



Eisenbahn-Bundesamt, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart

Mit Postzustellungsurkunde

Stuttgarter Straßenbahnen AG

Schockenrieder Straße 50

70565 Stuttgart

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

59160-591pä/007-2304#005

Bearbeitung: Stefan Vogt

Telefon: 07 11 / 2 28 16- 160

Telefax: 07 11 / 2 28 16- 9160

e-Mail: VogtS@eba.bund.de  
Sb1-kar-stg@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 10.05.2012

VMS-Nummer

3000430

Betreff: 9. Planänderung gemäß § 18 d AEG i. V. m. § 76 Abs. 2 VwVfG für die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.01.2005 für das Vorhaben „Projekt S 21, Umbau des Bahnknotens Stuttgart, PFA 1.1“, Az. 59160-Pap-PS 21-PFA 1.1 (Talquerung)

Bezug: Ihr Antrag vom 17.02.2012

Anlagen: Genehmigungsvermerk (1-fach)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die 9. Planänderung für den o. g. Planfeststellungsbeschluss wird Ihnen hiermit zugesandt. Die Antragsunterlagen werden mit separater Post versandt.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

(Vogt)

DUK 6204

Hausanschrift:  
Olgastraße 13, 70182 Stuttgart  
Tel.-Nr. (07 11) 2 28 16-0  
Fax-Nr. (0 711) 2 28 16-6 99

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

Öff. Verkehrsmittel: U-Bahn- Linien: U 5, 6, 7 ab Hauptbahnhof bis Haltestelle OlgaecK ( von dort 5 Minuten Fußweg durch die Olgastr.  
Formgebundene, fristwahrende oder sonstige rechtserhebliche Erklärungen sind ausschließlich auf dem Postweg einzureichen.



Eisenbahn-Bundesamt

Standort Stuttgart  
Olgastraße 13  
70182 Stuttgart  
Az: 59170-591pä/007-2304#005  
Datum: 10.05.2012

## **Bescheid**

zur 9. Planänderung

gemäß § 18 AEG i.V.m. § 76 Abs. 2 VwVfG und § 18d AEG

für das Vorhaben

„Projekt S 21, Umbau des Bahnknotens Stuttgart, PFA 1.1“

Vorhabenträgerin:  
DB Netz, vertreten durch DB ProjektBau GmbH  
hier vertreten durch Stuttgarter Straßenbahnen AG  
Schockenriedstraße 50  
70565 Stuttgart

Auf Antrag der DB Netz (Vorhabenträgerin), vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, hier vertreten durch die Stuttgarter Straßenbahnen AG erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. § 76 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und § 18d AEG folgenden

## Bescheid

zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.01.2005 für das Vorhaben „Projekt S 21, Umbau des Bahnknotens Stuttgart, PFA 1.1“, Az. 59160-Pap-PS 21-PFA 1.1 (Talquerung):

### A. Verfügender Teil

#### A.1. Planänderung

Für die beantragte Änderung des festgestellten Planes wird gemäß § 76 Abs. 2 VwVfG von einem neuen Planfeststellungsverfahren abgesehen.

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 Nebenbestimmungen unberührt.

