1. Ausfertigung

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az. 591pä/016-2021#023
Datum: 21.06.2022

Planfeststellungsbeschluss

zur 5. 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, 5. PÄ „Flughafentunnel Ost — Aufweitungs- und Verzweigungsbauwerke"“

in der Gemeinde Leinfelden-Echterdingen im Landkreis Esslingen

Bahn-km 1,915 bis 2,042

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

Vorhabenträgerin:
DB Netze AG, vertreten durch
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 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 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge ... 6
A.5 Sofortige Vollziehung ... 6
A.6 Gebühr und Auslagen ... 6
B. Begründung ... 7
B.1 Sachverhalt ... 7
B.1.1 Gegenstand der Planänderung ... 7
B.1.2 Durchführung des Planänderungsverfahrens ... 7
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung ... 8
B.2.1 Rechtsgrundlage ... 8
B.2.2 Zuständigkeit ... 9
B.3 Umweltverträglichkeit ... 9
B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Änderungsvorhabens ... 10
B.4.1 Planrechtfertigung ... 10
B.4.2 Variantenabwägung ... 10
B.4.3 Wasserhaushalt ... 11
B.4.4 Brand- und Katastrophenschutz ... 11
B.4.5 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter ... 13
B.5 Gesamtabwägung ... 14
B.6 Sofortige Vollziehung ... 14
B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen ... 14
C. Rechtsbehelfsbelehrung ... 15

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, 5. PÄ „Flughafentunnel Ost — Aufweitungs- und Verzweigungsbauwerke"" in der Gemeinde Leinfelden-Echterdingen, im Landkreis Esslingen, Bahn-km 1,915 bis 2,042 der Strecke 4705 Abzw Stuttgart Heerstraße, W 731 - Abzw Stuttgart-Plieningen, W 761, 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 besonderen Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Zusagen und Vorbehalte unberührt.

Gegenstand der Planänderung ist die Errichtung zweier Aufweitungs- und Verzweigungsbauwerke, an die die Variante der Gäubahnanbindung über den Pfaffensteigtunnel angeschlossen werden kann. Hierfür wird der Flughafentunnel im unmittelbaren Anschluss an die östlichen Bahnsteigenden der Station NBS aufgeweitet, um die Ausfädelung von Nord- und Südröhre des Pfaffensteigtunnels zu ermöglichen. Die planfestgestellte Lage der durchgehenden Streckengleise des Flughafentunnels bleibt unberührt. Die abzweigenden Äste werden temporär verschlossen, um sie im Falle der planfestgestellten Variante über den Pfaffensteigtunnel mit diesem zu verbinden. Die Länge der beiden eingleisigen Tunnelröhren des Flughafentunnels verkürzt sich jeweils um 127 bzw. 124 m.

Das Schwallbauwerk Ost ist hinsichtlich der Wandstärken und im Bereich der Aufweitungen, im Übrigen sind Ver- und Entsorgungsanlagen an die neue Geometrie anzupassen.

