2. Ausfertigung

Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale
Heinemannstraße 6
53175 Bonn

Az: 5160-591pä/010-2015#023
Datum: 02.09.2016

Bescheid

zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 16.05.2007 Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.6a (Zuführung Ober- und Untertürkheim)

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

für das Vorhaben

„Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.6a, 7. PÄ (Anpassung Verbindungsbauwerk 12)“,

in Stuttgart

Bau-km 1.1+55 – 5.9+95, Strecke 4703 Stuttgart HBF – Obertürkheim

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt,
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 Zusagen 6
A.3.1 Wasserwirtschaft 6
A.3.2 Brandschutz 6
A.3.3 Unfallschutz 7
A.4 Nebenbestimmungen 7
A.4.1 Leitungen Dritter 7
A.4.2 VV BAU und VV BAU-STE 8
A.5 Hinweise 8
A.5.1 Unfallschutz 8
A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge 8
A.7 Sofortige Vollziehbarkeit 9
A.8 Kosten 9
B BEGRÜNDUNG 10
B.1 Sachverhalt 10
B.1.1 Vorhaben 10
B.1.2 Verfahren 10
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung 16
B.2.1 Rechtsgrundlage 16
B.2.2 Zuständigkeit 19
B.3 Umweltverträglichkeit 20
B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens 20
B.4.1 Planrechtfertigung 20
B.4.2 Abzuwägende Belange 21
B.5 Anordnung von Nebenbestimmungen 24
B.5.1 Nebenbestimmung A.4.1 24
B.5.2 Nebenbestimmung A.4.2 25
B.6 Gesamtabwägung 25
B.7 Sofortige Vollziehbarkeit 25
B.8 Kostenentscheidung 27
C RECHTSBEHELFSBELEHRUNG 28

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

Bescheid:

A Verfügender Teil

A.1 Genehmigung des Plans

Der geänderte Plan für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.6a, 7. PÄ (Anpassung Verbindungsbauwerk 12)", Bau-km 1.1+55 – 5.9+95, Strecke 4703 Stuttgart HBF – Obertürkheim 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 eine Anpassung des Verbindungsbauwerks 12 zwischen den Tunnelröhren, die mit Änderungen der Trassierung und der Gradienten einhergeht. Neben dieser Änderung der Trassierung erfolgt auch eine Tieferlegung der Gradiente, um aufwendige Sicherungsmaßnahmen an einem Gebäude auf dem Flurstück Nr. 03332/003 der Gemarkung Untertürkheim während des Vortriebs vermeiden zu können.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen, die den festgestellten Plan vom 16.05.2007, Az. 59160-Pap-PS-21-PFA 1.6 a (Zuführung Ober- und Untertürkheim) hinzugefügt werden oder Planunterlagen ersetzen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Gesamtinhaltsverzeichnis und Verzeichnis der Abkürzungen Stand 10.08.2016 (25 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
1	**Erläuterungsbericht**	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
III	**Beschreibung des Planfeststellungsabschnittes 1.6a**	
IIIA	Erläuterungsbericht Planänderung „Verbindungsbauwerk 12“ Stand 10.08.2016 (14 Seiten zzgl. Deckblatt)	Ersetzt 14 Seiten der Anlage 1, Teil III
	Erläuterungsbericht zur Planänderung „Anpassung Verbindungsbauwerk 12“ Stand 10.08.2016 (8 Seiten zzgl. Deckblatt mit 3 Anhängen) (1) Formular zur Umwelterklärung inkl. Erläuterungen Stand 03.08.2016 (8 Seiten) (2) Stellungnahme zu den Belangen des Schall- und Erschütterungs-schutzes Stand 25.07.2016 (2 Seiten) (3) Stellungnahme Arge WUG Stand 18.07.2016 (2 Seiten)	Ergänzt Anlage 1, Teil III
2	**Übersichtspläne**	
2.5	**Übersichtslagepläne**	
Blatt 2C	Übersichtslageplan (Zustand nach Bauausführung) von km 4.0+78 bis km 7.2+20 Stand 10.08.2016, Maßstab 1: 5000	Ersetzt Blatt 2B
2.6	**Übersichtshöhenpläne**	
Blatt 2B	Übersichtshöhenplan (Achse 61/411) Stuttgart Hbf – Obertürkheim (-Esslingen) von km 4.0+78 (A60) bis km 9.1+22 (A4700) Stand 10.08.2016, Maßstab 1: 5000 /1000	Ersetzt Blatt 2A
Blatt 4B	Übersichtshöhenplan (Achse 62/412) Obertürkheim (-Esslingen) – Stuttgart Hbf von km 4.0+78 (A60) bis km 9.1+49 (A4700) Stand 10.08.2016, Maßstab 1: 5000 / 1000	Ersetzt Blatt 4A
3	**Bauwerkverzeichnis** **vom 10.08.2016 (1 Seite zzgl. Deckblatt)**	Ersetzt 1 Seite
4	**Lagepläne**	
9B	Lageplan von km 5.0+00 bis km 5.7+33 (Achse 60) von km 0.4+05 bis km 0.7+98 (Achse 713) von km 0.3+97 bis km 0.7+62 (Achse 714) Stand 10.08.2016, Maßstab 1:1000	Ersetzt Blatt 9A
10B	Lageplan von km 5.7+33 bis km 6.3+69 (Achse 60) Stand 10.08.2016, Maßstab 1:500	Ersetzt Blatt 10A
5	**Höhenpläne**	
5.1	**BA Stuttgart Hbf. – Obertürkheim**	
5.1.1	**Stuttgart Hbf. – Obertürkheim (Achse 61)**	
9B	Höhenplan (Achse 61) Stuttgart Hbf – Obertürkheim (-Esslingen) von km 5.0+00 bis km 5.7+33 (Achse 60) Stand 10.08.2016, Maßstab 1:1000	Ersetzt Blatt 9A
10A	Höhenplan (Achse 61) Stuttgart Hbf – Obertürkheim (-Esslingen) von km 5.7+33 bis km 6.3+69 (Achse 60) Stand 10.08.2016, Maßstab 1:1000	Ersetzt Blatt 10
5.1.2	**Obertürkheim – Stuttgart Hbf. (Achse 62)**	
9B	Höhenplan (Achse 62) Obertürkheim (-Esslingen) – Stuttgart Hbf von km 5.0+00 bis km 5.7+33 (Achse 60) Stand 10.08.2016, Maßstab 1:1000	Ersetzt Blatt 9A