#### A.2. Planunterlagen

Die Planänderung umfasst die folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
A	Inhaltsverzeichnis	
B	Erläuterungsbericht	
1	Anlage 7.2.1.1 Blatt 1 von 1 des PFB: Lageplan Grundriss Straßenebene Kurt-Georg-Kiesinger-Platz, Maßstab 1:200, Stand: 20.10.2011	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Anlage 7.2.1.3 Blatt 1 von 1 des PFB: Lageplan Grundriss Gleisebene Kurt-Georg-Kiesinger-Platz, Maßstab 1:200, Stand: 20.11.2011	
	Anlage 7.2.1.7 Blatt 1 von 1 des PFB: Längsschnitt km 1+160.000 bis km 1+275.000 Achse 301, Maßstab 1:200, Stand: 20.10.2011	
	Anlage 7.2.1.11 Blatt 1 von 1 des PFB: Querschnitt km 1.1+84.000 Achse 301 Bestand Block 59, Maßstab 1:200, Stand: 20.10.2011	
	Anlage 7.2.1.12 Blatt 1 von 1 des PFB: Querschnitt km 1+188.000 Achse 301 Bestand Block 60 Maßstab 1:200, Stand: 20.10.2011	
	Anlage 7.2.1.13 Blatt 1 von 1 des PFB: Querschnitt km 1+208.000 Achse 301 Bestand Block 62 Maßstab 1:200, Stand: 20.10.2011	
	Anlage 7.2.1.14 Blatt 1 von 1 des PFB: Querschnitt km 1+222.000 Achse 301 Bestand Block 64 Maßstab 1:200, Stand: 20.10.2011	
2	Anlage 19.2.2 Blatt 1 von 2 des PFB: Ingenieur- und hydrogeologischer Längsschnitt, Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße, Achse 301 Maßstab 1:1000/200, Stand: 07.09.2011	Nur zur Info
	Geologische, hydrogeologische, geotechnische und wasserwirtschaftliche Stellungnahme (Teil 1): Ingenieur- und hydrogeologischer Längsschnitt, Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße, Achse 302 Maßstab 1:1000/200, Stand: 08/2011	Nur zur Info

### A.3. Nebenbestimmungen

Für den Geltungsbereich der beabsichtigten Planänderung hat der Vorhabenträger die folgenden Nebenbestimmungen zu beachten:

1. Die Höhenlage der Grundgipsschichten ist durch geeignete Maßnahmen zu verifizieren (z.B. durch weitere Detailerkundungsmaßnahmen zu Beginn bzw. im Zuge der Bauausführung); es ist ein Isolinienplan als Grundlage für die weitere

Detail-/Ausführungsplanung (z.B. Festlegung der Pfahlsole in mNN) herzustellen.

2. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die Maßnahmen zur Herstellung dichter Bohrpfähle und HDI-Körper mit optimaler Anbindung an das umgebende Gebirge darzustellen. Hierbei sind auch die vorgesehenen technischen Vorkehrungen und Maßnahmen zur Vermeidung von etwaigen qualitativen Beeinträchtigungen (z.B. mineralische Verunreinigungen) während der Herstellung der HDI-Säulen und Bohrpfähle, und infolge des Herstellungsvorgangs geschaffener bzw. verstärkter Auflockerungen detailliert zu beschreiben. Ferner ist durch einen geotechnischen Sachverständigen im Rahmen der Ausführungsplanung darzustellen, wie etwaige, durch den Bohrvorgang verursachte Auflockerungszonen des Untergrunds im Zuge des späteren Betonier-/Verpressvorgangs abgedichtet werden können.
3. Auf Grundlage der unter Punkt 2 ausgearbeiteten Maßnahmen ist für die Herstellung der HDI- und Bohrpfahlwände ein Überwachungskonzept auszuarbeiten (z. B. Vertiefung/Intensivierung der gemäß Ziffer VIII/7.1.13.5 des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.01.2005 durchzuführenden Untersuchungsmaßnahmen).
4. Durch einen geotechnischen Sachverständigen ist zu bestätigen, dass die für die Erstellung der HDI- und Bohrpfahlwände vorgesehenen Baumaterialien im ausgehärteten Zustand mindestens dieselbe Dichtigkeit aufweisen wie die sie umgebenden Grundgipsschichten ( $k_f < 10^{-8}$  m/s).
5. Bei sämtlichen Bohrpfählen, die in die Grundgipsschichten eingreifen, ist eine Fuß- und Mantelverpressung durchzuführen.
6. Es ist nachzuweisen (z. B. durch Pumpversuche vor und nach Herstellung der HDI- / Bohrpfahlwände), dass die Dichtfunktion der Grundgipsschichten im Bereich der Teilbaugrube 4 durch die HDI- und Bohrpfahlwände aufrecht erhalten bleibt. Sofern sich wider Erwarten lokal/vereinzelt Schwachstellen abzeichnen, müssen diese durch geeignete Abdichtungsmaßnahmen (z. B. durch Injektion von Spezialmaterialien) beseitigt werden. Letztere sind zu beschreiben.

