1.Ausfertigung

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az. 591pä/016-2021#017
Datum: 21.04.2022

Planfeststellungsbeschluss

zur 4. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.07.2016, Az.: 591ppw/018-2300#001, Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS einschließlich L 1192/ L 1204, Südumgehung Plieningen)

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

„Stuttgart 21, PFA 1.3a, 4. PÄ, „Anpassungen Station NBS und Flughafentunnel Ost""

in den Gemeinden Stuttgart und Leinfelden-Echterdingen im Stadtkreis Stuttgart und im Landkreis Esslingen

Bahn-km 1,400 bis 2,300

der Strecke 4705 Abzw Stuttgart Heerstraße, W 731 - Abzw Stuttgart-Plieningen, W 761

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG, vertreten durch
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstr. 17
70191 Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil ... 3
A.1 Feststellung des Plans ... 3
A.2 Planunterlagen ... 4
A.3 Besondere Entscheidungen ... 6
Konzentrationswirkung ... 6
A.4 Nebenbestimmungen ... 7
Wasserwirtschaft und Gewässerschutz ... 7
A.5 Zusage der Vorhabenträgerin ... 7
Zusage gegenüber der Stadt Stuttgart zur Wasserwirtschaft ... 7
A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge ... 7
A.7 Sofortige Vollziehung ... 7
A.8 Gebühr und Auslagen ... 8
B. Begründung ... 9
B.1 Sachverhalt ... 9
B.1.1 Gegenstand der Planänderung ... 9
B.1.2 Durchführung des Planänderungsverfahrens ... 10
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung ... 11
B.2.1 Rechtsgrundlage ... 11
B.2.2 Zuständigkeit ... 11
B.3 Umweltverträglichkeit ... 12
B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Änderungsvorhabens ... 12
B.4.1 Planrechtfertigung ... 12
B.4.2 Variantenentscheidung ... 13
B.4.3 Wasserhaushalt ... 13
B.4.4 Brand- und Katastrophenschutz ... 14
B.4.5 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter ... 15
B.5 Gesamtabwägung ... 15
B.6 Sofortige Vollziehung ... 16
B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen ... 16
C. Rechtsbehelfsbelehrung ... 17

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

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der geänderte Plan für das Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a, 4. PÄ, „Anpassungen Station NBS und Flughafentunnel Ost"" in den Gemeinden Stuttgart und Leinfelden-Echterdingen, im Stadtkreis Stuttgart und im Landkreis Esslingen, Bahn-km 1,400 bis 2,300 der Strecke 4705 Abzw Stuttgart Heerstraße, W 731 - Abzw Stuttgart-Plieningen, W 761, wird mit der in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmung und Zusage 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 besonderen Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Zusagen und Vorbehalte unberührt.

Gegenstand der Planänderung ist die Verlängerung der Bahnsteige der Station NBS auf der Ostseite um jeweils 30 m. Hierdurch muss die Trassierung der Gleise im Bereich der bergmännischen Bauweise des Flughafentunnels Ost hinsichtlich Lage und Höhe angepasst werden. Die Gestaltung der Anpassung von Trassierung und Entwässerungsanlagen gewährleistet für die Gäubahnführung (Planfeststellungsabschnitt 1.3b) die Realisierbarkeit sowohl der im Anhörungsverfahren befindlichen Antragsvariante als auch der vom BMVI (nunmehr BMDV) eingebrachten Variante über den Pfaffensteigtunnel (ehemals Gäubahntunnel).

Die mit der Bahnsteigverlängerung einhergehende Tunnelröhrenverkürzung erfordert die Verschiebung des Schwallbauwerks Ost, des Verbindungsbauwerks Ost und des Verbindungsbauwerks 5. Zwischen diesem und dem östlichen Bahnsteigende der Südröhre werden neue Technikräume angeordnet. Die bisherigen Entwässerungsbauwerke entfallen und werden durch ein neues ersetzt; die neue Höhenlage der Gleise macht zur Entwässerung des Tiefpunktes der südlichen Tunnelröhre

(km 2,327) eine Verbindungsleitung zwischen den Tunnelröhren nötig. Die Wässer aus der Entwässerung werden in ein zunächst andernorts vorgesehenes provisorisches Auffangbecken aus Containern am Ostportal des Flughafentunnels geleitet. Technische Anlagen für die Bahnsteigentrauchung sowie für die Kühlung und Be-/Entlüftung der zusätzlichen Technikräume werden angepasst bzw. ergänzt.

