anpassungen der Flucht- und Rettungskonzeption"

in Stuttgart

Bahn-km 0,432 bis 10,030

der Strecke 4813 Feuerbach - Stuttgart Hbf tief - Ulm Hbf

Vorhabenträger:
DB Netz AG
Lautenschlagerstraße 20
70173 Stuttgart
diese vertreten durch die
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträger), 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

Bescheid

A. Verfügender Teil

A.1 Änderung des festgestellten Plans

Der geänderte Plan für das Vorhaben "Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.2, 6. Planänderung, Vergrößerung Technikräume" 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.

Gegenstand des Vorhabens ist die Änderung der Bauwerksgeometrie der Technikräume der Verbindungsbauwerke 2 und 4 sowie des nördlichen Technikraumes am Verbindungsbauwerk 6. Bei km 7,618 wird ein zusätzlicher Technikraum erstellt und es werden kleinere bauliche Anpassungen an der Flucht- und Rettungskonzeption vorgenommen.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
Α	Gesamtinhaltsverzeichnis	Nur zur Information
1	Erläuterungsbericht Teil III vom 17.11.2015 Die Seiten Ia – IIIa, 14a, 15a, 16a, 16.1a, 19a, 19.1a, 20a,	Ändert Anlage 1

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
- Au	20.1a, 21a, 26a, 27a, 29a – 32a, 38a – 42a und 47a	
2	Übersichtspläne	2
2.5, Blatt 1D von 4	Übersichtslageplan vom 17.11.2015 Gleisplanung km 0,432 – 2,191	Ersetzt Blatt 1C von 4
2.5, Blatt 2C von 4	Übersichtslageplan vom 17.11.2015 Gleisplanung km 2,191 – 6,687	Ersetzt Blatt 2B-E1 von 4
2.5, Blatt 3C von 4	Übersichtslageplan vom 17.11.2015 Gleisplanung km 6,687 – 9,775	Ersetzt Blatt 3B-E1 von 4
2.6, Blatt 3C von 4	Übersichtshöhenplan vom 17.11.2015 Gleisplanung km 6,687 – 9,775	Ersetzt Blatt 3B-E1 von 4
3	Bauwerksverzeichnis vom 17.11.2015 Die Seiten 7a und 11a	Ändert Anlage 3
4	Lagepläne	
Blatt 3B von 18	Lageplan vom 17.11.2015 Gleisplanung km 1,538 – 2,190	Ersetzt Blatt 3A von 18
Blatt 6B von 18	Lageplan vom 17.11.2015 Gleisplanung km 3,551 – 4,452	Ersetzt Blatt 6A von 18
Blatt 8B von 18	Lageplan vom 17.11.2015 Gleisplanung km 5,355 – 6,258	Ersetzt Blatt 8NEUA-E1 von 18
Blatt 10C von 18	Lageplan vom 17.11.2015 Gleisplanung km 7,148 – 7,842	Ersetzt Blatt 10B-E1 von 18
5	Höhenpläne	æ1
Blatt10C von 17	Höhenplan vom 17.11.2015 Gleisplanung km 7,148 – 7,842	Ersetzt Blatt 10B-E1 von 17
6	Querschnitte	
Blatt 1B von 7	Gleisplanung vom 17.11.2015 Querschnitt zweigleisiger Tunnel km 0,457	Ersetzt Blatt 1A von 7
Blatt 2B von 7	Gleisplanung vom 17.11.2015 Querschnitt zweigleisiger Tunnel km 0,524	Ersetzt Blatt 2A von 7
7	Bauwerkspläne	
7.1; Blatt 1C von 5	Bauwerksplanung vom 17.11.2015 Lageplan km 0,432 – 1,100	Ersetzt Blatt 1E von 5
7.3, Blatt 1NEU-A von 6	Bauwerksplanung vom 17.11.2015 Querschnitt zweigleisiger Tunnel mit Masse-Feder-System km 0,432	Ersetzt Blatt 1NEU-E2 von 6
7.3, Blatt 2NEU-A von 6	Bauwerksplanung vom 17.11.2015 Querschnitt zweigleisiger Tunnel mit Masse-Feder-System km 0,497 / 0,525	Ersetzt Blatt 2NEU-E2 von 6
7.3, Blatt 3NEU-A von 6	Bauwerksplanung vom 17.11.2015 Querschnitt zweigleisiger Tunnel mit leichtem Masse-Feder- System km 0,662 / 0,656	Ersetzt Blatt 3NEU-E2 von 6
7.4, Baltt 1Neu-A von 5	Bauwerksplanung vom 17.11.2015 Fildertunnel Verbindungsbauwerk, Maschineller Vortrieb	Ersetzt mit Blat 5 von 5 Blatt 1Neu-E1 von 4
7.4, Blatt 2Neu-A	Bauwerksplanung vom 17.11.2015 Fildertunnel, Verbindungsbauwerk 1, 8, 8a, 9, 9a und 10	Ersetzt Blatt 2Neu-E1 von 4