7. Die erforderlichen Maßnahmen nach Punkt 1 – 6 sind in einem Arbeitsplan zu beschreiben und nach vorheriger Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde dem Eisenbahnbundesamt zur bauaufsichtlichen Prüfung vorzulegen.

#### **A.4. Kosten**

Diese Entscheidung ergeht kostenfrei.

### **B. Begründung**

#### **B.1. Sachverhalt**

##### **B.1.1. Vorhaben**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat am 28.01.2005 den Plan für das Vorhaben "Projekt S 21, Umbau des Bahnknotens Stuttgart, PFA 1.1", festgestellt. Der festgestellte Plan ist noch nicht abschließend umgesetzt worden. Gegenstand der vorliegenden Planänderung ist im Wesentlichen eine Änderung des Baukonzeptes der Teilbaugrube 4.

In den Planungen zur Planfeststellung war ein Teilabbruch des bestehenden Kreuzungsblocks der Fußgängerunterführung im Bereich Heilbronner Straße / Friedrichstraße / Kriegsbergstraße / Arnulf-Klett-Platz vorgesehen, um in diesem Bereich eine aufgelöste Bohrpfahlwand zur Baugrubensicherung herzustellen. Der Kreuzungsblock der Fußgängerunterführung soll nunmehr als Gesamtbauwerk erhalten werden. Ein Teilabbruch sowie die später erforderliche Teilwiederherstellung ist wegen dem komplizierten Tragsystem und der geringen Überdeckung im Straßenbereich nicht realisierbar und würde einen Gesamtabbruch des Bauwerks erfordern. Die wesentlichen technischen und baulichen Einzelheiten der Änderung sind in den Planunterlagen beschrieben. Sie ersetzen insoweit die festgestellte Planung.

Gegenüber dem Kenntnisstand, welcher dem Ursprungsplanfeststellungsbeschluss vom 28.01.2005 zugrunde lag, führen die aus den Bohrungen des 5. Erkundungsprogramms sowie dem Brunnenbohrprogramm gewonnenen Erkenntnisse bzgl. der Höhenlage der Grundgipsschichten zu einer neuen Sachlage. Demnach liegt die Oberkante der Grundgipsschichten im Bereich der südlichen Baugrubenhälfte im

Vergleich zu früheren Annahmen mehrere Meter höher. Infolgedessen reichen die Bohrpfähle, deren Sohliefen gegenüber dem Planfeststellungsantrag keine nennenswerten Veränderungen aufweisen, auf der östlichen und westlichen Baugrubenseite auf einer Länge von jeweils ca. 40 m durchschnittlich 2 – 3 m (lokal bis zu 5 m) in die Grundgipsschichten hinein. Infolge punktueller Eingriffe in die Grundgipsschichten ergibt sich beim vorliegenden Änderungskonzept eine Kollision mit der Nebenbestimmung A.VIII.7.1.4 des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.01.2005. Danach sind punktuelle Aufschlüsse maximal auf die Oberfläche der Grundgipsschichten zu begrenzen.

### **B.1.2. Verfahren**

Die DB Netz, vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, hier vertreten durch die Stuttgarter Straßenbahnen AG, hat mit Schreiben vom 17.02.2012 eine Planänderung für das Vorhaben "Projekt S 21, Umbau des Bahnknotens Stuttgart, PFA 1.1" beantragt. Der Antrag ist am 24.02.2012 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe Stuttgart, Standort Stuttgart, eingegangen. Dieser Antrag umfasste auch eine vorab vom Vorhabenträger eingeholte Stellungnahme der Landeshauptstadt Stuttgart vom 31.01..2012, Gz. 36-3.610.

