



59122-591pä/011-2016#012

Eisenbahn-Bundesamt, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart

Gegen Empfangsbekanntnis

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räppelenstraße 17
70191 Stuttgart

Bearbeitung: Stefan Vogt

Telefon: +49 (711) 22816-122

Telefax: +49 (711) 22816-699

E-Mail: VogtS@eba.bund.de

sb1-kar-stg@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 27.03.2018

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

VMS-Nummer: 3348804

59122-591pä/011-2016#012

- Betreff:** Änderungsplanfeststellungsbeschluss nach § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und 3d AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.1, 18. PÄ - Änderung Fluchttreppenhäuser“, Bahn-km -0,442 bis 0,432 der Strecke 4813 Feuerbach - Stuttgart Hbf tief - Ulm Hbf in Stuttgart
- Bezug:** Ihr Antrag vom 17.05.2016, Az. I.GV(1)
- Anlagen:**
- Ausfertigung der Plangenehmigung vom 19.03.2018, Az. 591pä/011-2016#012
 - Ausfertigung des genehmigten Plans

Sehr geehrte Damen und Herren,

eine Ausfertigung der oben genannten Plangenehmigung mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des genehmigten Plans wird Ihnen hiermit durch Aushändigung zugestellt (§ 74 Abs. 6 Satz 2 HS 3 und Abs. 4 Satz 1 VwVfG).

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Vogt

Vogt

Hausanschrift:
Olgastraße 13, 70182 Stuttgart
Tel.-Nr. +49 (711) 22816-0
Fax-Nr. +49 (711) 22816-699
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

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





Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az. 591pä/011-2016#012
Datum: 19.03.2018

2. Ausfertigung

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

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

für das Vorhaben

„Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.1, 18. Planänderung - Änderung
Fluchtwege“

in Stuttgart

Bahn-km -0,442 bis 0,432
der Strecke 4813 Feuerbach - Stuttgart Hbf tief - Ulm Hbf

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG,
diese vertreten durch die
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	3
A.1	Feststellung des Plans	3
A.2	Planunterlagen	3
A.3	Zusagen der Vorhabenträgerin	8
A.3.1	Zusagen gegenüber der Landeshauptstadt Stuttgart	8
A.4	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	10
A.5	Sofortige Vollziehung	10
A.6	Gebühr und Auslagen	10
B.	Begründung	11
B.1	Sachverhalt	11
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens	11
B.1.2	Verfahren	11
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	13
B.2.1	Rechtsgrundlage	13
B.2.2	Zuständigkeit	14
B.3	Umweltverträglichkeit	14
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	15
B.4.1	Planrechtfertigung	15
B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk	15
B.4.3	Brand- und Katastrophenschutz	16
B.4.4	Wasserwirtschaftliche Belange und Bodenschutz	26
B.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege	26
B.4.6	Immissionsschutz	27
B.4.7	Landschaftsbild	27
B.4.8	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	27
B.4.9	Straßen, Wege und Zufahrten	28
B.4.10	Inanspruchnahme von Grundeigentum	29
B.5	Gesamtabwägung	29
B.6	Sofortige Vollziehung	29
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	31
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	32