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
von 5		
7.4, Blatt 3C von 5	Bauwerksplanung vom 17.11.2015 Einbauten zur Eisenbahntechnischen Ausrüstung / Brandschutz	Ersetzt Blatt 3B-E1 von 4
7.4, Blatt 4Neu-A von 5	Bauwerksplanung vom 17.11.2015 Fildertunnel, Verbindungsbauwerke 5a und 6	Ersetzt Blatt 4Neu-E1 von 4
7.4, Blatt 5 von 5	Bauwerksplanung vom 17.11.2015 Fildertunnel Verbindungsbauwerk 6a – 7a und Technikräume 7,570, 7,618 und 8,700	Ersetzt mit Blatt 1Neu-A von 5 Blatt 1Neu-E1 von 4
9	Grunderwerb	9
9.1	Grunderwerbsverzeichnis Stand 17.11.2015 Die Seiten 42a der Gemarkung Stuttgart Flur 000 1a, 10a und 18a der Gemarkung Stuttgart Flur 001 2a der Gemarkung Möhringen Flur 000	Ändert Anlage 9.1
9.2, Blatt 3B von 17	Grunderwerbsplan vom17.11.2015 Lageplan km 1,538 – 2,190	Ersetzt Blatt 3A von 17
9.2, Blatt 6B von 17	Grunderwerbsplan vom17.11.2015 Lageplan km 3,551 – 4,452	Ersetzt Blatt 6A von 17
9.2, Blatt 8Neu C von 17	Grunderwerbsplan vom17.11.2015 Lageplan km 5,355 – 6,258	Ersetzt Blatt 8NeuB-E1 von 17
9.2, Blatt 10C von 17	Grunderwerbsplan vom17.11.2015 Lageplan km 7,148 – 7,842	Ersetzt Blatt 10B-E1 von 17
9.3, Blatt 1C von 4	Grunderwerbsplan vom 17.11.2015 Beweissicherungsgrenzen Fildertunnel NBS km 0,432 – 2,191	Ersetzt Blatt 1B-E2 von 4
9.3, Blatt 2C von 4	Grunderwerbsplan vom 17.11.2015 Beweissicherungsgrenzen Fildertunnel NBS km 2,191 – 6,687	Ersetzt Blatt 2B-E2 von 4
9.3, Blatt 3C von 4	Grunderwerbsplan vom 17.11.2015 Beweissicherungsgrenzen Fildertunnel NBS km 6,687 – 9,775	Ersetzt Blatt 3B-E2 von 4
10	Flucht- und Rettungskonzept	*
10.2.2, Blatt 1C von 4	Flucht- und Rettungskonzept Systemdarstellung der Flucht- und Rettungswege	Nur zur Information

A.3 Sofortige Vollziehung

Die sofortige Vollziehung wird angeordnet.

A.4 Gebühren

Die Gebühren des Verfahrens trägt die von dem Vorhabenträger bevollmächtigte DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH. Die Höhe der Gebühren wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens ist die Änderung der Bauwerksgeometrie der Technikräume der Verbindungsbauwerke 2 und 4 sowie des nördlichen Technikraumes am Verbindungsbauwerk 6. Bei km 7,618 wird ein zusätzlicher Technikraum erstellt und es werden Anpassungen an der Flucht- und Rettungskonzeption vorgenommen.

Die Innendurchmesser der Technikräume werden von 4,25 m auf 5,02 m und die Tiefe um 0,80 m vergrößert. Die Höhenlage der Technikräume wird ebenfalls geringfügig geändert. Bei km 7,618 wird ein zusätzlicher Technikraum mit einem Innendurchmesser von 4,25 m und einer Tiefe von 6,25 m errichtet. Weiterhin entfällt die Befahrbarkeit der Tunnel für Straßenfahrzeuge zwischen dem Hauptbahnhof und der Rettungszufahrt Süd. Dies bedingt kleinere Anpassungen innerhalb des Tunnels.