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 5. Planänderung**, Planungsstand: 26.11.2021, 20 Seiten zzgl. 9 Anlagen	ergänzt Anlage 1; festgestellt
	Gesamtinhaltsverzeichnis und Verzeichnis der Abkürzungen, Planungsstand: 26.11.2021, 28 Seiten	nur zur Information
1	**Erläuterungsbericht, Teil III**, Planungsstand: 26.12.2021, Seiten IIa, 28a, 31a	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. 1E von 2, Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab 1 : 5000/ 500	nur zur Information
	Übersichtshöhenplan km 0,000 ... 2,999 (Nordröhre) Bl. 2E von 2, Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab 1 : 5000/ 500	nur zur Information
3	**Bauwerksverzeichnis**, Planungsstand: 26.11.2021, Seiten 5c-6d-1, 25c	ergänzt Anlage 3; festgestellt
4	**Lagepläne (Gleisplanung)**	
4.1	Lagepläne NBS mit Flughafentunnel und Flughafenkurve	
	Lageplan FT km 1,582 ... 2,390 FK km 1,521 ... 2,026/ S-Bahn (Str. 4861) km 24,419 ... 25,599 Bl. 10F von 10, Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab 1 : 1000	ersetzt Bl. 10E; festgestellt
5	**Höhenpläne**	
5.2	Höhenpläne Gleisplanung Flughafentunnel	
	Höhenplan km 1,419 ... 2,342 (Südröhre) Bl. 3E von 8, Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab 1 : 1000/ 250	ersetzt Bl. 3D; festgestellt
	Höhenplan km 1,419 ... 2,342 (Nordröhre) Bl. 7E von 8, Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab 1 : 1000/ 250	ersetzt Bl. 7D; festgestellt
6	**Querschnitte**	
6.2	Querprofile Gleisplanung Flughafentunnel	
	Querprofil km ~1.9+85 (Achse 310R) - km ~1.9+65 (Achse 310L) Bl. 8B von 11, Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab 1 : 250	ersetzt Bl. 8A; festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7	**Bauwerkspläne**	
7.2	Flughafentunnel	
7.2.3	Tunnel bergmännische Bauweise	
	Regelquerschnitt eingleisige Röhre Kreisprofil Ri = 4.05 m Bl. 1D von 5, Stand: Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab 1 : 50	ersetzt Bl. 1C; festgestellt
	Querschnitt Aufweitungsbauwerk Nordröhre Bl. 2 von 5, Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab: 1:100	festgestellt
	Querschnitt Verzweigungsbauwerk Nordröhre Bl. 3 von 5, Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab: 1:100	festgestellt
	Querschnitt Aufweitungsbauwerk Südröhre Bl. 4 von 5, Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab: 1:100	festgestellt
	Querschnitt Verzweigungsbauwerk Südröhre Bl. 5 von 5, Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab: 1:100	festgestellt
7.2.4	Station NBS	
	Schwallbauwerk Ost km 1.9+43 Bl. 6D von 18, Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab 1 : 100	ersetzt Bl. 6C; festgestellt
7.2.8	Sonderbauwerke	
	Lageplan Flughafentunnel, Abzweig Option Pfaffensteigtunnel, Aufweitungs- und Verzweigungsbauwerk Bl. 5 von 5, Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab: 1:500/100/50	festgestellt
9	**Grunderwerb**	
9.1	Grunderwerbsverzeichnis, Planungsstand: 26.11.2021, Seite 22c	ergänzt Anlage 9.1; festgestellt
9.2	Lagepläne Grunderwerb	
9.2.1	NBS mit Flughafentunnel und Flughafenkurve	
	Lageplan FT km 1,582 ... 2,490 FK km 1,521 ... 2,026 / S-Bahn km 24,419 ... 25,599 Bl. 10F von 10, Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab 1 : 1000	ersetzt Bl. 10E; festgestellt
9.3	Beweissicherung	
	Beweissicherungsgrenzen Filderbereich km 10,030 bis 12,580 Bl. 1D von 4, Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab 1 : 2500	nur zur Information
13	**Bauzustände und Baulogistik**	
13.2	Planunterlagen	
13.2.6	Baustraßen	
	Übersichtslageplan BE-Flächen und Baustraßen Teil West km 10,030 bis 12,580 (NBS) Bl. 1E von 4, Planungsstand: 26.11.2021, Maßstab 1 : 2500	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, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 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.5 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.6 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 Planänderung ist die Errichtung zweier Aufweitungs- und Verzweigungsbauwerke, an die die Variante der Gäubahnanbindung über den Pfaffensteigtunnel angeschlossen werden kann. Hierfür wird der Flughafentunnel im unmittelbaren Anschluss an die östlichen Bahnsteigenden der Station NBS aufgeweitet, um die Ausfädelung von Nord- und Südröhre des Pfaffensteigtunnels zu ermöglichen. Die planfestgestellte Lage der durchgehenden Streckengleise des Flughafentunnels bleibt unberührt. Die abzweigenden Äste werden temporär verschlossen, um sie im Falle der planfestgestellten Variante über den Pfaffensteigtunnel mit diesem zu verbinden. Die Länge der beiden eingleisigen Tunnelröhren des Flughafentunnels verkürzt sich jeweils um 127 bzw. 124 m.