A.2 Planunterlagen

Folgende Planunterlagen werden festgestellt und ersetzen bzw. ergänzen die mit Planfeststellungsbeschluss vom 14.07.2016 in der Gestalt seiner letzten Änderung festgestellten Planunterlagen.

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
0	**Erläuterungsbericht** zur 4. Planänderung, Planungsstand: 26.01.2022, 20 Seiten zuzüglich Anhängen	ergänzt Anlage 1; festgestellt
	Gesamtinhaltsverzeichnis und Verzeichnis der Abkürzungen, Planungsstand: 26.01.2022, 37 Seiten	nur zur Information
1	**Erläuterungsbericht Teil III**: Beschreibung des Planfeststellungsbereiches, Planungsstand: 26.01.2022, 167 Seiten	ergänzt Anlage 1; festgestellt
2	**Übersichtspläne**	nur zur Information
2.7	Übersichtshöhenpläne Gleisplanung	
2.7.2	Übersichtshöhenplan Flughafentunnel	
	Übersichtshöhenplan km 0,000 ... 3,025 (Südröhre) Bl. 1D von 2, Stand: 26.01.2022, Maßstab 1 : 5000/ 500	nur zur Information
	Übersichtshöhenplan km 0,000 ... 2,999 (Nordröhre) Bl. 2D von 2, Stand: 26.01.2022, Maßstab 1 : 5000/ 500	nur zur Information
3	**Bauwerksverzeichnis**, Stand: 26.01.2022, Seiten 4a-6c-1, 21a, 25b-25b-1, 28a	ergänzt Anlage 3; festgestellt
4	**Lagepläne (Gleisplanung)**	
4.1	Lagepläne NBS mit Flughafentunnel und Flughafenkurve	
	Lageplan NBS km 11,767 ... km 12,735 FT km 2,390 ... 2,693/ FK km 0,915 ... 1,521 Bl. 4F von 10, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 1000	ersetzt Bl. 4E, festgestellt
	Lageplan NBS km 12,735 ... 13,665 FT km 2,693 ... 3,026 Bl. 5D von 10, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 1000	ersetzt Bl. 5C, festgestellt
	Lageplan FT km 0,707 ... 1,582 Bl. 9D von 10, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 1000	ersetzt Bl. 9C, festgestellt
	Lageplan FT km 1,582 ... 2,390 FK km 1,521 ... 2,026/ S-Bahn (Str. 4861) km 24,419 ... 25,599 Bl. 10E von 10, Stand: 26.01.2022, Maßstab 1 : 1000	ersetzt Bl. 10D, festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5	**Höhenpläne**	
5.2	Höhenpläne Gleisplanung Flughafentunnel	
	Höhenplan km 0,696 ... 1,619 (Südröhre) Bl. 2D von 8, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 1000/ 250	ersetzt Bl. 2C, festgestellt
	Höhenplan km 1,419 ... 2,342 (Südröhre) Bl. 3D von 8, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 1000/ 250	ersetzt Bl. 3C, festgestellt
	Höhenplan km 2,142 ... 3,025 (Südröhre) Bl. 4B von 8, Stand: 26.01.2022, Maßstab 1 : 1000/ 250	ersetzt Bl. 4A, festgestellt
	Höhenplan km 0,696 ... 1,619 (Nordröhre) Bl. 6D von 8, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 1000/ 250	ersetzt Bl. 6C, festgestellt
	Höhenplan km 1,419 ... 2,342 (Nordröhre) Bl. 7D von 8, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 1000/ 250	ersetzt Bl. 7C, festgestellt
	Höhenplan km 2,142 ... 2,999 (Nordröhre) Bl. 8B von 8, Stand: 26.01.2022, Maßstab 1 : 1000/ 250	ersetzt Bl. 8A, festgestellt
6	**Querschnitte**	
6.2	Querprofile Gleisplanung Flughafentunnel	
	Querprofil km ~1.9+85 (Achse 310R) - km ~1.9+65 (Achse 310L) Bl. 8A von 11, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 250	ersetzt Bl. 8, festgestellt