B.1.2 Verfahren

Die DB Netz AG, vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, hat mit Schreiben vom 03.03.2015, Az. I.GC(P) TT-20150803, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben "Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.2, 6. Planänderung, Vergrößerung Technikräume und Anpassung der Flucht- und Rettungskonzeption" beantragt. Der Antrag ist am 03.03.2015 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 25.08.2015 wurde der Vorhabenträger aufgefordert, fehlende Unterlagen und Angaben nachzureichen und die eingereichten Unterlagen zu überarbeiten.

Mit Schreiben des Vorhabenträgers vom 17.11.2015 wurden die fehlenden Unterlagen und Angaben sowie die überarbeiteten Unterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Gleichzeitig wurden der Entfall des Löschwasserbeckens, die Änderungen der Zufahrtstore und die Änderungen in Bezug auf die Löschwasserleitung aus dem Verfahren herausgetrennt. Diese Änderungen werden in einem separaten Verfahren behandelt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange durchgeführt. Die Stadt Stuttgart, das Regierungspräsidium Stuttgart und das Stuttgarter Amt für Umweltschutz erhielten mit Schreiben vom 11.02.2016 Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 16.02.2016, Az. 591pä/010-2015#012, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 3a, 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Mit Schreiben vom 18.02.2016 wurde die Anhörung der betroffenen Grundstückseigentümer, deren Zustimmung nicht bereits mit Antragseingang vorlag, gemäß § 28 Abs. 1 VwVfG durchgeführt.

Mit Schreiben vom 03.03.2016 wurde ein Erbbauberechtigter gemäß § 28 Abs. 1 VwVfG angehört.

Mit Schreiben vom 06.06.2016 wurde die Anhörung eines weiteren Erbbauberechtigten gemäß § 28 Abs. 1 VwVfG durchgeführt.

Mit Schreiben vom 11.07.2016 beantragte der Vorhabenträger die Anordnung der sofortigen Vollziehung dieses Bescheides.

Einwendungen der privat Betroffenen gingen nicht ein.

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

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 betrifft die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes. Gegenstand des Vorhabens ist die Änderung der Bauwerksgeometrie der Technikräume der Verbindungsbauwerke 2 und 4 sowie des nördlichen Technikraumes am Verbindungsbauwerk 6. Bei km 7,618 wird ein zusätzlicher Technikraum erstellt und es werden kleinere bauliche Anpassungen an der Flucht- und Rettungskonzeption vorgenommen. Die hierdurch zusätzlich betroffenen, abwägungserheblichen Belange werfen Konflikte auf, die bewältigt werden können, ohne die Gesamtplanung in Frage zu stellen.

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

Gemäß §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sogenannten Screening-Verfahren (einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen.

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft die Änderung eines UVP-pflichtigen Vorhabens über den Bau von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach §§ 3e Abs. 1 Nummer 2, 3c Satz 1 UVPG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit verfahrensleitender Verfügung vom 16.02.2016, Az. 591pä/010-2015#012, 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 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. Die mit diesem Bescheid zugelassene Änderung der Bauausführung schränkt weder dessen Funktion noch dessen Kapazität ein und stellt keine tatsächlichen Hindernisse für die Verwirklichung des Gesamtprojektes dar.

B.4.2 Variantenabwägung

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Entscheidung des Vorhabenträgers, Lage und Geometrie der betreffenden Technikräume wie mit dieser Planänderung beabsichtigt zu ändern und den zusätzlichen Technikraum bei km 7,618 zu erstellen, nicht zu beanstanden. Dies ist durch Zwangspunkte bestimmt, wie die Anknüpfungsmöglichkeiten an die bereits planfestgestellten Verbindungsbauwerke, den separaten Querschlägen bei km 8,700 und km 7,570, den Abstand der beiden Tunnelröhren zueinander sowie baubetriebliche und statisch konstruktive Gründe. Dies führt zu einem ohnehin geringen Variantenspektrum. Alternativstandorte für die Verlegung der Technikräume sind nur im Bereich entlang der planfestgestellten Verbindungsbauwerke und der separaten Querschläge, die der Vorhabenträger in seiner Lage unverändert lässt, sinnvoll. Die Planfeststellungsbehörde kann nicht erkennen, dass eine andere Variante zu einer geringeren Betroffenheit führen könnte. Da sich insoweit keine andere Lösung geradezu als vorzugswürdig aufdrängt, ist die Variantenentscheidung des Vorhabenträgers auch dann nicht abwägungsfehlerhaft, wenn sich herausstellt, dass eine von ihm verworfene Lösung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Februar 1999 – 4 A 47/96 –, Rn. 24, juris und konkret zur NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg: VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 28. Januar 2002 – 5 S 2426/99 –, Rn. 51, juris).