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

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.1, 18. Planänderung - Änderung Fluchtwege“, 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 im Wesentlichen die Verschiebung der Fluchttreppenhäuser in den Nord- und in den Südkopf des Bahnhofs.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
A	Inhaltsverzeichnis	nur zur Information
1	Erläuterungsbericht zu den beabsichtigten Änderungen vom 12.03.2018, 10 Seiten	festgestellt
0	Gesamtinhaltsverzeichnis	nur zur Information
1	Erläuterungsbericht	
1, Teil III	Beschreibung des Planfeststellungsabschnitt – Ergänzungen vom 12.03.2018 Die Seiten 1a, 5a, 7b, 33, 34, 34.1, 35, 36a1, 36a2, 38a, 44a, 46a, 47a, 48a, 63a, 70b, 71b1, 72b, 72.1a, 73a, 79b, 80a, 84a, 85b, 87a, 95a, 98a, 99a, 139a, 142a, 162a, 199a – 202a, 204a, 207b, 217a, 218a, 224b, 262, 263a	festgestellt, ändert Teil III
2	Übersichtspläne	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
2.5, Blatt 1b von 1	Städtebaulicher Gesamtplan	nur zur Information
3	Bauwerksverzeichnis vom 12.03.2018 Die Seiten 2, 3, 21, 22, 33, 46	festgestellt, ändert Anlage 3
4	Lagepläne	
4.1, Blatt 1f von 1	Lageplan Nord vom 12.03.2018 Gleis- / Bahnsteigebene ; Ebene (-1)	festgestellt
4.2, Blatt 1f von 1	Lageplan Nord vom 12.03.2018 Zugangsebene, Ebene 0	festgestellt
4.3, Blatt 1f von 1	Lageplan Nord vom 12.03.2018 Draufsicht, Ebene (+1)	festgestellt
4.4, Blatt 1d von 1	Lageplan Süd vom 12.03.2018 Gleis- / Bahnsteigebene ; Ebene (-1)	festgestellt
4.5, Blatt 1d von 1	Lageplan Süd vom 12.03.2018 Zugangsebene, Ebene 0	festgestellt
4.6, Blatt 1d von 1	Lageplan Süd vom 12.03.2018 Draufsicht, Ebene (+1)	festgestellt
4.7, Blatt 1e von 1	Lageplan vom 12.03.2018 Verlegung Stadtbahn Heilbronner Str.	festgestellt
4.10, Blatt 1c von 1	Lageplan vom 12.03.2018 Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie	festgestellt
5	Höhenpläne	
5.1, Blatt 1e von 1	Höhenplan vom 12.03.2018 Bau km -0,442 bis Bau km +0,432	festgestellt
7	Bauwerkspläne	
7.1.1.1, Blatt 1c von 1	DB-Tunnel Nordkopf Grundriß Gleisebene (-1) einschl. Rettungszufahrt Nord vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.1.2, Blatt 1b von 1	DB-Tunnel Nordkopf Längsschnitt 1-1 vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.1.12, Blatt 1b von 1	DB-Tunnel Nordkopf Querschnitt 11-11 Bau km -0,238 vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.1.14, Blatt 1a von 1	DB-Tunnel Nordkopf Längsschnitt 12-12 Rettungszufahrt Nord Querschnitt 13-13 Rettungszufahrt Nord vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.2.1, Blatt 1c von 1	Tragkonstruktion Bahnhofshalle, Bereich Bonatzgebäude Grundriss Gleis- / Bahnsteigebene (-1) vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.2.2, Blatt 1b von 1	Tragkonstruktion Bahnhofshalle, Bereich Bonatzgebäude Längsschnitt 1-1 vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.2.3, Blatt 1b von 1	Tragkonstruktion Bahnhofshalle, Bereich Bonatzgebäude Längsschnitt 2-2 vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.3.1, Blatt 1b von 1	Tragkonstruktion Bahnhofshalle Bereich Schloßgarten Grundriß Gleis-/Bahnsteigebene (-1) vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.3.2, Blatt	Tragkonstruktion Bahnhofshalle Bereich Schloßgarten	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1b von 1	Längsschnitt 1-1 vom 12.03.2018	
7.1.3.3, Blatt 1b von 1	Tragkonstruktion Bahnhofshalle Bereich Schloßgarten Längsschnitt 2-2 vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.4.1, Blatt 1d von 1	DB-Tunnel Südkopf Grundriß Gleisebene (-1) vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.4.2, Blatt 1d von 1	DB-Tunnel Südkopf Längsschnitt 1-1 vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.4.3, Blatt 1b von 1	DB-Tunnel Südkopf Querschnitt 2-2 vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.1, Blatt 1e von 1	Städtebaulicher Gesamtplan	nur zur Information
7.1.5.3, Blatt 1c von 1	Nördliches Bahnhofsgebäude Ebene E -1a Übersichtsplan vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.4, Blatt 1c von 4	Nördliches Bahnhofsgebäude Ebene E -1 Übersichtsplan vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.4, Blatt 2f von 4	Nördliches Bahnhofsgebäude Ebene E -1 Übersichtsplan vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.4, Blatt 3c von 4	Nördliches Bahnhofsgebäude Ebene E -1 Übersichtsplan vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.5, Blatt 1c von 5	Nördliches Bahnhofsgebäude Ebene E 0 Übersichtsplan vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.5, Blatt 2b von 5	Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie Ebene E 0 Übersichtsplan vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.5, Blatt 3f von 5	Bahnhofshalle Ebene E 0 Übersichtsplan vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.5, Blatt 4e von 5	Bahnhofshalle Ebene E 0 Übersichtsplan vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.6, Blatt 1c von 5	Nördliches Bahnhofsgebäude Ebene E +1 Übersichtsplan vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.6, Blatt 2b von 5	Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie Ebene E +1 Übersichtsplan vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.6, Blatt 3f von 5	Bahnhofshalle Ebene E +1 Übersichtsplan vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.6, Blatt 4e von 5	Bahnhofshalle Ebene E +1 Übersichtsplan vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.7, Blatt 1c von 2	Nördliches Bahnhofsgebäude Ebene E +2 Übersichtsplan vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.15, Blatt 1c von 2	Bahnhofshalle Querschnitt Q4 vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.15, Blatt 2e von 2	Bonatzgebäude Querschnitt Q4 vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.24, Blatt 1e von	Bonatzgebäude Längsschnitt L2 vom 12.03.2018	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1		
7.1.5.26, Blatt 1c von 2	Bahnhofshalle Längsschnitt L2, Achse A1 – A10 vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.26, Blatt 2c von 2	Bahnhofshalle Längsschnitt L2, Achse A11 – A16 vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.28, Blatt 1c von 1	Bahnhofshalle Längsschnitt L4, Achse A11 – A16 vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.29, Blatt 1c von 1	Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie Querschnitt QD vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.30, Blatt 1c von 1	Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie Längsschnitt L5 vom 12.03.2018	festgestellt
7.1.5.31, Blatt 1c von 1	Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie Längsschnitt L6 vom 12.03.2018	festgestellt
7.6.2 Blatt 1c von 1	Dücker Nesenbach Grundriß (Teil2) vom 12.03.2018	festgestellt
7:7.1 Blatt 1b von 1	Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie Übersichtsplan vom 12.03.2018	festgestellt
7.7.4 Blatt 1b von 1	Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie Grundriß Gleisebene vom 12.03.2018	festgestellt
7.7.27 Blatt 1b von 1	Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie Umlegung Schienenverkehr, Bauphasen 1+2 vom 12.03.2018	nur zur Information
7.7.28 Blatt 1b von 1	Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie Umlegung Schienenverkehr, Bauphasen 3+4 vom 12.03.2018	nur zur Information
9	Grunderwerb	
9.1	Grunderwerbsverzeichnis Die Seiten 1 und 2 von 23 vom 28.02.2018	festgestellt, ändert Anlage 9.1
9.2.1 Blatt 1d von 1	Grunderwerbsplan Talquerung Nord vom 12.03.2018	festgestellt
9.2.2 Blatt 1c von 1	Grunderwerbsplan Talquerung Süd vom 12.03.2018	festgestellt
9.2.4 Blatt 1c von 1	Grunderwerbsplan Verlegung Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie vom 12.03.2018	festgestellt
10	Brandschutz und Rettungskonzept	
10.1	Erläuterungsbericht (geänderte Seiten) vom 2018	nur zur Information
10.2.2 Blatt 1a von 1	Brandschutz- und Rettungskonzept Systemskizze Nordkopf vom 12.03.2018	nur zur Information
10.2.3 Blatt 1a von 1	Flucht- und Rettungskonzept	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Gleisüberfahrt Nordkopf vom 12.03.2018	
10.2.4 Blatt 1a von 1	Brandschutz- und Rettungskonzept Systemskizze Südkopf vom 12.03.2018	nur zur Information
10.2.6 Blatt 1a von 1	Rettungswege Ebene (-1) vom 12.03.2018	nur zur Information
10.2.7 Blatt 1a von 1	Übersichtsplan Feuerwehruzufahrten vom 12.03.2018	nur zur Information
10.2.8 Blatt 1 von 1	Nordkopf DB-Tunnel Darstellung Fluchtwege vom 12.03.2018	nur zur Information
10.2.9 Blatt 1 von 1	Nordkopf DB-Tunnel Darstellung der Sicherheitsräume vom 12.03.2018	nur zur Information
10.2.10 Blatt 1 von 1	Südkopf DB-Tunnel Darstellung Fluchtwege vom 12.03.2018	nur zur Information
10.2.11 Blatt 1 von 1	Südkopf DB-Tunnel Darstellung der Sicherheitsräume vom 12.03.2018	nur zur Information
10	Ganzheitliches Brandschutzkonzept von BPK (Brandschutz Planung Klingsch GmbH) Stand 22.04.2016, 299 Seiten und 11 Anlagen (im Ordner 5 von 5)	nur zur Information
B	Formular zur Umwelterklärung, 7 Seiten gesamt	nur zur Information
C	Stellungnahme Immissionsschutzbeauftragter, Dipl.-Phys. Fritz vom 10.02.2016	nur zur Information
D	Stellungnahme ARGE WuG vom 11.01.2016	nur zur Information
E	Stellungnahme Immissionsschutzbeauftragter, Dr.-Ing. Lohmeyer vom 11.02.2016	nur zur Information
F	Schriftwechsel mit Branddirektion LHS	nur zur Information

A.3 Zusagen der Vorhabenträgerin

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

A.3.1 Zusagen gegenüber der Landeshauptstadt Stuttgart

A.3.1.1 Abwasseranlagen

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Abwasseranlagen im Bereich des Kurt-Georg-Kiesinger-Platz mit der Landeshauptstadt Stuttgart im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen. (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/03 der Einwendungsbearbeitung vom 20.07.2017).