	Querprofil km ~2.1+90 (Achse 310R) - km ~2.1+70 (Achse 310L) Bl. 9B von 11, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 250	ersetzt Bl. 9A, festgestellt
	Querprofil km ~2.2+22 (Achse 310R) - km ~2.2+02 (Achse 310L) Bl. 10B von 11, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 250	ersetzt Bl. 10A, festgestellt
	Querprofil km ~2.2+77 (Achse 310R) - km ~2.2+54 (Achse 310L) Bl. 11B von 11, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 250	ersetzt Bl. 11A, festgestellt
7	**Bauwerkspläne**	
7.2	Flughafentunnel	
7.2.3	Tunnel bergmännische Bauweise	
	Regelquerschnitt eingleisige Röhre Kreisprofil Ri = 4,05 m Bl. 1C von 1, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 50	ersetzt Bl. 1B, festgestellt
7.2.4	Station NBS	
	Lageplan und Längsschnitt km 1.4+90 bis km 1.8+98 Bl. 1D von 18, Stand: 26.01.2022, Maßstab 1 : 500	ersetzt Bl. 1C, festgestellt
	Regelquerschnitt bergmännische Bauweise Bl. 2B von 18, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 50	ersetzt Bl. 2A, festgestellt
	Zugang Ost mit Entrauchungsbauwerk Ost – km 1.8+18 Bl. 5D von 18, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 200	ersetzt Bl. 5C, festgestellt
	Schwallbauwerk Ost km 1.9+13 Bl. 6C von 18, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 100	ersetzt Bl. 6B, festgestellt
	Grundriss UG 8 Entrauchungsebene km 1.4+90 bis 1.8+98 Bl. 14D von 18, Stand: 26.01.2022, Maßstab 1 : 200	ersetzt Bl. 14C, festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Längsschnitt Bahnsteigebene km 1,4+90 bis 1,8+98 Bl. 15D von 18, Stand: 26.01.2022, Maßstab 1 : 200	ersetzt Bl. 15C, festgestellt
	km 1,490 bis km 1,928, Schnitte 15–15, 16–16, 17–17 Bl. 18 von 18, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 100	festgestellt
7.2.7	Notausgänge	
	Verbindungsbauwerk Ost km ~2,2+49 (Achse 310R) Bl. 5B von 5, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 100/ 50	ersetzt Bl. 5A, festgestellt
7.2.8	Sonderbauwerke	
	Bauwerksschnitte Sonderbauwerk km 2.0+97 und Entwässerung Tunneltiefpunkt Nord- und Südröhre, Entwässerungsbauwerk Bl. 1C von 4, Stand: 26.01.2022, Maßstab 1 : 500/ 100/ 50	ersetzt Bl. 1B, festgestellt
	Bauwerksschnitte Flughafentunnel Verbindungsleitung km 2,327 (Achse 310R) und Entwässerung Tiefpunkt Bl. 4 von 4, Stand: 26.01.2022, Maßstab 1 : 500/ 100/ 50	festgestellt
9	**Grunderwerb**	
9.1	Grunderwerbsverzeichnis, Planungsstand: 13.08.2021, Seiten 22b, 75a	ergänzt Anlage 9.1; festgestellt
9.2	Lagepläne Grunderwerb	
9.2.1	NBS mit Flughafentunnel und Flughafenkurve	
	Lageplan FT km 1,582 ... 2,390 FK km 1,521 ... 2,026 / S-Bahn km 24,419 ... 25,599 Bl. 10E von 10, Stand: 26.01.2022, Maßstab 1 : 1000	ersetzt Bl. 10D, festgestellt
10	**Brand- und Katastrophenschutzkonzept**	
10.1	Erläuterungsberichte	
10.1.1	Erläuterungsbericht – Flughafentunnel und Station NBS, Planungsstand: 13.08.2021, Seiten 4a-7a, 10a, 13b-15a, 18a-18a-1, 23a-24a, 26a	nur zur Information
10.2	Planunterlagen PFA 1.3	
10.2.2	Planunterlagen PFA 1.3	
10.2.2.1	Filderbereich	
	Systemdarstellung der Flucht- und Rettungswege Filderbereich Bl. 1C von 5, Stand: 13.08.2021, Maßstab 1 : 4000	nur zur Information