B.4.3 Abzuwägende Belange

B.4.3.1 Grunderwerb

Vorhabenbedingt werden die Bauwerksgeometrie der Technikräume der Verbindungsbauwerke 2 und 4 sowie des nördlichen Technikraumes am Verbindungsbauwerk 6 geändert. Bei km 7,618 wird ein zusätzlicher Technikraum mit einem Innendurchmesser von 4,25 m und einer Tiefe von 6,25 m erstellt und es werden Anpassungen an der Flucht- und Rettungskonzeption vorgenommen. Die Innendurchmesser der Technikräume werden von 4,25 m auf 5,02 m und die Tiefe um 0,80 m vergrößert. Die Höhenlage der Technikräume wird ebenfalls geringfügig geändert. Durch den Entfall der Befahrbarkeit der Tunnel mit Straßenfahrzeugen zwischen dem Hauptbahnhof und der Rettungszufahrt Süd sind kleinere Anpassungen innerhalb des Tunnels vorzunehmen. Sie sind erforderlich, da für das Projekt Stuttgart 21 im Rahmen der fortgeschriebenen Elektroplanung unter Berücksichtigung der heutigen Anforderungen mehr Platz für die allgemeine Energieversorgung der Tunnel notwendig ist. Hierzu wird am neuen Hauptbahnhof im Technikgebäude eine Übergabestation errichtet. Von dieser Station werden für jeden Tunnel autarke Mittelspannungsringleitungen aufgebaut, welche Trafostationen im Abstand von ca. 2000 Metern versorgen. Die Trafostationen benötigen jeweils zwei Technikräume zur Unterbringung der Schaltanlagen und der Transformatoren. Zur Ausrüstung des Tunnels mit Elektranten und Tunnelsicherheitsbeleuchtung sind weitere Technikräume im Abstand von ca. 1.000 Metern zur Unterbringung der entsprechenden Verteileranlagen erforderlich. Im Fildertunnel werden insgesamt vier Trafostationen und acht Technikräume zur Tunnelausrüstung benötigt. Diese befinden sich in den oben beschriebenen Räumen.

Hierdurch ist es erforderlich, über die bereits planbefangenen hinaus weitere Grundstücke dauerhaft in Anspruch zu nehmen. Neben dem Eigentum zweier und dem Erbbaurecht eines öffentlichen Trägers ist das fremde Grund(mit)eigentum und ein Erbbaurecht von sieben Privaten betroffen. Eine weitere Verringerung der Beeinträchtigungen ließ sich nicht vermeiden (vgl. hierzu bereits oben unter B.4.2).

Die drei betroffenen öffentlichen Träger haben der Inanspruchnahme zugestimmt.

Fünf privat betroffene (Mit-) Eigentümer und ein privater Erbbauberechtigter haben der Inanspruchnahme ebenfalls zugestimmt. Hiervon ist ein privat betroffener Eigentümer als eingetragener Verein, der sich in Liquidation befindet, betroffen. Der gemäß § 49 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches berufene Liquidator hat der Inanspruchnahme zugestimmt.

Ein privat Betroffener hat der Inanspruchnahme nicht zugestimmt und keine Einwände erhoben. Die Überdeckung der insoweit betroffenen Grundstücke beträgt über 100 Meter. Mithin sind die Belange dieses Eigentümers in nur unerheblichem Maße berührt und müssen im Rahmen der Abwägung gegenüber den vom Vorhabenträger verfolgten Zielsetzungen zurücktreten.

Zwar stellt jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, einen Eingriff in den Schutzbereich des Eigentumsgrundrechts nach Artikel 14 Abs. 1 des Grundgesetzes für den betroffenen Eigentümer dar. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt aber keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange, das heißt, die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Aus § 905 Satz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches ergibt sich, dass Einwirkungen, die in solch großer Tiefe vorgenommen werden, dass an ihrer Ausschließung kein Interesse besteht, zu dulden sind. Aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde ist angesichts der Überdeckung von 100 Metern kein schutzwürdiges Interesse des betroffenen Eigentümers an der Ausschließung ersichtlich. Auch auf die Anhörung durch die Planfeststellungsbehörde bekundete er es nicht.