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
10A	Höhenplan (Achse 62) Obertürkheim (-Esslingen) – Stuttgart Hbf von km 5.7+33 bis km 6.3+69 (Achse 60) Stand 10.08.2016, Maßstab 1:1000	Ersetzt Blatt 10
7	**Bauwerkspläne**	
7.1	**BA Stuttgart Hbf. – Obertürkheim**	
7.1.1	**Tunnel in bergmännischer Bauweise**	
8A	Bauwerksplan BA Stuttgart Hbf. – Obertürkheim Tunnel in bergmännischer Bauweise Lageplan Anfahrbereich Obertürkheim Stand 10.08.2016, Maßstab 1:500	Ersetzt Blatt 8
9A	Bauwerksplan BA Stuttgart Hbf. – Obertürkheim Tunnel in bergmännischer Bauweise Längsschnitt Anfahrbereich Obertürkheim Stand 10.08.2016, Maßstab 1:500	Ersetzt Blatt 9
10A	Bauwerksplan BA Stuttgart Hbf. – Obertürkheim Tunnel in bergmännischer Bauweise Querschnitt km 5.9+26.11 (Achse 60) Stand 10.08.2016, Maßstab 1:200	Ersetzt Blatt 10
17A	Bauwerksplan BA Stuttgart Hbf. – Obertürkheim Tunnel in bergmännischer Bauweise Verbindungsbauwerk Nr. 1.6-12 Stand 10.08.2016, Maßstab 1:100 / 1:200	Ersetzt Blatt 17
7.1.2	**Tunnel in offener Bauweise / Deckelbauweise**	
1A	Tunnel bergmännische und offene BW von km 5.9+64.45 bis km 6.1+44.45 (Achse 60) Draufsicht, Längs-, Querschnitt Stand 10.08.2016, Maßstab 1:200	Ersetzt Blatt 1
10	**Flucht- und Rettungskonzept**	
10.1	Erläuterungsbericht Stand 10.08.2016 (4 Seiten zzgl. Deckblatt)	Ersetzt 4 Seiten der Anlage 10.1
10.2	**Planunterlagen**	
10.2.2	**Flucht- und Rettungskonzept PFA 1.6a**	
1A	Flucht- und Rettungskonzept Flucht- und Rettungskonzept PFA 1.6 Übersichtslageplan Stand 10.08.2016, Maßstab 1:5000	Ersetzt Blatt 1
4A	Flucht- und Rettungskonzept Darstellung der Rettungswege Tunnel offene Bauweise Obertürkheim Stand 10.08.2016, Maßstab 1:1000	Ersetzt Blatt 4

Änderungen, die sich durch die Planänderungen ergeben, sind in den Planunterlagen (Textteilen) in der Farbe Blau kenntlich gemacht; die ersetzten Textteile sind durchgestrichen dargestellt. Lagepläne werden durch die neue Planung ersetzt. Die geänderten Anlagen sind durch einen Änderungsindex A, B, C usw. gekennzeichnet.

A.3 Zusagen

A.3.1 Wasserwirtschaft

A.3.1.1 Die Vorhabenträgerin sagt zu, rechtzeitig vor Baubeginn die Ausführungsplanung mit allen erforderlichen Unterlagen (Maßnahmenbeschreibung, Lagepläne, Schnitte mit Höhenangaben in m ü. NN, stratigraphische Grenzen, Vortriebsklassen) der unteren Wasserbehörde zur Abstimmung vorzulegen.

A.3.1.2 Die Vorhabenträgerin sagt zu, zur Unterbindung von Grundwasserumläufigkeiten im Bereich der bergmännischen Bauweise radiale Injektionsringe am Übergang Gipskeuper/Quartär sowie am Verbindungsbauwerk Nr. 12 vorzusehen, sofern dort keine anderweitigen Abdichtungen vorgenommen werden; ausführungstechnische Details sowie die endgültige Lage/Anzahl sind im Zuge der Ausführungsplanung bzw. während des Vortriebs mit der unteren Wasserbehörde abzustimmen.

A.3.1.3 Die Vorhabenträgerin sagt zu, vorgesehene Abdichtungen gegen Wasserzutritte aus dem ausgelaugten Gipskeuper (z.B. Injektionen, Dichttröge, DSV, HDI Dichtwände etc.) sowie die Planungen zur Bodenverfestigung im Detail mit der unteren Wasserbehörde im Zuge der Ausführungsplanung abzustimmen und dem Bauvorlageberechtigten zur Freigabe vorzulegen.

A.3.2 Brandschutz

A.3.2.1 Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Ausführungsplanung des Rettungskonzeptes hinsichtlich der Befahrbarkeit der Tunnelstrecken mit der Branddirektion Stuttgart und dem Referat 16 des Regierungspräsidiums abzustimmen.

A.3.2.2 Die Vorhabenträgerin sagt zu, während der Bauzeit für den Baustellenbereich und die Tunnel einen Feuerwehrplan nach DIN 14095 und den Ausführungsbestimmungen der Branddirektion Stuttgart zu erstellen und mit dem Baufortschritt ständig fortzuschreiben; wegen des Planumfanges, der Ausführung und der Anzahl der zur Verfügung zu stellenden Exemplare wird die Vorhabenträgerin mit der Branddirektion Verbindung aufnehmen.

A.3.2.3 Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Baustelle so einzurichten und zu betreiben, dass geordnete Lösch- und Rettungsmaßnahmen durchgeführt werden können; die ggf. notwendige Vorhaltung, Ausstattung und Organisation einer Rettungseinheit ab einer Eindringtiefe größer als 200 Meter wird die Vorhabenträgerin mit der Branddirektion abstimmen.