A.3 Besondere Entscheidungen

Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Ver-

leihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Die Vorhabenträgerin hat der Stadt Stuttgart (Amt für Umweltschutz) spätestens 2 Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen zur Herstellung der Verbindungsleitung für die Entwässerung am Trassentiefpunkt der Zuführung Flughafentunnel Ost sowie für das Verpressen des Ringraums der hierfür erforderlichen Bohrung nach Herstellung der Leitung ein Konzept zur Prüfung vorzulegen.

A.5 Zusage der Vorhabenträgerin

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

Zusage gegenüber der Stadt Stuttgart zur Wasserwirtschaft

Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Ringraum der Bohrung nach Herstellung der Verbindungsleitung für die Entwässerung am Trassentiefpunkt der Zuführung Flughafentunnel Ost zur verpressen (laufende Nummer 01/4 der Einwendungsbearbeitung vom 12.04.2022 in Verbindung mit der E-Mail der Vorhabenträgerin vom 20.04.2022).

A.6 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.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand der Planänderung

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 14.07.2016, Az. 591ppw/018-2300#001, hat das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, die Planfeststellung für das Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS einschließlich L 1192/ L 1204, Südumgehung Plieningen)", Bahn-km 10,030 bis 15,311 der Neubaustrecke und Bahn-km 0,000 bis 3,026 der Strecke „Flughafentunnel" in Stuttgart, Leinfelden-Echterdingen, Ostfildern, Neuhausen auf den Fildern, Köngen und Filderstadt erteilt.

Gegenstand der vorliegenden Planänderung ist die Verlängerung der Bahnsteige der Station NBS um jeweils 30 m auf der Ostseite. Hierdurch muss die Trassierung der Gleise im Bereich der bergmännischen Bauweise des Flughafentunnels Ost hinsichtlich Lage und Höhe angepasst werden. Die Gestaltung der Anpassung von Trassierung und Entwässerungsanlagen gewährleistet für die Gäubahnführung über den Stuttgarter Flughafen (Planfeststellungsabschnitt 1.3b) die Realisierbarkeit sowohl der im Anhörungsverfahren befindlichen Antragsvariante als auch der vom BMVI (nunmehr BMDV) eingebrachten Variante über den Pfaffensteigtunnel (ehemals Gäubahntunnel).

Die mit der Bahnsteigverlängerung einhergehende Tunnelröhrenverkürzung erfordert die Verschiebung des Schwallbauwerks Ost, des Verbindungsbauwerks Ost und des Verbindungsbauwerks 5. Zwischen diesem und dem östlichen Bahnsteigende der Südröhre werden neue Technikräume angeordnet. Die bisherigen Entwässerungsbauwerke entfallen und werden durch ein neues ersetzt; die neue Höhenlage der Gleise macht zur Entwässerung des Tiefpunktes der südlichen Tunnelröhre (km 2,327) eine Verbindungsleitung zwischen den Tunnelröhren nötig. Die Wässer aus der Entwässerung werden in ein zunächst andernorts vorgesehenes provisorisches Auffangbecken aus Containern am Ostportal des Flughafentunnels geleitet. Technische Anlagen für die Bahnsteigentrauchung sowie für die Kühlung und Be-/Entlüftung der zusätzlichen Technikräume werden angepasst bzw. ergänzt.