A.3.1.2 Wegeführung im Bereich Planetarium

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die neue Wegeführung im Bereich Planetarium hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf das Unterhaupt des Düker Hauptsammler Nesenbach mit der Landeshauptstadt Stuttgart im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen. (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/04 der Einwendungsbearbeitung vom 20.07.2017).

A.3.1.3 Trasse der Bachwasserleitung

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die abgestimmte Trasse der Bachwasserleitung hinsichtlich möglicher Konflikte zum neuen Verbindungstunnel zur Haltestelle Staatsgalerie zu prüfen und mit der Landeshauptstadt Stuttgart im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen. (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/06 der Einwendungsbearbeitung vom 20.07.2017).

A.3.1.4 Verkehrswege und Flächen, Stadtplanung

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Ausführungsplanung zu sämtlichen Änderungen und Anpassungen der Verkehrswege und Verkehrsflächen im Rahmen dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses mit der Landeshauptstadt Stuttgart im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen. Hierzu zählen insbesondere der Bereich der Heilbronner Straße, die bodenbündigen Tore als Ausgänge über den Fluchttreppen am Nordkopf und die Signalanlage am Arnulf-Klett-Platz.

(Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/09, 01/10, 01/12, 01/13, 01/14, 01/15, 01/16, 01/24 und 01/30 der Einwendungsbearbeitung vom 20.07.2017).

A.3.1.5 Brand- und Katastrophenschutz

Die Vorhabenträgerin sagt zu, damit die Funktionsfähigkeit und Wirksamkeit der unterschiedlichen Anlagen und Einrichtungen der Brandschutzanlagen zur Inbetriebnahme gegeben ist, frühzeitig Prüfsachverständige mit einzubeziehen. Die gesamte Matrix, also das Zusammenwirken und die Funktionsfähigkeit der Anlagen, wird vor Inbetriebnahme durch einen Praxistest sowie auch während der Betriebsphase in regelmäßigen Abständen geprüft. (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 05/32 der Einwendungsbearbeitung vom 20.07.2017)

Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Rahmen der Ausführungsplanung die raucharmen Schichten für die Dauer der Fremdrettungsphase, vor allem in den Bereichen der Stege A und B und in den Brandnahbereichen, nochmals gesondert darzustellen und zu bewerten und im Anschluss in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Stuttgart (Branddirektion) zu prüfen, ob ergänzenden Maßnahmen zur Unterstützung des Einsatzes der Feuerwehr notwendig werden. (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 05/20 der Einwendungsbearbeitung vom 03.05.2017)

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Ausführungsplanung der bodenbündigen Tore als Ausgänge über den Fluchttreppen am Nordkopf und die Tore des Verbindungstunnels zwischen Haltestelle Staatsgalerie und Gitterschale mit der Landeshauptstadt Stuttgart abzustimmen. (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/19 und 01/23 der Einwendungsbearbeitung vom 20.07.2017)

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Vorgehensweise bei einem Brand im Medienkanal unter den Bahnsteigen bzw. deren Zugänglichkeit und Ausstattung der Medienkanäle mit der Landeshauptstadt Stuttgart (Branddirektion) detailliert abzustimmen. (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 05/25 der Einwendungsbearbeitung vom 03.05.2017)

Die Vorhabenträgerin sagt zu, alle vier relevanten Brandszenarien unter Berücksichtigung der Änderungen zeitnah neu zu simulieren. (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 05/30 der Einwendungsbearbeitung vom 03.05.2017)

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

Die sofortige Vollziehung wird angeordnet.

A.6 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vertreterin der Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.1, 18. Planänderung - Änderung Fluchtwege hat im Wesentlichen die Verschiebung der Fluchttreppenhäuser in den Nord- und in den Südkopf des Bahnhofs zum Gegenstand.

Im Bereich des Nordkopfs werden in direkter Verlängerung der vier Bahnsteige zwischen den Tunnelinnenwänden die neuen Fluchttreppen errichtet. Die Fluchttreppenanlage befindet sich im Gleisvorfeld. Über je eine Türanlage pro Bahnsteig führen vier Treppen unmittelbar durch vier separate bodengleiche Öffnungen in den Bereich der Freianlagen des Kurt-Georg-Kiesinger-Platz. Auf dem Kurt-Georg-Kiesinger-Platz wird die Anordnung der geplanten Verkehrsanlagen leicht geändert und die Lage der Heilbronner Straße geringfügig geändert.

Im Bereich des Südkopfes werden ebenfalls in direkter Verlängerung der vier Bahnsteige zwischen den Tunnelinnenwänden die neuen Fluchttreppen angeordnet. Die Treppen führen auf die Ebene 0, wo neue Fluchttunnel angeordnet werden, die in der vergrößerten Zugangsgitterschale „Haltestelle Staatsgalerie“ zusammengeführt werden.

Infolge der geänderten Fluchttreppen wird der Verlauf der Fluchtwege im Fahrbahntunnel zwischen den Gabelwänden des Nord- und Südkopf geändert. Die Wanddurchbrüche werden verschlossen und die Fluchtwege verlaufen nun entlang der Außen- und Innenwände der Tunnel auf den Bahnsteig.

Ebenfalls aufgrund der geänderten Fluchttreppen werden die Technikräume am Südkopf in Verlängerung des Bahnsteigs 3 neu angeordnet.

B.1.2 Verfahren

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 29.04.2016, Az. I.GV(1), eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.1, 18. Planänderung - Änderung Fluchtwege“ beantragt. Der Antrag ist am 17.05.2016 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Es bedarf weder eines Anhörungsverfahrens noch der öffentlichen Bekanntgabe dieser Entscheidung, weil es sich um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung handelt (§ 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG).

Das Eisenbahn-Bundesamt beteiligte die vom Vorhaben in ihrem Aufgabengebiet betroffenen Träger öffentlicher Belange. Die Landeshauptstadt Stuttgart und das Regierungspräsidium Stuttgart erhielten mit Schreiben vom 4. Juli 2016 Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern, die Landeshauptstadt Stuttgart auch als Eigentümerin eines durch die Planänderung betroffenen Flurstücks. Ebenfalls mit Schreiben vom 4. Juli 2016 erhielten ferner 26 Behindertenverbände Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom *04.07.2016*, Az. 591pä/011-2016#012, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 3a Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Am 23. August 2016 fand eine Besprechung zum Brandschutzkonzept mit Vertretern der Landeshauptstadt Stuttgart (Branddirektion), der Vorhabenträgerin, dem Ersteller sowie dem Prüfer des Brandschutzkonzeptes und dem Eisenbahn-Bundesamt statt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Eigentümergemeinschaft des nicht öffentlich betroffenen Grundstücks mit Schreiben vom 02.11.2016 angehört.