Im Ergebnis erhöht sich die Inanspruchnahme der betroffenen Eigentümer gegenüber der bereits planfestgestellten nur in geringem Umfang. Es liegen die Zustimmungen der Inanspruchnahme bis auf die einer privaten Person vor. Dies und der Umstand, dass kein schutzwürdiges Interesse an der Verschonung des Grundstückes des Eigentümers, der nicht zustimmte, erkennbar ist, führen zur Zurückstellung seiner Belange.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist im Rahmen der Abwägung die zusätzliche dingliche Belastung zu dulden.

B.4.3.2 Immissionen

Aufgrund der geringfügigen Vergrößerung der Bauwerke, die eine große Überdeckung besitzen, in Verbindung mit der im Planfeststellungbeschluss als obere Abschätzung durchgeführten Prognose, sind die Änderungen nicht von Belang.

B.4.3.3 Flucht- und Rettungskonzeption

Zwischen dem Hauptbahnhof und der Rettungszufahrt Süd entfällt auf einer Länge von ca. 200 Metern die Befahrbarkeit der Tunnel durch Straßenfahrzeuge. Der Angriff der Feuerwehr erfolgt in diesem Bereich vom Hauptbahnhof und vom Wagenburgtunnel (Rettungszufahrt Süd) aus. Die zuständige Feuerwehr der Stadt Stuttgart hat diesem Sachverhalt nach Abstimmung zugestimmt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Änderung daher nicht zu beanstanden, da sich für die Reisenden nichts ändert und diese aufgrund der Fluchtwege einen sicheren Bereich weiterhin in regelkonformer Distanz erreichen können.

Seitens der Stadt Stuttgart wurde der Entfall der Luftströmungsanlage im Tunnel angemahnt. Diesem kann aus Sicht der Stadt Stuttgart nur mit entsprechenden Kompensationsmaßnahmen zugestimmt werden. Entsprechend der Richtlinie 859.1704 (Betriebliche Gefahrenmeldeanlagen planen; Luftströmungs- und Windmeldeanlagen) ergibt sich die Erforderlichkeit einer Luftströmungsanlagen aus der Richtlinie 123.0111 Notfallmanagement und Brandschutz in Eisenbahntunnel. Weder in der EBA-Tunnelrichtlinie noch in der TSI SRT gibt es Forderungen zu einer Luftströmungsanlage. In der Richtlinie 859.1704 wird auf die Tunnel der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart verwiesen, da hier die Abstände der Notausgänge nicht der aktuellen Vorschriftenlage entsprechen und die Fluchtrichtung vorgegeben sein muss. Da im Fildertunnel die maximalen Fluchtwegabstände entsprechend der EBA-Tunnelrichtlinie eingehalten sind, ist eine Vorgabe der Fluchtrichtung nicht erforderlich. Die Richtlinie 123.0111 enthält für neue Tunnel keine Forde-

rungen bezüglich einer Luftströmungsanlage. Dem Entfall kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde daher zugestimmt werden.

Weitere Anpassungen an der Flucht- und Rettungskonzeption werden nicht vorgenommen. Der Entfall des Löschwasserbeckens, die Änderungen der Zufahrtstore und
die Änderungen in Bezug auf die Löschwasserleitung wurden aus dem Verfahren
herausgetrennt. Diese Änderungen werden in einem separaten Verfahren behandelt
und sind somit, wie auch die diesbezüglich erhobenen Einwendungen der öffentlichen
Träger, nicht mehr Gegenstand dieses Planänderungsverfahrens.

B.5 Gesamtabwägung

Am gegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens bleiben im Verhältnis zur Gesamtplanung im Wesentlichen gleich, da sich die Änderung auf bestimmte räumliche und sachlich abgrenzbare Teile gegenüber der bisherigen Planung beschränkt. Die Änderung hat keine zusätzlichen, belastenden Auswirkungen von einigem Gewicht auf die Umgebung oder auf die Belange Betroffener. Deshalb und wegen den erforderlichen Anpassungen der Energieversorgung der Tunnel ist die Vorhabenänderung geboten. Im Ergebnis lässt sie das Abwägungsergebnis der vorliegenden Planung unberührt.