Das Schwallbauwerk Ost ist hinsichtlich der Wandstärken und im Bereich der Aufweitungen, im Übrigen sind Ver- und Entsorgungsanlagen an die neue Geometrie anzupassen.

B.1.2 Durchführung des Planänderungsverfahrens

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 17.12.2021, Az. I.NI-SW-B, die Planänderung nach § 18d AEG i. V. m. § 76 VwVfG beantragt. Der Antrag ist am 21.12.2021 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 25.01.2022 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 07.02.2022 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 25.01.2022, Az. 591pä/016-2021#023, 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 eingeholt.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau beim Regierungspräsidium Freiburg Stellungnahme vom 06.04.2022, Az. 3824 // 22-01085

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2.	Regierungspräsidium Stuttgart Stellungnahme vom 07.04.2022, Az. RPS24-3820-8/4
3.	Eisenbahn-Bundesamt, Referat 21 Stellungnahmen vom 23.03.2022, 12.04.2022, Gz. 2180-217iretr/066-2107#015 und vom 09.06.2022, Gz. 2139-591pä/016-2021#023
4.	Landratsamt Esslingen Stellungnahme vom 30.03.2022, Az. 411-364.36-00008010

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die durch die Planänderung Betroffenen gemäß § 28 VwVfG angehört.

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 Ergänzung der Aufweitungs- und Verzweigungsbauwerke 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 Betriebsanla-

gen 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. Die dem Ausgangsbescheid zu Grunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt. Die mit diesem Bescheid zugelassene Änderung – die Ergänzung zweier Aufweitungs- und Verzweigungsbauwerke – schränkt 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 Aufweitungs- und Verzweigungsbauwerke der Anschlussfähigkeit eines Vorhabens dienen, dessen Umsetzung derzeit nicht sicher ist. 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 Zugriffsrechte an seinem Grundstück (dingliche Sicherung und bauzeitliche Nutzung) betroffen. Dessen Zustimmung liegt der Planfeststellungsbehörde vor.

B.4.2 Variantenabwägung

Weder Lage noch Dimensionierung der geplanten Aufweitungs- und Verzweigungsbauwerke sind zu beanstanden. Mit dem gewählten Standort an den östlichen Bahnsteigenden der Station NBS wird keine für die Anbindung der Gäubahn an die Neubaustrecke ernsthaft in Betracht kommende Variante verhindert. Vielmehr bleiben im Gegenteil mehrere Varianten erst durch Umsetzung dieses Änderungsvorhabens umsetzbar. Insbesondere können Varianten, die eine Mitnutzung der Strecke 4861 (S-Bahn) mit Anbindung an die Station Terminal oder das sogenannte 3. Gleis, also auch die Antragsvariante, weiterhin realisiert werden. In gleicher Weise bleiben aber

auch die Varianten umsetzbar, die nicht über den Stuttgarter Flughafen führen, oder die anderweitig mit Führung über den Flughafen in die Neubaustrecke einbinden. Mit Blick auf die Variante, die die Gäubahn von der Station NBS über den sogenannten Pfaffensteigtunnel an die Bestandsstrecke Richtung Singen führt, steht die Umsetzbarkeit außer Frage, weil dieses Änderungsvorhaben gerade dies sicherstellen will.