A.3.3 Unfallschutz

A.3.3.1 Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Rahmen der Ausführungsplanung Sicherheitsmaßnahmen zur Vermeidung der Gefährdung von Beschäftigten während des Eisenbahnbetriebs und der Instandhaltung der Bahnanlagen mit der Unfallversicherung Bund und Bahn abzustimmen.

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Leitungen Dritter

A.4.1.1 Vorerkundung

Vor Beginn von Abbruch-, Tief- und Erdbauarbeiten sind Lage, Art und Zustand vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen im Baufeld festzustellen. Hierzu sind von den betroffenen Versorgungsunternehmen rechtzeitig aktuelle Leitungsauskünfte für den geplanten Baubereich einzuholen. Maßgeblich ist bei der Feststellung der Leitungen nicht ausschließlich der direkt in Anspruch genommene räumlich abgrenzbare Baubereich, sondern der Aktionsradius der Wirkungen einer Baumaßnahme auf vorhandene Leitungen.

A.4.1.2 Sicherung und Verlegung genutzter Leitungen

Eine Verlegung bzw. Sicherung bestehender genutzter Leitungen ist in Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern auszuführen.

A.4.1.3 Sicherung und Stilllegung nicht genutzter Leitungen

Nicht mehr genutzte Leitungen sind in Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern stillzulegen und mindestens so zu sichern, dass Gefahren oder unzumutbare Umstände nicht eintreten können.

A.4.1.4 Arbeitssicherheit

Die Forderungen der Informationsschrift „Schutzmaßnahmen bei Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel und Rohrleitungen" – Ausgabe September 2010 – der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft sind einzuhalten.

A.4.2 VV BAU und VV BAU-STE

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau" (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen" (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

A.5 Hinweise

A.5.1 Unfallschutz

A.5.1.1 Die Vorhabenträgerin wird darauf hingewiesen, bei der Planung und Realisierung der Maßnahmen das geltende Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherungsträger (Unfallverhütungsvorschriften, Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz, Informationen) zu berücksichtigen.

A.5.1.2 Die Vorhabenträgerin wird darauf hingewiesen, bezüglich der Gestaltung von Eisenbahnanlagen sowie der Durchführung des Eisenbahnbetriebes die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen" DGUV Vorschrift 72 zu beachten.

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 zu-

rückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.7 Sofortige Vollziehbarkeit

Die sofortige Vollziehbarkeit wird angeordnet.

A.8 Kosten

Die Kosten des Verfahrens trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Das Eisenbahn-Bundesamt stellte am 16.05.2007 den Plan für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart „Projekt Stuttgart 21", Planfeststellungsabschnitt 1.6a (Zuführung Ober- und Untertürkheim) fest. Mit dem Vorhaben wurde begonnen, es ist jedoch bislang noch nicht abschließend umgesetzt. Gegenstand des Vorhabens ist eine Anpassung des Verbindungsbauwerks 12, die mit Änderungen der Trassierung und der Gradienten einhergeht. Die Anlagen liegen bei Bau-km 1.1+55 – 5.9+95, Strecke 4703 Stuttgart HBF – Obertürkheim.

Das Verbindungsbauwerk 12 ist nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2007 lediglich in Form einer Verbindungstür zwischen den beiden Tunnelröhren ausgeführt. In dieser Planung erfüllt es nicht die Anforderungen der EBA-Richtlinie für Brand- und Katastrophenschutz in Eisenbahntunneln, die eine Schleusenlänge von mindestens 12 Metern Länge vorsieht. Zur Vermeidung aufwendiger Kompensationsmaßnahmen hat die Vorhabenträgerin beantragt, das Verbindungsbauwerk 12 als z-förmiges Verbindungsbauwerk mit einer Schleusenlänge auszubilden, die der o.b. EBA-Richtlinie entspricht. Im Zuge der Anpassung des Verbindungsbauwerks 12 ist eine Aufspreizung der Tunnelröhren erforderlich, mit der die Notwendigkeit einer Trassierungsänderung einhergeht. Gleichzeitig ist eine Tieferlegung der Gradiente Gegenstand der vorliegenden Planänderung, um aufwendige Sicherungsmaßnahmen an einem Gebäude auf dem Flurstück Nr. 03332/003 der Gemarkung Untertürkheim während des Vortriebs sowie für den südlich anschließenden Bereich vermeiden zu können.

Die wesentlichen technischen und baulichen Einzelheiten der Änderungen sind in den Planunterlagen beschrieben. Sie ersetzen insoweit die festgestellte Planung.

B.1.2 Verfahren

Die DB Netz AG, vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, hat mit Schreiben vom 16.12.2015, Az. 591pä/010-2015#023, eine Entscheidung nach

§ 18d AEG i.V.m. § 76 VwVfG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.6a, 7. PÄ (Verzicht Einschubbauwerk)" beantragt. Der Antrag ist beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart am 16.12.2015 eingegangen.

Mit Schreiben vom 18.02.2016 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung des Antragsformulars gemäß EBA-Planfeststellungsrichtlinie aufgefordert. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 19.02.2016 wieder vorgelegt.

Das Verfahren wurde am 22.02.2016 innerhalb des Eisenbahn-Bundesamtes von der Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart der Zentrale in Bonn übertragen.