B.6 Sofortige Vollziehung

Die Entscheidung zur sofortigen Vollziehbarkeit dieses Bescheides beruht auf § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 4 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Der Antrag ist statthaft, da dieser Bescheid nicht gem. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 3 VwGO in Verbindung mit § 18e Absatz 2 Satz 1 AEG von Gesetzes wegen sofort vollziehbar ist. Der Planfeststellungsabschnitt 1.2 ist vom vordringlichen Bedarf der Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) nicht umfasst (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 11. November 2013 – 5 S 1036/13 –, juris).

Die Anordnung erfolgt, weil das öffentliche Interesse am Vollzug dieses Bescheides das Interesse an der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage überwiegt. Maßstabsbildende Determinanten für die Abwägung sind neben den betroffenen pri-

vaten und öffentlichen Interessen und Rechte auch Natur, Schwere und Dringlichkeit des Interesses an der Vollziehung bzw. an der aufschiebenden Wirkung sowie die Möglichkeit einer etwaigen Rückgängigmachung der getroffenen Regelung und ihrer Folgen.

Die unverzügliche Umsetzung der mit diesem Änderungsvorhaben genehmigten Maßnahmen liegt im öffentlichen Interesse. Seit der Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 1.2 (Fildertunnel) vom 19. August 2005 in Bestandskraft erwuchs, besteht an der Verwirklichung des Projektes "Stuttgart 21" insgesamt ein öffentliches Interesse. Hieran nimmt auch die rechtzeitige Verwirklichung der dazugehörigen Teilabschnitte teil. Dies trifft auf die hier betroffene Planänderung zu. Die 6. Planänderung hat die geometrische Anpassung einiger Technikräume und einen zusätzlichen Technikraum zum Gegenstand. Der Vorhabenträger ist darauf angewiesen, die Änderungen unverzüglich umzusetzen, damit Verzögerungen im konkret betroffenen Bauabschnitt und wegen der engen Verzahnung dieser Maßnahme auch in den anliegenden Bauabschnitten vermieden werden. Eine verspätete Fertigstellung dieser Bauwerke verursachte durch Rückkopplungen auf andere Baumaßnahmen eine weitere Verzögerung der Realisierung des Gesamtprojektes. Auswirkungen auf private Belange Dritter sind mit der Planänderung nur hinsichtlich einer zusätzlichen Grundstücksinanspruchnahme und dies in äußerst geringem Umfang verbunden.

Erschwernisse für den Eisenbahnverkehr und für die Fahrgäste im Stuttgarter Hauptbahnhof bleiben bei weiteren Verzögerungen ebenso wie Beeinträchtigungen Dritter durch baubedingte Immissionen wie Lärm, Staub und Erschütterungen länger bestehen. Es besteht die Gefahr, dass sich die Verspätungen derart aufsummieren, dass das Gesamtprojekt weiter in Verzug gerät.

Demgegenüber besteht ein Interesse an der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage, um nicht die Schaffung von unter Umständen unumkehrbaren vollendeten Tatsachen vor Ablauf der Rechtsbehelfsfristen zu ermöglichen.

Die Abwägung dieser gegenläufigen Belange ergibt, dass das Suspensivinteresse gegenüber dem Vollzugsinteresse zurückzutreten hat. Die Rechte und Belange Dritt-

betroffener können durch den sofortigen Vollzug dieses Bescheides nicht unzumutbar beeinträchtigt werden. Materielle Rechte Dritter werden durch das Änderungsvorhaben nur in unerheblichem Maße berührt. Die Öffentlichkeit wäre bei Abwarten der denkbaren Ausschöpfung des Rechtsweges wegen der verlängerten Bauzeiten zudem stärker betroffen, als dies bei sofort ermöglichtem Vollzug des Bescheides der Fall ist.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Bescheid hat gem. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 4 VwGO keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Bescheid gem. § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung der Entscheidung über diese Anordnung der sofortigen Vollziehung beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg

Schubertstraße 11

68165 Mannheim

gestellt und begründet werden (vgl. § 18e Abs. 3 Satz 1 AEG).

B.7 Gebührenentscheidung

Die Gebührenentscheidung beruht auf §§ 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG, 26 Abs. 1 Satz 1 Nummer 9, 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 Bescheid 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 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 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 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 24.08.2016
Az. 591pä/010-2015#012
VMS-Nr. 3333816

(Dienstsiegel)

Im Auftrag

Seite 17 von 17