In Bezug auf diese Variante über den Pfaffensteigtunnel gewährleistet die östliche Lage der Aufweitungs- und Verzweigungsbauwerke einen Fahrbetrieb auf der Relation von Singen nach Stuttgart und umgekehrt ohne Fahrtrichtungswechsel. Die Anbindung der Gäubahn von Westen her hätte bei dieser Variante darüber hinaus erhebliche Nachteile. Züge von der Station NBS in Richtung Stuttgart Hauptbahnhof müssten bis zur über Leitverbindung vor dem Filterportal im Gegenbein fahren, wodurch Fahrten im Regelgleis der Strecke Stuttgart Hauptbahnhof – Station NBS ausgeschlossen wären. Ferner ergäben sich beim Tunnelbau Konflikte mit der Gründung der Messehallen.

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 Aufbereitung der Tunnelröhren des östlichen Flughafentunnels 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 Der Sachverständige verweist in seiner Stellungnahme auf die Nebenbestimmung A.5.4.2.2.4.2 des Ausgangsbeschlusses, die durchzuführende Maßnahmen sowie ein Abstimmungsgebot 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.

B.4.4 Brand- und Katastrophenschutz

Für den Fall, dass die Variante mit Führung der Gäubahn über den Pfaffensteigtunnel realisiert wird, sind die Belange des Brand- und Katastrophenschutzes unter veränderten Randbedingungen zu betrachten. Hierzu gehört eine gegenüber der Antragskonzeption um 5 auf 7 Minuten verlängerte Vorbrandzeit. Hierbei handelt es sich um den Zeitraum, den ein Zug für die Strecke vom Westportal des Pfaffensteigtunnels bis

zur Station NBS benötigt. Dabei wird unterstellt, dass der Zugbrand noch vor Einfahrt in den Tunnel beginnt; andernfalls hielte der Zug vor dem Tunnel.

Die Beurteilung der brandschutztechnischen Belange erfolgt auf der Grundlage konzeptioneller Planungsüberlegungen. Dies genügt dem Maßstab, der im vorliegenden Verfahrensstadium der Variantenentwicklung anzulegen ist. Ein vollständig ausgearbeitetes Rettungskonzept kann nicht verlangt werden, weil die hierfür erforderliche Detailtiefe erst im Zuge der weiteren Planungsschritte erlangt wird. Es ist aber für die hier anzustellenden Betrachtungen auch nicht erforderlich. Für die optionale Anbindung der Variante über den Pfaffensteigtunnel genügt die Darlegung ihrer Machbarkeit. Es ist darzulegen, dass die bereits planfestgestellten und mit diesem Änderungsvorhaben planfestzustellenden Bauwerke tauglich und insbesondere hinreichend dimensioniert sind, um den Anforderungen der anerkannten Regeln der Technik und hierbei insbesondere denen des baulichen Brandschutzes gerecht zu werden.

Die Vorhabenträgerin betrachtete diese neuen Randbedingungen im ganzheitlichen Brandschutzkonzept für die Station NBS Flughafenanbindung sowie im Simulationsbericht zur numerischen Untersuchung, in dem der Nachweis der Entrauchung für die Station NBS geführt wird. Im Ergebnis beider Berichte ergeben sich aufgrund der verlängerten Vorbrandzeit weder wesentliche Änderungen zur bisherigen Evakuierungsbetrachtung noch Verschlechterungen oder gravierende Unterschiede zu den Ergebnissen der bisherigen Entrauchungssimulation.

Die Konzeption der Rettungswege in den Aufweitungs- und Verzweigungsbauwerken führt zu jeweils 2 Gleisquerungen, um den Rettungsweg innenliegend zu führen. Das für den Brandschutz zuständige Fachreferat beim Eisenbahn-Bundesamt regte die Vorhabenträgerin an, die Umsetzbarkeit einer Rettungswegführung, bei der jeweils eine Gleisquerung erforderlich wird, zu prüfen. Dem kam die Vorhabenträgerin nach mit dem Ergebnis, dass das von ihr vorgesehene Konzept nicht im Widerspruch zu anerkannten Regeln der Technik stehe und darüber hinaus baulich umsetzbar sei und eben ausgebildet werden könne. Das Fachreferat hat diese Auffassung gebilligt. Die Vorhabenträgerin stellt dieses Konzept in den Anlagen 6 und 7 zum Erläuterungsbericht zur Planänderung dar. Die exakte bauliche Ausgestaltung der Übergänge bleibt auch mit Zustimmung des Fachreferates der Ausführungsplanung vorbehalten.