In einem Gespräch am 21.03.2016 und einer Besprechung am 04.05.2016 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen bzw. um Nachreichung weiterer Unterlagen aufgefordert. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 02.05.2016, 09.05.2016, 19.05.2016, 10.06.2016, 16.06.2016 und 27.06.2016 wieder vorgelegt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 16.06.2016 privaten und juristischen Personen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben, die vom Planänderungsverfahren betroffenen sind.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Planänderungsverfahren mit Schreiben vom 17.06.2016 Stellungnahmen von folgenden Trägern öffentlicher Belange eingeholt:

- Landeshauptstadt Stuttgart, Tiefbauamt, Projektleitung Stuttgart 21
- Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz
- Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 24 - Recht Planfeststellung
- Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege
- Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
- Eisenbahn-Unfallkasse (EUK)
- Stuttgarter Straßenbahnen
- Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Planänderungsverfahren mit Schreiben vom 17.06.2016 folgenden Verbänden Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben:

- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV)
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (Bund)
- Naturschutzbund Deutschland (NABU)
- Arbeitsgemeinschaft der NaturFreunde in Baden-Württemberg
- Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.
- Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.
- Schwäbischer Albverein e. V.
- Schwarzwaldverein e.V.
- Bund für Umwelt und Naturschutz in Deutschland (BUND) e. V.
- Bund Heimat- und Umwelt in Deutschland (BHU)
- Bundesverband beruflicher Naturschutz e. V.
- Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz e. V.
- Deutsche Gesellschaft für Gartenschutz und Landschaftskultur e. V.
- Deutsche Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde e. V.
- Deutscher Alpenverein e. V.
- Deutscher Naturschutzring (DNR) e. V.
- Naturschutzbund Deutschland (NABU)
- Naturschutzforum Deutschland e. V.
- Vereinigung Deutscher Gewässerschutz e. V.

Mit Schreiben vom 07.07.2016 teilte die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde mit, dass mit allen Leitungsträgern die Maßnahmen im Wesentlichen abgestimmt seien, aber noch keine Zustimmungen vorlägen. Aus den vorgelegten Unterlagen konnte das Eisenbahn-Bundesamt keine Zustimmung betroffener Leitungsträger ableiten. Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Planänderungsverfahren mit Schreiben vom 11.07.2016 daher folgenden Leitungsträgern Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben:

- Netze BW GmbH
- Unitymedia BW GmbH
- Colt Technology Services GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Vodafone GmbH

- Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung
- Daimler AG

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege Stellungnahme vom 07.07.2016
2.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stuttgart Stellungnahme vom 13.07.2016

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Erwin Prewo Gmbh & Co. Innenausbau KG Stellungnahme vom 22.06.2016
2.	Hafen Stuttgart GmbH Stellungnahme vom 07.07.2016 und 16.08.2016
3.	Fritz Vielhauer GmbH & Co. KG Stellungnahme vom 07.07.2016
4.	Paul Nanz GmbH & Co. KG Stellungnahme vom 12.07.2016
5.	Dietz Logistik 5. Grundbesitz GmbH Stellungnahme vom 14.07.2016
6.	Landeshauptstadt Stuttgart Stellungnahme der unteren Wasser-, Bodenschutz-, Naturschutz- und Immissionsschutzbehörde und Gewerbeaufsicht vom 14.07.2016
7.	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. Stellungnahme vom 15.07.2016
8.	Unfallversicherung Bund und Bahn

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahme vom 15.07.2016
9.	Regierungspräsidium Stuttgart Stellungnahme des Referates 16 Brandschutz und Abteilung 5 Umwelt vom 18.07.2016
10.	Landeshauptstadt Stuttgart Stellungnahme des Tiefbauamtes, Belange der Straßenverkehrsbehörde und Belange des vorbeugenden Brandschutzes vom 18.07.2016
11.	Regierungspräsidium Freiburg Stellungnahme des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau vom 21.07.2016
12.	Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung Stellungnahme vom 26.07.2016
13.	Landeshauptstadt Stuttgart Stellungnahme des Tiefbauamtes, der Stadtentwässerung und des Amts für Liegenschaften und Wohnen vom 28.07.2016
14.	Netze BW GmbH Stellungnahme vom 08.08.2016

Dem Eisenbahn-Bundesamt lag darüber hinaus die Zustimmung von zwei privaten Grundstückseigentümern vor. Dreizehn private Grundstückseigentümer erhoben Einwendungen. Die übrigen fünf betroffenen privaten Grundstückseigentümer äußerten sich nicht.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 12.08.2016, Az. 5160-591pä/010-2015#023, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 3a, 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 11.08.2016 ein Nachtragsverfahren gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG beantragt. Der Änderungsantrag ging mit neuen Planunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt am 12.08.2016 ein. Mit dem beantragten Nachtragsverfahren beabsichtigt die Vorhabenträgerin den Antragsgegenstand des

am 16.12.2015 beantragten Planänderungsverfahrens einzuschränken, indem sie den Antragsgegenstand des linienbehafteten Vorhabens an der Demarkierungslinie Bruckwiesenwegbrücke auf- und partiell vom nunmehr durch die Planfeststellungsbehörde zu entscheidenden Verfahren abspaltet.

Der erste in diesem Beschluss behandelte Teil hat die bergmännisch aufzufahrenden Tunnelabschnitte der Zuführung Obertürkheim in der Achse 61 von km 5.5+59 bis km 5.9+95 und der Achse 62 von km 5.5+85 bis km 5.9+95 zum Gegenstand. Er endet vor der Bruckwiesenwegbrücke in Obertürkheim. Die mit Schreiben vom 11.08.2016 eingereichten Pläne zeigen den Umgriff des ersten Teils und Gegenstand dieses Verfahrens. Die Vorhabenträgerin hat bei der Einschränkung des Antragsgegenstandes die Bezeichnung des ersten Teils in „Anpassung Verbindungsbauwerk 12" geändert.

Der zweite einem weiteren Verfahren vorbehaltene Teil schließt in südlicher Richtung an dem ersten Teil an. Er beginnt mit der Unterfahrung der Bruckwiesenwegbrücke und geht in den Bereich über, in dem nach dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss im PFA 1.6a vom 16.05.2007 eine offene Bauweise (Einschubbauwerk) vorgesehen war. Der zweite Teil, über den im vorliegenden Bescheid nicht entschieden wird, soll unter der Verfahrensbeschreibung „Verzicht Einschubbauwerk" einem separaten Verfahren zugeführt werden.