Es gingen Stellungnahmen der Landeshauptstadt Stuttgart, des Regierungspräsidiums Stuttgart, der anwaltlich vertretenen Eigentümergemeinschaft und von fünf Behindertenverbänden ein.

Darüber hinaus gingen Schreiben mit Bedenken von zwei nicht am Verfahren beteiligten Privatpersonen ein.

Mit E-Mail vom 19.04.2017 legt die Vorhabenträgerin den Prüfbericht „Rauchversuche Brandmeldeanlage; Bahnhofshalle S21; Hauptversuche“ der Ingenieure für angewandte Brandschutzforschung vor.

Vor allem aufgrund der Einwendung der Eigentümergemeinschaft wurden mit Schreiben vom 10.05.2017 überarbeitete Unterlagen von der Vorhabenträgerin eingereicht.

Daraufhin führte das Eisenbahn-Bundesamt erneut die Beteiligung der vom Vorhaben in ihrem Aufgabengebiet betroffenen Träger öffentlicher Belange. Die Landeshauptstadt Stuttgart und das Regierungspräsidium Stuttgart erhielten mit Schreiben vom 31.05.2017 Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Die ursprünglich betroffene Eigentümergemeinschaft und ein weiterer Grundstücksbetroffener wurden ebenfalls mit Schreiben vom 31.05.2017 angehört.

Es gingen Stellungnahmen der Landeshauptstadt Stuttgart, des Regierungspräsidiums Stuttgart ein.

Mit Schreiben vom 04.06.2017 äußerte die anwaltlich vertretene Eigentümergemeinschaft, dass die Einwendungen nicht weiter aufrechterhalten werden.

Mit Schreiben vom 14.08.2017 legte die Vorhabenträgerin die Zustimmung zur Grundstücksinanspruchnahme des weiteren Grundstücksbetroffenen vor.

Mit Schreiben vom 07.07.2016 stellte die Vorhabenträgerin den Antrag auf sofortige Vollziehung des Planänderungsbescheids.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen

Bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung, die vor Fertigstellung des Vorhabens erfolgen, bedarf es nach § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG keines Anhörungsverfahrens und keiner öffentlichen Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses.

Die beantragte Änderung ist von unwesentlicher Bedeutung. Weder Abwägungsvorgang noch -ergebnis werden hierdurch nach Struktur und Inhalt berührt. Die Frage sachgerechter Zielsetzung und Abwägung im Sinne der Gesamtplanung wird also nicht erneut aufgeworfen. Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens bleiben im Wesentlichen gleich; lediglich bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile werden geändert.

Das Vorhaben hat Änderungen von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zum Gegenstand. Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Verschiebung der Fluchttreppenhäuser in den Nord- und in den Südkopf des Bahnhofs. Die Änderungen sind räumlich und sachlich eng begrenzt. Die hierdurch zusätzlich betroffenen, abwägungserheblichen Belange werfen Konflikte auf, die bewältigt werden können, ohne die Gesamtplanung in Frage zu stellen

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

B.3 Umweltverträglichkeit

Gemäß § 74 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind für dieses Verfahren die Vorschriften des Teils 2, Abschnitt 1 des UVPG in der vor dem 16. Mai 2017 gültigen Fassung (UVPG a. F.) anzuwenden.

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

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

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit verfahrensleitender Verfügung vom 04.07.2016, Az. 591pä/011-2016#012, festgestellt dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Das durch diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss 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 der Ausgangsentscheidung zu Grunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt. Die mit diesem Bescheid zugelassene Änderung schränkt weder Funktion noch Kapazität des Gesamtvorhabens ein und stellt keine tatsächlichen Hindernisse für dessen Verwirklichung dar.

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

B.4.2.1 Unternehmensinterne Genehmigung (UiG)

Aufgrund der Abhängigkeiten zwischen der Gleisanordnung und der Bauwerksgeometrie in Verbindung mit der hier beantragten Änderung muss in Teilbereichen der Kopfbauwerke die erforderliche Fluchtweg-Mindestbreite von 1,20 Meter für Tunnel entsprechend der Richtlinie für Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln des Eisenbahn-Bundsamtes und der DB Richtlinie 853.1001 unterschritten werden. Vereinzelt können zudem aufgrund der Gleisanordnung (Kreuzungen, Weichenabzweigungen) keine Fluchtwege angeordnet werden. Für diese Abweichungen liegt eine UiG (TM 3-2016-10729 I.NPF 2) der Zentrale der DB Netz AG vor.

B.4.2.2 Zustimmung im Einzelfall (ZiE)

Die unter B.4.2.1 genannte UiG bedarf einer ZiE. Der Antrag auf ZiE wurde seitens der Vorhabenträgerin beim Eisenbahn-Bundeamt eingereicht. Die ZiE ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erteilt. Das beim Eisenbahn-Bundesamt hierfür zuständige Referat 21 teilte mit Schreiben vom 23.02.2018 gegenüber der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH aber mit, dass es der Änderung des Fluchtwegverlaufes im Bereich der Doppelwände vor den Bahnsteigen zustimmt und erläutert darüber hinaus, dass der noch zu erlassende endgültige Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes – Referat 21- für die ZiE keine weiteren rohbaurelevanten Auflagen im PFA 1.1 zur Folge haben wird. Somit ist der Nachweis über die Machbarkeit und die Realisierbarkeit des Vorhabens auch ohne vorliegende ZiE für die hier beantragten baulichen Änderungen im für die Planfeststellung anzulegenden Maßstab erfüllt.

Die seitens mehrerer Behindertenverbände geäußerten Bedenken und Forderungen hinsichtlich der Fluchtwege und Fluchtwegbreiten in den Kopfbauwerken sind daher unter Berücksichtigung der vorliegenden UiG und der Stellungnahme des Referates 21 des Eisenbahn-Bundesamtes zurückzuweisen. Zu berücksichtigen ist auch, dass eine Selbstrettung von rollstuhlgebundenen Personen in Eisenbahntunneln ohne Unterstützung von Mitreisenden oder Zugpersonal ohnehin nicht möglich ist. Dies betrifft auch schon das Verlassen der Züge.

Mit Verweis auf das vierstufige Sicherheitskonzept der Vorhabenträgerin (1. Stufe: Ereignisvermeidung; 2. Stufe: Ereignisbegrenzung und -lenkung; 3. Stufe: Selbstrettung; 4. Stufe: Fremdrettung), den damit verbundenen betrieblichen, baulichen und fahrzeugtechnischen Vorgaben und der daraus folgenden geringen Wahrscheinlichkeit eines Ereignisfalls im Tunnel besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf für die Tunnelbereiche.