### **B.1.3. Von dem Vorhaben berührter Belange**

An der Westseite der Baugrube kann der Verbau kleiner als bisher geplant ausgeführt werden. Die Fußgänger Verbindung zur Friedrich- / Kriegsbergstraße kann aufgrund der Änderung des Baukonzeptes weitestgehend erhalten bleiben, was auch zu einer Reduzierung der Eingriffe im Straßenraum der dort vorhandenen oberirdischen Kreuzung führt. Die hierfür erforderliche HDI-Unterfangung greift nach neueren geologischen Erkenntnissen aus dem 5. Erkundungsprogramm sowie dem Brunnenbohrprogramm in die Grundgipsschichten ein, was für die ursprünglich vorgesehenen Bohrpfähle ebenfalls zutreffend wäre. Dieser Eingriff in die Grundgipsschichten löst eine Kollision mit der Nebenbestimmung in Ziffer AVIII/7.1.4 des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.01.2005 aus. Bauliche Alternativvarianten erwiesen sich als nicht zielführend. Bei Einhaltung der beigefügten Nebenbestimmungen bleibt das Vorhaben jedoch aus wasserwirtschaftlicher Sicht vertretbar. Auf die vom

Vorhabenträger vorab eingeholte Stellungnahme der Landeshauptstadt Stuttgart vom 31.01.2012, Gz. 36-3.610 sowie die Ergänzung vom 17.04.2012, Gz. 36-3.610 kann in diesem Zusammenhang verwiesen werden.

Daneben sind von der Planänderung keine Träger öffentlicher Belange, Privatpersonen und andere Gesellschaften der DB AG betroffen.

## **B.2. Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.2.1. Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (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.

Nach der Regelung des § 76 Abs. 2 VwVfG kann die Planfeststellungsbehörde vor Fertigstellung des Vorhabens bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung von der Durchführung eines erneuten Planfeststellungsverfahrens dann absehen, wenn Belange anderer nicht berührt werden oder die Betroffenen der Änderung zugestimmt haben. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt.

Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens bleiben im Verhältnis zur Gesamtplanung im Wesentlichen gleich, da sich die Änderung auf bestimmt 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 und lässt das Abwägungsergebnis der vorliegenden Planung unberührt. Die Frage sachgerechter Zielsetzung und Abwägung der Gesamtplanung wird durch die Änderung der ursprünglichen Planung also nicht erneut aufgeworfen.

Das Absehen von einem neuen Plangenehmigungsverfahren erweist sich auch als zweckmäßig, da so ein unnötiger Kosten- und Verfahrensaufwand vermieden wird.



### **B.2.2. Zuständigkeit**

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Maßnahmen in Folge des Neubaus von Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

### **B.2.3. Umweltverträglichkeit**

Entsprechend der Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG besteht keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

### **B.3. Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

### **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgerichtshof Mannheim, 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, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), 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 Tatsachen, durch deren Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung er sich beschwert fühlt, 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 Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz zugelassen, die die Befähigung zum Richteramt besitzen.


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.

Prozessbevollmächtigte können auch Diplom-Juristen sein, die nach dem 03.10.1990 zum Richter, Staatsanwalt oder Notar ernannt, im höheren Verwaltungsdienst beschäftigt oder als Rechtsanwalt zugelassen wurden.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Eisenbahn-Bundesamt  
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart  
Stuttgart, den 10.05.2012  
Az.: 59170-591pä/007-2304#005

Im Auftrag

  
(Fischer)

(Dienstsiegel)

# Projekt Stuttgart 21

- Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart
- Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg  
Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenanbindung

## Planfeststellungsabschnitt 1.1 - Talquerung mit Hauptbahnhof -

### Wasserwirtschaftliche Untersuchung und Bewertung einer Änderung des Baukonzeptes der Teilbaugrube 4 der Verlegung Stadtbahn Heilbronner Straße

Vorhabenträgerin:

**DBProjektBau GmbH**

Großprojekt Stuttgart 21 – Wendlingen-Ulm  
Räpplenstraße 17  
70191 Stuttgart

Auftraggeber:

**Stuttgarter Straßenbahn AG**

über LH Stuttgart - Tiefbauamt  
Abt. Stadtbahn, Brücken und Tunnelbau  
Hohe Straße 25  
70176 Stuttgart

Bearbeitung:



Oberdorfstraße 12  
91747 Westheim

Az.: AS110250

Westheim, den 08.11.2011