Der reduzierte Verfahrensgegenstand „Anpassung Verbindungsbauwerk 12" beinhaltet im Vergleich zum planfestgestellten Zustand insofern keine Änderung der Tunnelbauweise, da das bergmännische Portal der bestehenden Planfeststellung bei km 6.0+32 innerhalb des zu entscheidenden Verfahrens nicht erreicht wird.

Die Vorhabenträgerin begründete die beantragte Aufteilung damit, dass der bergmännische Tunnelvortrieb in der Zuführung Obertürkheim vom Zwischenangriff Ulmer Straße in Richtung Obertürkheim im Bauverlauf schneller voranschreitet, als zunächst angenommen. Wird der bergmännische Tunnelvortrieb diejenige Stationierung erreichen, in der die Trassierung der Tunnelbauwerke von der bestandskräftig planfestgestellten Lösung abweicht (bei km 5.6+02 der Achse 61 bzw. bei km 5.6+17 der Ache 62), bevor über den Antrag der Vorhabenträgerin vom 16.12.2015 vollziehbar entschieden ist, drohe eine Verzögerung der Tunnelbaumaßnahme, die vor allem mit erheblichen und unverhältnismäßigen Mehrkosten verbunden sei. Au-

ßerdem habe eine solche Verzögerungen zur Folge, dass die Kleinraumlage im Bereich der emissionsintensiven obertätigen Baustelleneinrichtungsfläche am Zwischenangriff Ulmer Straße über einen längeren Zeitraum belastet werde.

Mit Schreiben vom 18.08.2016 beantragte die Vorhabenträgerin die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit dieses – den reduzierten Verfahrensgegenstand betreffenden – Beschlusses.

In Gesprächen am 19.08.2016 und 25.08.2016 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen bzw. um Nachreichung weiterer Unterlagen zum beantragten Nachtragsverfahren gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG aufgefordert. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 23.08.2016 und 29.08.2016 wieder vorgelegt.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

B.2.1.1 Planänderungsverfahren gemäß § 76 Abs. 3 VwVfG mit Antrag der Vorhabenträgerin vom 16.12.2015

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. Das Abwägungsergebnis wird hierdurch nach Struktur und Inhalt nicht 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 eine Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zum Gegenstand. Gegenstand des Vorhabens ist eine Optimierung im Bereich des bautechnisch aufwändigen Einschubbauwerks. Darüber hinaus erfolgt eine Umtrassierung des Gleises von Esslingen nach Stuttgart-Untertürkheim der Strecke 4700. Die hierdurch zusätzlich betroffenen, abwägungserheblichen Belange werfen Konflikte auf, die bewältigt werden können, ohne die Gesamtplanung in Frage zu stellen.

B.2.1.2 Nachtragsverfahren gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG mit Antrag der Vorhabenträgerin vom 11.08.2016

Aufgrund des schneller voranschreitenden bergmännischen Tunnelvortriebs in der Zuführung Obertürkheim vom Zwischenangriff Ulmer Straße in Richtung Obertürkheim war ein Nachtragsverfahren gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG der am 16.12.2015 beantragten Planänderung erforderlich, das mit einer Abschnittsbildung einhergeht.

a) Nachtragsverfahren

Soll ein ausgelegter Plan geändert werden und werden dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer Vereinigung nach § 73 Absatz 4 Satz 5 VwVfG oder Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt, so ist diesen gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG die Änderung mitzuteilen und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von zwei Wochen zu geben; § 73 Abs. 4 Sätze 3 bis 6 VwVfG gelten entsprechend. Wird sich die Änderung voraussichtlich auf das Gebiet einer anderen Gemeinde auswirken, so ist der geänderte Plan in dieser Gemeinde auszulegen; § 73 Abs. 2 bis 6 gelten entsprechend.

Der Wortlaut des § 73 Abs. 8 VwVfG bezieht sich auf die Änderung eines ausgelegten Plans. Da die Planunterlagen im Planänderungsverfahren mit Antrag vom 16.12.2015 keiner Auslegung bedurften, sondern nur im Sinne des § 28 Abs. 1 VwVfG eine Anhörung der unmittelbar Betroffenen notwendig war, ist § 73 Abs. 8 VwVfG in diesem Fall auf die Änderung eines dem Eisenbahn-Bundesamt zur Genehmigung vorgelegten Plans auszulegen. Insofern ist

§ 73 Abs. 8 VwVfG hier auf die Unterlagen des Anhörungsgegenstandes zu beziehen, die den Trägern öffentlicher Belange und den Naturschutzbehörden vorgelegt wurden bzw. diejenigen identischen Unterlagen, die die in ihren Rechten betroffenen privaten und juristischen Personen bzw. deren bevollmächtigte Vertreter sowie Vereinigungen im Sinne § 73 Absatz 4 Satz 5 VwVfG in der Dienststelle Stuttgart des Eisenbahn-Bundesamtes im Zuge deren Beteiligung einsehen konnten.

Durch die Beschränkung des Antragsgegenstandes im Zuge des Nachtragsverfahrens gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG haben sich keine Auswirkungen in anderen Gebieten ergeben. Die Anhörung der von der am 16.12.2015 beantragten Planänderung war bereits abgeschlossen, bevor die Vorhabenträgerin die Aufteilung des Verfahrens durch eine Planänderung mit Nachtragsverfahren gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG beantragte.