B.4.3 Brand- und Katastrophenschutz

Im Rahmen der 6. Planänderung im PFA 1.1 (Az.: 59160-591pä/005-2301#011) wurden aufgrund der Novellierung der Brandbemessungskurve zur Einhaltung der Anforderungen an den Brandschutz je zwei Fluchttreppenhäuser auf jedem Bahnsteig planfestgestellt. Grundlage der 6. Planänderung war das dem Hauptverfahren zugrunde gelegte Entrauchungskonzept (Es wird auf B.4.8 des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.01.2005 verwiesen). Es wurden aber bereits hier seitens der Vorhabenträgerin ein geändertes Entrauchungskonzept vorgestellt. Dieses ist auch Grundlage der Entscheidungen zur 15. Planänderung im PFA 1.1

(Az.: 591pä/010-2015#004), bei dem die Leistungsfähigkeit des Entrauchungsbauwerks Süd erhöht wurde, und der 27. Planänderung im PFA 1.5 (Az.: 591pä/012-2017#008), bei dem das Entrauchungsbauwerk Killesberg an die Rettungsausfahrt Prag verlegt und angepasst wurde.

Dieses Entrauchungskonzept berücksichtigt die besondere Lage des tiefliegenden Bahnhofs inmitten des Tunnelsystems, indem einzelne Bestandteile des Konzeptes zwar räumlich nur einem Planfeststellungsabschnitt zuzuordnen sind, sie dessen ungeachtet aber auch abschnittsübergreifende Aufgaben für das Gesamtsystem erfüllen. Die Entrauchung des Hauptbahnhofs inklusive des nördlichen Gleisvorfeldes bis zur Rettungszufahrt/ Rettungsausfahrt Nord/ Jägerstraße und des südlichen Gleisvorfeldes bis zum Entrauchungsbauwerk Süd erfolgt nun über die Lichtaugen des Hauptbahnhofes mittels beidseitiger Luftzufuhr aus den Entrauchungsbauwerken. Die Entrauchung der südlichen Tunnelstrecken ab dem Entrauchungsbauwerk Süd erfolgt über Zuluft aus diesem und der Rauchabfuhr über die Tunnelportale. Die Entrauchung der nördlichen zweiröhrigen Tunnelstrecken erfolgt über den Abluftbetrieb der Entrauchungsbauwerke im Feuerbacher und im Bad Cannsatter Tunnel, wobei ausschließlich aus der Ereignisröhre abgesaugt wird. In den nördlichen einröhrigen Tunnelstrecken erfolgt die Entrauchung über Zuluft aus den Entrauchungsbauwerken im Feuerbacher und im Bad Cannsatter Tunnel und der Rauchabfuhr über die Tunnelportale.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wurde nun unter Berücksichtigung dieses Entrauchungskonzeptes festgestellt, dass die Verlegung der Fluchttreppenhäuser in der unterirdischen Personenverkehrsanlage an die Bahnsteigenden zu einer sichereren Entfluchtung führt. Zudem entfällt durch die Verlegung der Fluchttreppenhäuser die zulässige Einengung auf den Bahnsteigen in diesem Bereich. Hier ist anzumerken, dass die Gleisvorfelder entsprechend den eingeführten Vorschriften und Regularien als Tunnel zu betrachten sind und somit auch keine Verrauchungssimulation/Evakuierungssimulation und Brandmeldetechnik erforderlich sind. Die Entrauchungsanlage dient hier dem Erreichen von raucharmen Umgebungsbedingungen der Flucht- und Rettungswege. In der unterirdischen Personenverkehrsanlage werden, auf Grundlage der Brandbemessungskurve, mittels einer Evakuierungssimulation die erforderlichen Brandschutzmaßnahmen, die aus der Rauchgasfreisetzung resultieren, festgelegt.

Dass zum Entscheidungszeitpunkt weder alle erforderlichen Anpassungen in den anderen Planfeststellungsabschnitten und die Zusammenführung der einzelnen Brand- und Rettungskonzepte erfolgt sind, noch dass alle Detailfragen dieser Konzepte beantwortet und festgelegt sind, genügt den an den notwendigen Regelungsgehalt der Planfeststellung zu stellenden Anforderungen. Auch die eisenbahnrechtliche Planfeststellung ist Bauplanfeststellung. Fragen der späteren konkretisierenden Bauausführung sind jedenfalls dann nicht regelungsbedürftig, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt und die Beachtung der entsprechenden technischen Regelwerke sichergestellt ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 5. März 1997 – 11 A 5/96 –, Rn. 21 f., juris). Es genügt, wenn sich die Planfeststellungsbehörde Gewissheit darüber, dass die Problematik beherrschbar ist und das notwendige rechtliche Regelungsinstrumentarium bereitsteht, verschafft (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995 – 4 C 4/94 –, Rn. 34, juris).

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dieser Gewissheit gelangt, nachdem die Vorhabenträgerin ein ganzheitliches Brandschutzkonzept für den neuen Hauptbahnhof vorgelegt hat. Dieses wurde von BPK (Brandschutz Planung Klingsch GmbH) erstellt und vom EBA anerkannten Prüfer für den vorbeugenden baulichen Brandschutz, Dr.-Ing Portz, geprüft. Der Nachweis einer gesicherten Evakuierung inklusiver einer Schnittstellenbetrachtung zu den angrenzenden Bauwerken erfolgte jeweils mit in der Fachwelt anerkannten Brandschutzingenieurmethoden/-berechnungsverfahren (Evakuierungssimulation) für zwei aufgrund des geänderten Entrauchungskonzeptes relevante Brandorte. Der Prüfbericht von Herrn Dr.-Ing Portz, der den geplanten Änderungen (inklusive des geänderten Entrauchungskonzeptes) zustimmt, wurde mit Vertretern der Landeshauptstadt Stuttgart (Branddirektion), der Vorhabenträgerin, dem Ersteller sowie dem Prüfer des Brandschutzkonzeptes und dem Eisenbahn-Bundesamt (mit dem für Brand- und Katastrophenschutz zuständigen Fachreferat 21) besprochen. Im Ergebnis werden hiergegen keine Einwände erhoben und die Machbarkeit bestätigt. Das Erfordernis, weitere Brandorte im Rahmen der Planfeststellung zu untersuchen, wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen, da die maßgebenden Orte zur Beurteilung der Machbarkeit untersucht worden sind. Auch seitens der Sachverständigen und der Branddirektion Stuttgart wurden hierzu keine Bedenken geäußert. Auf die entsprechend den eingeführten Vorschriften notwendige Überprüfung im Rahmen der Ausführungsplanung wird verwiesen (s.a. A.3.1.5). Weiterhin wurde ein Prüfbericht von IFAB (Ingenieure für angewandte Brandschutzforschung) zu durchgeführten Rauchversuchen für die

Brandmeldeanlage Bahnhofshalle S21 vorgelegt. Zusammenfassend wurde hierbei festgestellt, dass eine flächendeckende Überwachung der Bahnhofshalle grundsätzlich möglich ist. Mit den auch für den Vorhabenträger verbindlichen Regelwerken entsprechend der Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB), insbesondere der Richtlinien „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ und dem Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes sowie den für dieses Vorhaben bereits für verbindlich erklärten VV BAU und VV BAU-STE steht für die Lösung der zum Entscheidungszeitpunkt nicht zu bewältigenden Probleme das notwendige rechtliche Regelungsinstrumentarium bereit. Somit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der Nachweis erbracht, dass die bei einem Ereignisfall auftretenden Gefahren und Risiken beherrschbar sind.