B.1.2 Durchführung des Planänderungsverfahrens

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 15.09.2021, Az. *0003447186*, die Planänderung nach § 18d AEG i. V. m. § 76 VwVfG beantragt. Der Antrag ist am 15.09.2021 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit E-Mail vom 01.10.2021 wurde die Vorhabenträgerin um Vorlage weiterer Unterlagen und mit Schreiben vom 25.01.2022 um Ergänzung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 14.01. und 11.02.2022 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 25.01.2022, Az. 591pä/016-2021#017, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Planänderungsverfahren Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange sowie des für Brandschutz zuständigen Fachreferats 21 beim Eisenbahn-Bundesamt eingeholt.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Stuttgart, Stellungnahmen vom 30.03.2022, GZ: SWU und vom 01.04.2022, GZ: SWU 7831-10.08
2.	Regierungspräsidium Stuttgart, Stellungnahme vom 04.04.2022, Az. RPS24-3820-8/3
3.	Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau beim Regierungspräsidium Freiburg, Stellungnahme vom 06.04.2022, Az. 3824 // 22-01062
4.	Landratsamt Esslingen, Stellungnahme vom 30.03.2022, Az. 00008009

Dem Eisenbahn-Bundesamt liegen die Zustimmungen aller in eigenen Rechten Betroffenen vor.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG. 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.

Die Durchführung des Vorhabens ist noch nicht abgeschlossen. Da nunmehr vor Fertigstellung des Vorhabens der Plan geändert werden soll, ist ein Planänderungsverfahren nach § 76 VwVfG erforderlich.

Eine Planänderung im Sinne von § 76 VwVfG liegt vor, wenn das genehmigte, aber noch nicht fertiggestellte Vorhaben zwar hinsichtlich sachlich und räumlich abgrenzbarer Teilmaßnahmen geändert wird, die Identität des Vorhabens jedoch gewahrt bleibt. Die Planänderung erfasst grundsätzlich auch eine Erweiterung oder Reduzierung des Vorhabens.

Dieses kann im vorliegenden Fall nach § 76 Abs. 3 VwVfG durchgeführt werden, da es sich um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung handelt und es sich bei dieser Änderung nicht um eine Änderung handelt, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Das Änderungsvorhaben beschränkt sich auf einen bereits planfestgestellten und unterirdischen Baubereich. Bei den baulichen Änderungen, insbesondere bei der Anpassung der Trassierung und der Verlängerung der Bahnsteige handelt es sich um räumlich und sachlich abgrenzbare Teilmaßnahmen. Die Identität des festgestellten Vorhabens bleibt gewahrt. Die Frage, welche Variante für den Anschluss an die Bestandsstrecke in Richtung Singen im Nachbarabschnitt 1.3b planfestgestellt werden wird, berührt nicht die Identität des PFA 1.3a.

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 § 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

Für das ursprüngliche Vorhaben war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft die Änderung von Betriebsanlagen von Eisenbahnen gemäß Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 9 Abs. 1 UVPG durchzuführen. Im Ergebnis der Vorprüfung ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Änderungsvorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Das durch diesen Bescheid geänderte Vorhaben genügt dem 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 zugelassenen Änderungen schränken weder dessen Funktion noch dessen Kapazität ein und stellt keine tatsächlichen Hindernisse für die Verwirklichung des Gesamtprojektes dar.

Der Planrechtfertigung steht hier nicht entgegen, dass die Trassierung des östlichen Bereichs des Flughafentunnels auf die Anschlussfähigkeit eines von der Vorhabenträgerin nicht favorisierten Vorhabens Rücksicht nimmt. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist die Planrechtfertigung eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns. Ihr kommt die Funktion zu, Rechte Dritter bereits auf niedriger Schwelle vor planerischen Missgriffen zu schützen. Damit erlangt sie nur dann eigenständige Bedeutung, wenn ein Vorhaben Rechte Dritter beeinträchtigen kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2006 – 4 A 2001/06 –, juris Rn. 33). Das Änderungsvorhaben muss entgegenstehende Rechte nicht überwinden. Für das Vorhaben ist ein Eigentümer durch Erweiterung des Umfangs bestehender dinglicher Sicherungen an seinen Grundstücken betroffen. Dessen Zustimmung liegt der Planfeststellungsbehörde vor.