Erstmalig, stärker oder anders betroffenen Grundstückseigentümer, Behörden und Träger öffentlicher Belange können hinsichtlich des Nachtragsverfahrens gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG durch die Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen werden. Eine erneute Beteiligung des Kreises der bereits angehörten Personen oder Stellen war daher nicht erforderlich.

b) Abschnittsbildung

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, der Umweltverbände und einzelner privater Betroffener im Rahmen des am 16.12.2015 beantragten Planänderungsverfahrens hat gezeigt, dass der Abschnitt nördlich der Bruckwiesenwegbrücke, der aufgrund der Erfordernis des Tunnelvortriebs vorab zur Genehmigung gestellt wurde, keine relevanten Konfliktpotenziale aufwirft, die im Zuge des fachplanungsrechtlichen Abwägungs- und Entscheidungsprozesses nicht überwunden werden können. Soweit einzelne Träger öffentlicher Belange oder der Landesnaturschutzverband sich zu Fragen des Tunnelbaus und der Tunnelsicherheit geäußert haben, betrifft dies Gesichtspunkte, die im bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss bereits geregelt sind und zu deren Neubeurteilung die Planänderung keinen Anlass gibt. Die obertägige zusätzliche Betroffenheit privater Eigentümer beruht auf den Baumaßnahmen, die südlich der Bruckwiesenwegbrücke vorgesehen sind. Die zuletzt genannten Baumaßnahmen betreffen die Anpassung des Verbindungsbauwerks 12, die Aufspreizung der Tunnel-

röhren und die Tieferlegung der Gradiente im Bereich nördlich der Bruckwegwiesenbrücke nicht.

Gleiches gilt hinsichtlich des mit Schreiben vom 11.08.2016 beantragten Nachtragsverfahren gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG für den von einzelnen Trägern öffentlicher Belange und den Umweltverbänden thematisierten Eingriff in den Uhlbach. Dieser Eingriff berührt nicht den nunmehr reduzierten Verfahrensgegenstand. Damit ergibt sich eine Einwendungslage, die keinerlei unüberwindbare Hindernisse für eine Genehmigung des Teilabschnittes nördlich der Bruckwiesenwegbrücke aufzeigt.

Die für eine nachträgliche Trennung und Abschnittsbildung erforderliche Möglichkeit einer räumlich-gegenständlichen Aufteilung ist gegeben (vgl. Ziekow, in: ders., Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, § 6 Rn. 56). In beiden Teilabschnitten kann der jeweils benachbarte Teilabschnitt planerisch berücksichtigt werden. Ein durchgreifendes Argument gegen eine Abschnittsbildung, dass sich aus der Planung eines Abschnitts gewisse Zwangsläufigkeiten für die weitere Planung ergeben, liegt nicht vor (vgl. Ziekow, a. a. O., Rn. 64).

Die Abschnittsbildung beruht nicht auf willkürlichen oder ansonsten rechtlich nicht tragfähigen Überlegungen (vgl. zu diesem Maßstab: BVerwG, Urt. V. 21.11.2013 – 7 A 28.12 –, juris Rn. 40). Vielmehr können beide Teilabschnitte ohne Verstoß gegen das Abwägungsgebot auch getrennt zum Gegenstand von Planänderungen gemacht werden. Das berechtigte Interesse der wirtschaftlichen Verwendung öffentlicher Mittel, das eine kontinuierliche Fortsetzung des Tunnelvortriebs voraussetzt, stellt im Sinne des Planungsrechts einen sachlichen und vernünftigen Grund in Bezug auf die beantragte Abschnittsbildung dar. Den Änderungen, die Gegenstand des weiteren Planänderungsverfahrens „Verzicht Einschubbauwerk" werden, stehen keine planerisch unüberwindbaren Hindernisse entgegen.

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 Eisenbahnver-

kehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

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

Das antragsgegenständliche Verfahren mit Antrag vom 16.12.2015 betrifft die Änderung eines UVP-pflichtigen Vorhabens. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 3c Sätze 1 und 3 UVPG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht. Die verfahrensleitende Verfügung vom 12.08.2016 wurde im Internet veröffentlicht.

Die für Umweltbelange zuständigen Fachbehörden der Landeshauptstadt Stuttgart sehen ebenfalls keine Bedenken bzw. zusätzliche Betroffenheiten, die eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung begründen. Auch das mit Schreiben vom 11.08.2016 beantragte Nachtragsverfahren gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG begründet keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

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 zugrunde 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 Gesamtvorhabens dar.

B.4.2 Abzuwägende Belange

Der zu entscheidende Verfahrensgegenstand, zu dem Betroffene im Rahmen der Anhörung beteiligt wurden, hat sich infolge des beantragten Nachtragsverfahrens gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG reduziert (siehe Abschnitt B.1.2 und B.2.1.2). Die Abwägung beschränkt sich daher auf die Belange, die im Zusammenhang mit dem reduzierten Verfahrensgegenstand stehen. Sofern die im Zuge der Anhörung mit den eingegangenen Stellungnahmen vorgetragenen Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen über den reduzierten Verfahrensgegenstand hinausgehen, bleiben diese im Folgenden unberücksichtigt.

B.4.2.1 Wasserwirtschaft

Gegenüber der Planfeststellung liegt die Gradiente in Achse 61 um ca. 2.60 m und in Achse 62 um ca. 1.20 bis 1.40 m tiefer. In dem mit dieser Absenkungen einhergehenden zusätzlichen hydraulischen Eingriff sieht die Wasser- und Bodenschutzbehörde der Landeshauptstadt Stuttgart eine geringfügige Abweichung von der planfestgestellten Variante, die aufgrund der Lage des bergmännischen Tunnels in der Außenzone des Heilquellenschutzgebietes sowie im Mittleren Gipshorizont bzw. im Quartär kein zusätzliches Risiko für die Heil- und Mineralquellen erkennen lässt.

Sofern die untere Wasser- und Bodenschutzbehörde der Landeshauptstadt Stuttgart bei der Herstellung des Tunnels in bergmännischer Bauweise zusätzliche Auflagen hinsichtlich der Abstimmung der Ausführungsplanung fordert, werden diese, sofern sie den vorliegenden Verfahrensgegenstand betreffen, von der Vorhabenträgerin zugesagt (siehe Abschnitt A.3.1).

B.4.2.2 Geotechnik

Der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg kritisiert, dass die von der Vorhabenträgerin angeführten Rohrschirme zur Vermeidung von Setzungsmaßnahmen letztere nicht zuverlässig ausschließen können. Weiterhin wird dargelegt, dass der

hohe technische Aufwand unverhältnismäßig und der Planänderungsantrag deshalb zurückzuweisen sei.