Die Löschwasserleitung des Flughafentunnels bleibt auch unter Berücksichtigung des Anschlusses des Pfaffensteigtunnels unverändert. Eine hinreichende Löschwasserversorgung ist bei Umsetzung dieser Variante machbar.

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 haltenden 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.

Ferner beanstandete das Regierungspräsidium die fehlenden Berichte zur Entrauchung und zur Evakuierung sowie den Entwurf des vorgeschriebenen Brandschutzkonzepts. Die Planfeststellungsbehörde gingen dem nach mit dem Ergebnis, dass sämtliche Unterlagen für das Regierungspräsidium abrufbar waren.

B.4.5 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Die Anpassungen in der Trassierung der Tunnelröhren machen eine Erweiterung des Umfangs bestehender Zugriffsrechte am Grundstück (dingliche Sicherung und bauzeitliche Nutzung) eines Eigentümers nötig. Die Zustimmungserklärung, mit der sich der Eigentümer mit der weiteren Beeinträchtigung seines Eigentums einverstanden erklärt, liegt der Planfeststellungsbehörde vor. Die Zustimmung wird unter der Voraussetzung erteilt, dass die Vorhabenträgerin ein Gebäude, das der zustimmende Eigentümer zu errichten beabsichtigt, duldet. Die Zustimmungserklärung enthält konkrete Vorgaben, die das Gebäude erfüllen muss, um das darunterliegende Tunnelbauwerk nicht zu beeinträchtigen. Diese Randbedingungen werden nicht Gegenstand dieser Entscheidung. Die Planung des Gebäudes ist nicht so weit verfestigt, dass dieses Änderungsvorhaben hierauf Rücksicht nehmen müsste. Dies ergibt sich aus den textlichen Ergänzungen zur Zustimmungserklärung, wonach das Gebäude in den Planungen bislang nicht berücksichtigt ist. Die für die Errichtung des Gebäudes erforderlichen Randbedingungen sind im hierfür durchzuführenden Genehmigungsverfahren zu formulieren.

Die zusätzlich vorübergehend in Anspruch zunehmenden Fläche ist zur Sicherung des Parkhauses P 14 erforderlich. Durch die Herstellung der unterirdischen Aufweitungs- und Verzweigungsbauwerke können Setzungen auftreten. Beeinträchtigungen des Betriebs des Parkhauses sowie des angrenzenden zentralen Busbahnhofes können nicht ausgeschlossen werden. Die Zustimmungen beider Betreiber liegen der Planfeststellungsbehörde vor.

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 erhält die Möglichkeit, die Gäubahn über den vom Bundesverkehrsministerium eingebrachten und in die Bundesverkehrswegeplanung aufgenommenen Pfaffensteigtunnel an die Neubaustrecke anzubinden, aufrecht und gewährleistet zugleich die Anschlussfähigkeit weiterer ernsthaft in Betracht kommender Varianten. Hieran besteht ein öffentliches Interesse. Im Zeitpunkt der Entscheidung über den benachbarten Planfeststellungsabschnitt kann ohne Einschränkung darüber befunden werden, welche Variante für die Anbindung der Gäubahn an die Neubaustrecke vorzugswürdig ist. Diese freie Wahl der Varianten würde ohne dieses Änderungsvorhaben verbaut. Dem Vorhaben stehen weder öffentliche noch private Belange entgegen, was in der fehlenden Anordnung von Nebenbestimmungen zum Ausdruck kommt.

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 21.06.2022
Az. 591pä/016-2021#023
EVH-Nr. 3470103

[redacted]