Auch unter den Aspekten Vorratsplanung und Zweckmäßigkeit der Änderung steht die Planrechtfertigung nicht infrage. Die Änderung führt weder zu einer nicht zu realisieren beabsichtigten Planung noch erweist sich die Nullvariante als ebenso sinnvoll oder noch zweckmäßiger. Das Änderungsvorhaben ermöglicht die Realisierung sowohl der beantragten Variante, die von der Station Terminal mit seinem 3. Gleis über die S-Bahn-Bestandsstrecke und die Rohrer Kurve auf die Bestandsstrecke in Rich-

tung Singen führt, als auch der vom Bundesverkehrsministerium eingebrachten Variante von der Station NBS über den Pfaffensteigtunnel zur Bestandsstrecke Richtung Singen. Durch Verlautbarung des Bundesverkehrsministeriums ist die Variante inzwischen Gegenstand des Projektdossiers zum neuen Planfall für das Bedarfsplanvorhaben „ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)". Damit ist politisch entschieden, dass diese Variante planerisch weiterzuverfolgen ist. Diesem Umstand trägt das Änderungsvorhaben Rechnung, indem es die Schaffung von schwer überwindbaren Zwangspunkten verhindert. Es gewährleistet die Anschlussfähigkeit auch der vom Bundesverkehrsministerium entwickelten Variante und hält damit die Variantenabwägung für den Nachbarabschnitt, die Gäubahnführung, offen. Dies schließt die Qualifikation des Änderungsvorhabens als Vorratsplanung aus. Da sich durch das Änderungsvorhaben beide Varianten umsetzen lassen, stehen dessen Zweckmäßigkeit und die Absicht, das geänderte Vorhaben umzusetzen, außer Frage.

B.4.2 Variantenentscheidung

Die Nullvariante erweist sich vor dem Hintergrund der nach dem Erlass des Ausgangsbeschlusses vom Bundesverkehrsministerium entwickelten Variante für die Gäubahnanbindung und der damit verbundenen politischen Entscheidung, diese Variante planerisch weiterzuverfolgen, nicht mehr als zweckmäßig. Die festgestellte Planung ist in Bezug auf die Gewährleistung der Umsetzbarkeit dieser Variante anzupassen. Die unveränderte Realisierung des Vorhabens machte die Entscheidung des auch für die Umsetzung der Bundesverkehrswegeplanung zuständigen Ministeriums faktisch gegenstandslos. Eine spätere Anpassung der neugebauten Bahnanlagen wäre nur unter technisch schwierigen und sehr aufwändigen Bedingungen umsetzbar.

B.4.3 Wasserhaushalt

Das Vorhaben ist wasserwirtschaftlich verträglich. Der Sachverständige für die Wasserwirtschaft der Vorhabenträgerin geht aufgrund der geologischen Prognose davon aus, dass die Anhebung der Gradiente in beiden Tunnelröhren eine Erweiterung von Maßnahmen für die Gewährleistung der Grundwasserumläufigkeit erforderlich macht. Hierauf fordern die beteiligten Fachbehörden, dass auch für die Änderung entsprechende Vorkehrungen getroffen werden. Diesen Forderungen wird Rechnung getragen, ohne dass es hierzu weiterer Regelungen bedarf. Zum einen verweist der Sachverständige in seiner Stellungnahme auf die Nebenbestimmung A.5.4.2.2.4.2 des Ausgangsbeschlusses, die durchzuführende Maßnahmen sowie ein Abstimmungsge-

bot regelt, und auch für dieses Änderungsvorhaben gilt. Die Nebenbestimmung findet auf einen nach Kilometrierung des Flughafentunnels definierten Bereich Anwendung, in dem auch die Änderungen erfolgen. Zum anderen erwiderte die Vorhabenträgerin, ein entsprechendes Konzept dem Stuttgarter Amt für Umweltschutz bereits vorgelegt zu haben.

Die Stadt Stuttgart fordert, den Ringraum der Bohrung für die Verbindungsleitung zur Tunnelentwässerung zu verpressen und ihr ein Konzept für Bohrung und Verpressung mindestens 6 Wochen vor Baubeginn zur Prüfung vorzulegen. Die Vorhabenträgerin sagt auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde die Verpressung des Ringraums (A.5) sowie „die Übergabe des geforderten Konzeptes an die untere Wasserbehörde zu". Da von der letztgenannten Zusage auch eine Übergabe des Konzeptes nach Baubeginn umfasst ist, hält die Planfeststellungsbehörde die Festsetzung einer Nebenbestimmung für erforderlich. Hiernach hat die Übergabe des Konzeptes wenigstens 2 Wochen vor Baubeginn zu erfolgen (A.4). Diese Frist versetzt die Vorhabenträgerin in die Lage, rechtzeitig die Ausführungsunterlagen zu erstellen. Die Behörde erhält im Gegenzug eine für die Beurteilung des Sachverhalts angemessene Frist zur Überprüfung der Unterlagen.