Der Vortrag des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg ist unbegründet und wird zurückgewiesen. Über die bei der Unterfahrung von Gebäuden und Verkehrsanlagen mit geringer Überdeckung eingesetzten vorauseilenden Sicherungsmaßnahmen ist bereits im Planfeststellungsbeschluss zum Ausgangsverfahren entschieden worden (siehe Abschnitt B.III.4.1.2.2. des Planfeststellungsbeschlusses vom 16.05.2007). Rohrschirmabsicherungen stellen zudem den Stand der Technik dar und wurden bereits mehrfach auch im Projekt Stuttgart-Ulm erfolgreich eingesetzt. Im Übrigen erhöht sich durch die mit der Planänderung einhergehende Tieferlegung der Gradienten die Überdeckung.

B.4.2.3 Brandschutz, Entrauchungs-, Flucht- und Rettungswegkonzept

Sofern die Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Stuttgart und der Landeshauptstadt Stuttgart auf Anforderungen an die Befahrbarkeit der Tunnelstrecken und bauzeitliche Anforderungen an den Brandschutz abstellen, wird den Forderungen mit den entsprechenden Zusagen der Vorhabenträgerin Rechnung getragen (siehe Abschnitt A.3.2). Von der Wiedergabe inhaltsgleicher Zusagen oder Auflagen im Beschluss wird jedoch abgesehen. Dies betrifft insbesondere die Forderung, dass die Befahrbarkeit für alle vorgesehenen Einsatzfahrzeuge und für alle zur Evakuierung vorgesehenen Busse möglich sein muss, und alle Fahrzeuge die Gleise und die Gleisbereiche in beliebigem Winkel längs und quer ohne Beschädigung befahren und überfahren können. Derartige Auflagen können von der Vorhabenträgerin aufgrund des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit nicht abverlangt werden; vielmehr ist es den Feuerwehren zumutbar für die Einsatzzwecke geeignete Einsatzmittel vorzuhalten und zu verwenden (siehe S. 11 der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln" z.B. hinsichtlich der Bereifung von Fahrzeugen).

Hinsichtlich der Forderung nach einer dauerhaft gefüllten Löschwasserleitung ist festzustellen, dass diese zwar durchaus geeignet wäre, die Sicherheit weiter zu erhöhen und das Risiko für Personenschäden zu reduzieren. Eine solche Leitung kann von der Vorhabenträgerin im Verfahren aber nicht abverlangt werden. Im Rahmen der vorliegenden Planänderung wird die Forderung zurückgewiesen, da sie

nicht zum Gegenstand des Verfahrens gehört und das derzeit aktuelle rechtliche Regelungsinstrumentarium in zweigleisigen bzw. mehrgleisigen Tunneln die Verlegung durchgängig trockener Löschwasserleitungen vorsieht (siehe S. 20 der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln").

Darüber hinausgehende Forderungen hinsichtlich des Brandschutzes, des Flucht- und Rettungswegkonzeptes sind unbegründet und werden zurückgewiesen, da die Tatbestandsvoraussetzungen für die Anordnung von Schutzvorkehrungen nach der Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG nicht vorliegen; dies betrifft insbesondere die Forderungen des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau am Regierungspräsidium Freiburg hinsichtlich der Einrichtung abgeschotteter Fluchtquerstollen, der Einrichtung abgeschotteter Rauch-/Brandschutzbereiche, die Mindestanforderungen an die künstliche Belüftung, die Maßnahmen zur Beherrschung wettertechnischer Verhältnisse sowie Anforderungen an den Arbeitsschutz.

Im Rahmen der Planfeststellungsbeschlüsse für das Großprojekt Stuttgart 21 ist über die Belange des bauzeitlichen Brand- und Arbeitsschutzes entschieden worden (siehe Abschnitte A.VI.8, A.VII.7 und A.IX.5 des Planfeststellungsbeschlusses vom 16.05.2007). Die am 16.12.2015 beantragte Planänderung, die auch Gegenstand der Anhörung des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau am Regierungspräsidium Freiburg gewesen ist, berührt konzeptionelle Fragen des bauzeitlichen Brand- und Arbeitsschutzes nicht, vielmehr soll ein ca. 342 Meter langer Tunnelabschnitt, der bislang in offener Bauweise geplant war, in bergmännischer Bauweise hergestellt werden. Hierdurch können keine geänderten Anforderungen an den bauzeitlichen Brand- und Arbeitsschutz begründet werden. Dies trifft erst recht auf den nunmehr im Zuge des beantragten Nachtragsverfahrens gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG reduzierten Verfahrensgegenstand zu.

Das Planänderungsverfahren wirft auch keine neuen Fragen hinsichtlich möglicher negativer Auswirkungen auf das Entrauchungskonzept auf. Die beantragten Änderungen sind im Entrauchungskonzept bereits berücksichtigt (vgl. Anlage 10 der Planunterlagen). Im Übrigen stellt die Anpassung des Verbindungsbauwerks 12 eine Verbesserung gegenüber dem planfestgestellten Zustand dar, da es im Zuge der Planänderung mit der Einhaltung der Mindestlänge von 12 m richtlinienkonform

ausgeführt wird (siehe EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln")..

B.4.2.4 Unfallschutz

Sofern die Unfallversicherung Bund und Bahn zur Vermeidung der Gefährdung von Beschäftigten während des Eisenbahnbetriebs und der Instandhaltung der Bahnanlagen in der Ausführungsplanung die Festlegung von Sicherheitsmaßnahmen fordert, sagt die Vorhabenträgerin eine Abstimmung zu (siehe Abschnitt A.3.3). Auf die geforderte Einhaltung des geltenden Regelwerks der gesetzlichen Unfallversicherungsträger wird hinwiesen (siehe Abschnitt A.5.1).