Im Bereich des Kurt-Georg-Kiesinger-Platzes erfolgt die Entfluchtung über vier separate Öffnungen mit jeweils einem bodenbündigen Tor an die Oberfläche. Dem Evakuierungsnachweis lag noch eine andere Situation zu Grunde. Da die im Laufe des Verfahrens vorgenommenen Änderungen in diesem Bereich erst hinter der brandschutztechnischen Abtrennung zwischen Bahnsteig und Fluchttreppen stattfindet und sich die Fluchtweglängen nicht verlängern, besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Grund die Einschätzung zum erbrachten Nachweis und der Machbarkeit zu ändern. Auch die bodenbündigen Tore ändern nichts an dieser Einschätzung. Bereits in der 6. Planänderung im PFA 1.1 (Az.: 59160-591pä/005-2301#011) wurden solche Tore als genehmigungsfähig eingeschätzt. Es wird auf den begründenden Teil dort verwiesen. Zudem ist im vorliegenden Fall die räumliche Trennung zwischen Austritt der zu evakuierenden Personen und dem austretenden Rauch erheblich größer.

Die im Verfahren umfassend beteiligte für Brandschutz zuständige Fachabteilung der Landeshauptstadt Stuttgart (Branddirektion) äußert Bedenken, Anregungen und Forderungen, stellt die Machbarkeit und Realisierbarkeit aber nicht in Frage.

Die Branddirektion fordert, den Personentunnel zwischen der S-Bahn-Station und dem Tiefbahnhof, welcher sowohl für die S-Bahn-Station als auch für den Tiefbahnhof jeweils im Brandfall als ein Fluchtweg dient, für kumulierende Personenströme zu dimensionieren. Im Ereignisfall wird der Personentunnel aber immer nur von der

jeweils betroffenen Stationsseite in Richtung ungefährdeter Station genutzt. Ein gleichzeitiges Auftreten von Ereignissen in der S-Bahnstation und im Tiefbahnhof ist aufgrund der äußerst geringen Eintrittswahrscheinlichkeit nicht zu betrachten. Die Vorhabenträgerin erläutert hierzu in nicht zu beanstandender Weise, dass die geplante Rettungswegbreite in den Evakuierungssimulationen der zugehörigen Brandschutzkonzepte berücksichtigt ist. Daher ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Forderung der Branddirektion zurückzuweisen.

Weiterhin fordert die Branddirektion dass die raucharmen Schichten in der Fremdrettungsphase, vor allem in den Bereichen der Stege A und B und in den Brandnahbereichen, nochmals gesondert dargestellt und bewertet werden und dass im Anschluss in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Stuttgart (Branddirektion) geprüft wird, ob ergänzenden Maßnahmen zur Unterstützung des Einsatzes der Feuerwehr notwendig werden. Dies wird seitens der Vorhabenträgerin zugesagt (siehe A.3.1.5).

Die Branddirektion merkt hinsichtlich der Schnittstellenbetrachtung an, dass die im Bereich der Haltestelle „Staatsgalerie“ der Stuttgarter Straßenbahnen vorhandene direkte Verbindung nicht im Brandschutzkonzept dargestellt und bewertet ist. Die Vorhabenträgerin erläutert hierzu, dass dies im Rahmen der Ausführungsplanung (Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes) ergänzt wird. Da diese Verbindung nach der brandschutztechnischen Trennung zum Bahnsteig liegt und dies die Einschätzung zur Machbarkeit des Vorhabens nicht abändert, besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf.

Bezüglich der Räumung des künftigen Straßburger Platzes (über der neuen Bahnhofshalle) in der Erstphase durch die Feuerwehr mahnt die Branddirektion an, dass dies durch sie nicht möglich ist und im Textteil entsprechend zu ändern ist. Es sei auf die Gutachten zu verweisen, die belegen, dass Personen auf dem Straßburger Platz durch austretenden Rauch nicht gefährdet werden. Die Vorhabenträgerin verweist hierzu auf die Eigenverantwortlichkeit betroffener Personen, sich beim Erkennen einer Gefährdung aus dem Risikobereich zu entfernen, und erläutert den Sachverhalt im Rahmen der Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes zu berücksichtigen. Zudem sei geplant im Bereich der Ausgänge des Bahnhofs Durchsagen zu machen. Die seitens der Branddirektion angesprochenen Gutachten wurden bereits im Rahmen 6. Planänderung im PFA 1.1 (Az.: 59160-591pä/005-2301#011) behandelt. Es wird auf den begründenden Teil dort verwiesen. Da sich der Abstand zwischen Austritt aus den Fluchttreppen und dem austretenden Rauch auf dem Straßburger Platz vergrößert und die

Eigenverantwortlichkeit betroffener Personen wie bei jedem Brandereignis zu berücksichtigen ist, besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf.

Die Branddirektion fordert weiter, frühzeitig Prüfsachverständige mit einzubeziehen, um so die Funktionsfähigkeit und Wirksamkeit der unterschiedlichen Anlagen und Einrichtungen bei Inbetriebnahme zu gewährleisten. Die gesamte Matrix, also das Zusammenwirken und die Funktionsfähigkeit der Anlagen, sei vor Inbetriebnahme auf ihre Wirksamkeit sowie auch während der Betriebsphase in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Insbesondere wird auf die brandortspezifische Detektion zur Steuerung der dynamischen Fluchtwege hingewiesen. Zum einen ist hier festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin bereits frühzeitig im Rahmen der Entwurfsplanung den Prüfer für den vorbeugenden baulichen Brandschutz, Dr.-Ing Portz eingebunden hat. Zum anderen wird die Branddirektion Stuttgart und das Regierungspräsidium Stuttgart im Verfahren ständig umfassend beteiligt und eine Abstimmung mit der Branddirektion im Rahmen der Ausführungsplanung wurde seitens der Vorhabenträgerin mehrfach zugesagt. Der Prüfbericht von IFAB (Ingenieure für angewandte Brandschutzforschung) zu durchgeführten Rauchversuchen über die Wirksamkeit unterschiedlicher Detektionssysteme für die Bahnhofshalle S21, die in Gesprächen auch mit der Branddirektion erwähnte Einbindung weiterer Sachverständiger für einzelne spezielle Bereiche und die aufgrund der eingeführten Vorschriften und Regularien durchzuführenden Prüfungen, zeigen, dass die Vorhabenträgerin dieser Forderung bereits nachkommt und auch weiterhin nachkommen muss. Die Vorhabenträgerin gibt gleichwohl auf die Forderung der Branddirektion hin eine Zusage entsprechend A.3.1.5 ab. Ein weiterer Regelungsbedarf ist seitens der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Sämtliche weiteren Forderungen oder Anregungen der Branddirektion, die sich nicht gegen die Machbarkeit und Realisierung stellen, können im Rahmen der Ausführungsplanung mit ihr abgestimmt werden oder im Rahmen der Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes berücksichtigt werden. Dies wurde seitens der Vorhabenträgerin bereits in mehreren Verfahren (z.B. 6. Planänderung im PFA 1.1; Az.: 59160-591pä/005-2301#011) zugesagt. Die Belange der Branddirektion sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde somit ausreichend berücksichtigt. Ein weiterer Regelungsbedarf besteht nicht.