B.4.4 Brand- und Katastrophenschutz

Das Änderungsvorhaben macht eine Überarbeitung des Evakuierungsnachweises erforderlich. Die Verlängerung der Bahnsteige führt zu längeren Rettungswegen. Die Vorhabenträgerin führte daher unter den neuen Randbedingungen dynamische Evakuierungssimulationen in Verbindung mit Entrauchungssimulationen für die 3 maßgebenden Szenarien durch. Sie kommen zu dem Ergebnis, dass sich die Evakuierungszeit für das Szenario 2 geringfügig, im Übrigen nicht verschlechtert. Die Vorgaben der einschlägigen technischen Regeln sind stets eingehalten. Das für Brandschutz zuständige Fachreferat des Eisenbahn-Bundesamts prüfte und billigte die Simulationsberichte.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hielt die Ermittlung der Anzahl zu evakuierender Personen im planmäßigen wie im außerplanmäßigen Fall für unzureichend. Der für diese Fragen einschlägige Leitfaden Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes des Eisenbahn-Bundesamts erfordert bei der brandschutztechnischen Beurteilung und Bemessung die Zugrundelegung der größtmöglichen Personenzahlen im Regelbetrieb. Der Störfall (außerplanmäßige Betrieb) ist nicht zu betrachten. Grundlage für die Ermittlung der Personenzahl sind die am Bahnsteig hal-

tenden Züge mit dem höchsten Fassungsvermögen. Da sich die Bahnsteigverlängerungen nicht auf das Fassungsvermögen der haltenden Züge im Regelbetrieb auswirken, bleibt die zu unterstellende Anzahl zu evakuierender Personen gegenüber den Annahmen im Ausgangsbeschluss unverändert.

B.4.5 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Die Anpassungen in der Trassierung der Tunnelröhren macht eine Erweiterung bestehender dinglicher Rechte an den Grundstücken eines Eigentümers nötig. Die Zustimmungserklärung, mit der sich der Eigentümer mit der weiteren Beeinträchtigung seines Eigentums einverstanden erklärt, liegt der Planfeststellungsbehörde vor. Weitere Änderungen am Grundstückszugriff sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Insbesondere ergibt sich am Flurstück Nr. 6424 keine Reduktion der für die vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehenen Fläche; hierbei handelt es sich um eine offenbare Unrichtigkeit.

B.5 Gesamtabwägung

Am Gesamtvorhaben in Gestalt der antragsgegenständlichen Änderung 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.

Das Änderungsvorhaben verhindert die Schaffung von Zwangspunkten, die einer Realisierung der vom Bundesverkehrsministerium eingebrachten und in die Bundesverkehrswegeplanung aufgenommenen Variante entgegenstünden. An der Vermeidung dieser Zwangspunkte besteht ein öffentliches Interesse. Die Frage, wie die Anbindung der Bestandsstrecke in Richtung Singen an die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm erfolgt, kann im Zeitpunkt der Entscheidung über den benachbarten Planfeststellungsabschnitt durch eine Variantenabwägung beatwortet werden, bei der sich die vorzugswürdige Variante durchsetzt, ohne bereits geschaffenen Zwangspunkten Bedeutung und Gewicht beimessen zu müssen. Dem vom Änderungsvorhaben einzig betroffenen Belang der Wasserwirtschaft kann durch eine Nebenbestimmung und eine Zusage Rechnung getragen werden. Weitere öffentliche oder private Belange werden nicht beeinträchtigt.

B.6 Sofortige Vollziehung

Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV). Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Änderungsplanfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstraße 11
68165 Mannheim

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Stuttgart, den 21.04.2022
Az. 591pä/016-2021#017
EVH-Nr. 3470101

Im Auftrag

[redacted]