B.4.2.5 Erschütterungsschutz und sekundärer Luftschall

Die Forderungen des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau am Regierungspräsidium Freiburg, die auf Beeinträchtigungen der Anwohner durch baubedingte Erschütterungen abstellen, werden zurückgewiesen, da es im Zuge der Planänderung zu keiner absehbaren Zunahme der baubetriebsbedingten Erschütterungsimmissionen gegenüber dem bestandskräftigen Beschluss vom 16.05.2007 kommt (vgl. Anhang 2 zur Anlage 1, Teil IIIA, Erläuterungsbericht zur Planänderung „Anpassung Verbindungsbauwerk 12"). Für die Anordnung von Schutzvorkehrungen nach der Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG besteht daher kein Raum. Gleiches gilt auch für den sekundären Luftschall. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass sich die Planänderung hinsichtlich baubetriebsbedingter Immissionen für die Anwohner an den Stellen, wo die Gradiente des bisher planfestgestellten Tunnelvortriebs höher lag, nicht nachteilig auswirkt, und im bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss ein Schutzkonzept geregelt ist, das auch für den verfahrensgegenständlichen Teilabschnitt gilt (vgl. zur Auslegung: Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 30.06.2016 – 5 S 1182/16 –, juris).

B.5 Anordnung von Nebenbestimmungen

B.5.1 Nebenbestimmung A.4.1

Die auf § 74 Abs. 2 VwVfG als Vorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer beruhenden Vorgaben tragen dem berechtigten Interesse

der von der Baumaßnahme betroffenen Leitungsträger zur Vermeidung von schädlichen Einwirkungen auf ihre Leitungen Rechnung.

B.5.2 Nebenbestimmung A.4.2

Im verfügenden Teil ist dem Vorhabenträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 – 11 A 5/96).

B.6 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 räumlich 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 der mit der Änderung einhergehenden Anpassung des Verbindungsbauwerks 12 an den aktuellen Stand des Regelwerks, ist die Vorhabensänderung gerechtfertigt und geboten; insbesondere lässt sie das Abwägungsergebnis der vorliegenden Planung unberührt.

B.7 Sofortige Vollziehbarkeit

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 1.6a ist vom vordringlichen Bedarf der Anlage zu § 1

Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) nicht umfasst (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 11.11.2013 – 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 privaten und öffentlichen Interessen und Rechte auch Natur, Schwere und Dringlichkeit des Interesses an der Vollziehbarkeit 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 1.6a (Zuführung Ober- und Untertürkheim) vom 16.05.2007 in Bestandskraft erwuchs, besteht an der Verwirklichung des Projektes „Stuttgart 21" insgesamt ein öffentliches Interesse.

Für das Vorhaben streitet eine fachplanungsrechtliche Planrechtfertigung, die vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in mehreren Urteilen bestätigt worden ist. Dies spricht für eine nunmehr zügige Umsetzung des Großprojekts. Hieran nimmt die rechtzeitige Verwirklichung der dazugehörigen Teilabschnitte teil. Dies trifft auch auf die hier betroffene Planänderung zu.

Die 7. Planänderung wird erforderlich, um das Verbindungsbauwerk 12 den Anforderungen der EBA-Richtlinie für Brand- und Katastrophenschutz in Eisenbahntunneln anzupassen, die eine Schleusenlänge von mindestens 12 Metern Länge vorsieht. Auswirkungen auf private Belange Dritter sind mit der Planänderung nicht verbunden.

Es hat sich gezeigt, dass der bergmännische Tunnelvortrieb in der Zuführung Obertürkheim vom Zwischenangriff Ulmer Straße in Richtung Obertürkheim schneller voranschreitet, als zunächst angenommen. Wird der bergmännische Tunnelvortrieb diejenige Stationierung erreichen, in der die Trassierung der Tunnelbauwerke von der bestandskräftig planfestgestellten Lösung abweicht (bei km 5.6+02 der Achse 61 bzw. bei km 5.6+17 der Ache 62), droht eine Verzögerung der Tunnelbaumaß-

nahme, die vor allem mit erheblichen und unverhältnismäßigen Mehrkosten, die durch die öffentliche Hand zu tragen sind, verbunden wäre.

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. Der zuletzt genannte Fall betrifft insbesondere die obertätige Baustelleneinrichtungsfläche am Zwischenangriff Ulmer Straße. Es besteht die Gefahr, dass sich die Verspätungen derart aufsummieren, dass das bestandskräftig planfestgestellte Gesamtprojekt durch die Nichtvollziehbarkeit der Einzelmaßnahme weiter in Verzug gerät.

Demgegenüber besteht kein berechtigtes Interesse an der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage, um nicht die Schaffung von unter Umständen unumkehrbaren vollendeten Tatsachen vor Ablauf der Rechtsbehelfsfristen zu ermöglichen. Betroffenheiten Privater entstehen durch die beantragte Planänderung nicht. Die untertägigen Änderungen liegen innerhalb planfestgestellter Grunderwerbsgrenzen. Obertätig tritt die Planänderung nicht in Erscheinung. Die mit ihr verbundene Tieferlegung der Gradienten ist im Hinblick auf bauzeitliche und spätere betriebliche Immissionen für die Betroffenen vorteilhaft.

Die Abwägung dieser gegenläufigen Belange ergibt, dass das Suspensivinteresse gegenüber dem Vollzugsinteresse zurückzutreten hat. Die Rechte und Belange Drittbetroffener können durch den sofortigen Vollzug dieses Bescheides nicht unzumutbar beeinträchtigt werden. Materielle Rechte Dritter werden durch das Änderungsvorhaben nicht berührt. Die Öffentlichkeit wäre bei Abwarten der denkbaren Ausschöpfung des Rechtsweges zudem stärker betroffen, als dies bei sofort ermöglichtem Vollzug des Bescheides der Fall ist.

B.8 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung 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. 1 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.

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 dieses Bescheides beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg gestellt und begründet werden.

Eisenbahn-Bundesamt
Zentrale
Bonn, den
Az.: 5160-591pä/010-2015#023
VMS-Nr.: 3343288

Im Auftrag

Dr. Röhl (Dienstsiegel)