Seitens des Regierungspräsidiums Stuttgart bestehen keine grundsätzlichen Bedenken, sofern eine Reihe von Forderungen berücksichtigt wird. Seitens der Vorhabenträgerin wurde aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in ausreichender Form dargelegt, dass diese Forderungen zum Teil erfüllt sind oder im Rahmen der Ausführungsplanung zu klären sind und die grundsätzliche Machbarkeit dieser Punkte gegeben ist.

So fordert das Regierungspräsidium Stuttgart, dass im Ereignisfall im Bereich der Gleisvorfelder die Selbst- und die Fremdrettung sichergestellt sein muss und die Auslösung der Sicherheitseinrichtungen organisatorisch sichergestellt sein muss, da hier keine Brandmeldetechnik vorgesehen ist. Hierzu ist anzumerken, dass die Gleisvorfelder entsprechend den eingeführten Vorschriften und Regularien als Tunnel zu betrachten sind und somit auch keine Verrauchungssimulation/Evakuierungssimulation und Brandmeldetechnik erforderlich sind. Die Entfluchtung erfolgt entsprechend dem Tunnelsicherheitskonzept. Es wird auf die 15. Planänderung im PFA 1.1 (Az.: 591pä/010-2015#004) verwiesen, die das Tunnelsicherheitskonzept betrachtet. Relevant für die 18. Planänderung ist die Entrauchung aus den Gleisvorfeldern über den Hauptbahnhof. Diese ist vergleichbar mit Brandereignissen am Steg A oder C für die wie bereits erläutert der Nachweis der Machbarkeit und der Realisierbarkeit erbracht ist. Das Auslösen der Sicherheitseinrichtungen erfolgt nach Aussage der Vorhabenträgerin über den Fahrdienstleiter. Mit Verweis auf das vierstufige Sicherheitskonzept der Vorhabenträgerin (1. Stufe: Ereignisvermeidung; 2. Stufe: Ereignisbegrenzung und -lenkung; 3. Stufe: Selbstrettung; 4. Stufe: Fremdrettung), den damit verbundenen betrieblichen, baulichen und fahrzeugtechnischen Vorgaben und der daraus folgenden geringen Wahrscheinlichkeit eines Ereignisfalls im Tunnel besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf.

Hinsichtlich der Fluchtwegsituation im Bereich des Überganges von Steg C in Richtung Ausgang Staatsgalerie fordert das Regierungspräsidium Stuttgart aufgrund der „sich öffnenden“ Fluchttreppe zu prüfen, ob eine andere Anordnung möglich ist. Die Vorhabenträgerin erwidert in ausreichender Weise, dass die hinreichende Möglichkeit der Evakuierung zum einen nachgewiesen ist und eine Gefährdung der flüchtenden Personen, die sich aufgrund der vorgesehenen Rauchschutztrennung in einem temporären, sicheren Bereich befinden, nicht gegeben ist. Eine andere Anordnung ist aufgrund baulicher Zwangspunkte, wie der durch das Lichtraumprofil der Gleise vorgegebenen Lage der Tragkonstruktion, nicht möglich.

Weiterhin fordert das Regierungspräsidium Stuttgart, dass zur Erzielung einer

optimalen Entrauchungsleistung darzustellen ist, wie sich eine Veränderung der zugeführten Luftmenge auswirkt und der Ausfall einzelner Komponenten der Entrauchungsanlage betrachtet wird, um die Einhaltung der jeweiligen Schutzziele sicherzustellen. Wie auch schon im Rahmen der 15. Planänderung im PFA 1.1 (Az.: 591pä/010-2015#004) und den dort vorgelegten Unterlagen zur Entrauchungsanlage, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dargelegt, dass ausreichend Reserven für die Entrauchung des Hauptbahnhofes vorhanden sind und die Steuerung der Zuluftmengen für den Hauptbahnhof sowie die Steuerung bei Ausfall einzelner Komponenten realisierbar ist. Hierzu wird zum Beispiel die Strömungsgeschwindigkeit in den Brillenwänden redundant gemessen um eventuell erforderliche Anpassungen der Förderleistung vorzunehmen. Aufgrund der aktuellen Normen und Standards, den regelmäßigen Probetriebes und der erforderlichen Behandlung dieser Themen im Rahmen der Ausführungsplanung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf erkennbar.

Das Regierungspräsidium stellt fest, dass nicht dargestellt ist, wie sich die gleichzeitige Räumung des Hauptbahnhofes und der S-Bahn-Station Hauptbahnhof auf die gemeinsam genutzten Rettungswege auswirkt (auch wenn der Ausgang Richtung Hauptbahnhof im Bereich der S-Bahn durch die auch dort vorgesehene dynamische Fluchtwegsteuerung gesperrt wird). Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf zutreffend, dass die flüchtenden Personen aufgrund der zeitgleichen Alarmierung zeitversetzt auf dem S-Bahnsteig ankommen und dieser ein sicherer Bereich ist. Eine Gefährdung durch die Brandauswirkung im Hauptbahnhof besteht nicht. Auch aufgrund der auf der sicheren Seite liegenden Anzahl an zu evakuierenden Personen besteht somit auch hier aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf.

Wie auch die Branddirektion Stuttgart spricht das Regierungspräsidium Stuttgart die Höhe der raucharmen Schichten in der Fremdrettungsphase an. Mit Verweis auf die unter A.3.1.5 getroffenen Zusage der Vorhabenträgerin mit der Branddirektion Stuttgart zu prüfen und zu bewerten, ob ergänzenden Maßnahmen zur Unterstützung des Einsatzes der Feuerwehr notwendig sind, besteht kein weiterer Regelungsbedarf. Das Regierungspräsidium Stuttgart geht in seiner Stellungnahme davon aus, dass die in der Verrauchungssimulation/Evakuierungssimulation gewählte Verteilung auf Personengruppen der tatsächlich im Bereich öffentlicher Verkehrsmittel auftretenden Verteilung entspricht und auch bahnspezifische Parameter (Mitführen von Gepäck) berücksichtigt wurden. Die Vorhabenträgerin erläutert hierauf, dass die Personenverteilung den Angaben des statistischen Bundesamtes entspricht und in

der Simulation entsprechend berücksichtigt wird. Das Mitführen von Gepäck im Ereignisfall wird in der Fachwelt in Simulationen in der Regel nicht berücksichtigt. Zudem wird in den vorgesehenen Evakuierungsdurchsagen dazu aufgefordert, dies nicht zu tun. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Vorgehensweise bei der Simulation nicht zu beanstanden.

Das Regierungspräsidium Stuttgart merkt weiter an, dass keine konkrete Aussagen über die zu erwartenden Personendrucke sowie die tatsächliche Personendichte vorhanden sind und ob diese ggf. kritisch zu betrachten sind. Die Vorhabenträgerin erläutert hierzu, dass durch die in der Simulationssoftware angenommene maximale Dichte von 4 Personen pro Quadratmeter früher eine Staubildung entsteht als in anderen Berechnungsmethoden. Insofern stellt sich früher ein Stau ein, was zu einer konservativen Betrachtung bei der Ermittlung der Evakuierungszeit führt als höhere Personendichten. Zudem wird durch die geplanten Maßnahmen der Entstehung einer Paniksituation entgegengewirkt. Auch aufgrund der auf der sicheren Seite liegenden Anzahl an zu evakuierenden Personen besteht somit auch hier aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf.

Weiterhin fordert das Regierungspräsidium Stuttgart, organisatorische Maßnahmen für den Fall zu treffen, dass die in der Verrauchungssimulation/Evakuierungssimulation angenommene Anzahl von (stark) mobilitätseingeschränkten Personen (diese Annahmen erfolgen wie bereits erwähnt entsprechend den Angaben des statistischen Bundesamtes) überschritten sein sollte, bzw. dass die längst mögliche Zeit für eine sichere Evakuierung der tatsächlich vorhandenen mobilitätseingeschränkten Personen überschritten werden sollte. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Forderung zurückzuweisen. Zum einen wurde in der Evakuierungssimulation überzeugend dargelegt, dass die entsprechend den eingeführten Vorschriften und Regularien erforderlichen Nachweise erbracht sind. Dieser Nachweis wurde zudem durch den vom EBA anerkannten Prüfer für den vorbeugenden baulichen Brandschutz, Dr.-Ing Portz, geprüft. Zum anderen wird durch den Weitertrieb der Aufzüge eine weit höhere Selbstrettungsanzahl ermöglicht. Der Prüfbericht von IFAB (Ingenieure für angewandte Brandschutzforschung) zu durchgeführten Rauchversuchen für die Brandmeldeanlage Bahnhofshalle S21 belegen die grundsätzliche Machbarkeit des Weiterbetriebs der Aufzüge. Darüber hinaus stehen hinter den Brillenwänden ausreichend sichere Stauräume inklusive der konkret vorgesehenen Warteflächen für Rollstuhlfahrer zur Verfügung. Der Selbst- und Fremdrettung mobilitätseingeschränkter Personen ist damit ausreichend Rechnung getragen. Die

barrierefreie Erschließung der Bahnhofshalle, die durch diesen Antrag nicht verändert wird, steht im Einklang mit § 8 Abs. 2 in Verbindung mit § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) und § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO. Darüber hinaus hält sie die europarechtlichen Vorgaben der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft und der Verordnung über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität ein. Behinderte Menschen werden aber auch im Brandfall keinem vermeidbaren Risiko ausgesetzt. Über die zuvor zitierten Rechtsnormen hinaus gibt es hierfür keine rechtlich verbindlichen Vorgaben über die Gestaltung von öffentlichen Personenverkehrsanlagen im Hinblick auf behinderte Menschen. Daher ist es nicht zu beanstanden, wenn die Vorhabenträgerin ihrer Planung das grundsätzliche Benachteiligungsverbot und Punkt 2.1.1 Abs. 3 Anhang 3 der Richtlinie 2008/57/EG, wonach Infrastruktureinrichtungen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, so geplant und gebaut werden müssen, dass die Risiken für die Sicherheit von Personen (Stabilität, Brand, Zugang, Fluchtwege, Bahnsteige usw.) in Grenzen gehalten werden, zu Grunde legt und dies im Einklang mit anerkannten Regeln der Technik ausführt.

Ebenfalls seitens des Regierungspräsidiums Stuttgart wurde gefordert, das Verfahren hinsichtlich der Alarmierung der Feuerwehr bei Auslösung nur eines Einzelmelders der Brandmeldeanlage nochmals zu überprüfen. Es ist vorgesehen die Feuerwehr in diesen Fällen nicht zu verständigen. Ziel dieser Vorgehensweise ist die Vermeidung eines Großeinsatzes der Feuerwehr bei Kleinstbränden, da diese vom Anlagenbetreiber beherrscht werden können. Mit Verweis auf den Prüfbericht von IFAB (Ingenieure für angewandte Brandschutzforschung) zu durchgeführten Rauchversuchen für die Brandmeldeanlage Bahnhofshalle S21, der die grundsätzliche Möglichkeit belegt, dass die Brandmeldeanlage zwischen Kleinstbränden und einem Großereignis unterscheiden kann, und den Zusagen entsprechend A.3.1.5 ist dieser Forderung bereits ausreichend Rechnung getragen.

Von fünf Behindertenverbänden und einer nicht formell beteiligten Privatperson wurden Bedenken hinsichtlich Sicherheit von mobilitätseingeschränkten Personen im Ereignisfall geäußert. Die Vorhabenträgerin ist diesen Bedenken aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in ausreichender Form entgegnet. Wie bereits hinsichtlich den Bedenken des Regierungspräsidiums Stuttgart erläutert und mit Verweis auf die Verbesserung der Situation gegenüber der bisher planfestgestellten Situation und den Erläuterungen unter B.4.2 ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der Selbst-

und Fremdrettung mobilitätseingeschränkter Personen ausreichend Rechnung getragen.

Von einer im Verfahren nicht formell beteiligten Privatperson wurden Bedenken hinsichtlich der Anforderungen an das Entrauchungskonzept und der grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit geäußert. Die Vorhabenträgerin ist diesen Bedenken aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in ausreichender Form entgegnet. Wie oben erläutert sind die Anforderungen an das vorgelegte Entrauchungskonzept unter Zugrundelegung des Maßstabes der Planfeststellung erfüllt. Es wurde zudem von einem unabhängigen Sachverständigen übergeprüft. Auch die Fachreferate der beteiligten Träger öffentlicher Belange und das Fachreferat 21 des Eisenbahn-Bundesamtes haben hierzu und zu der grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit keine Bedenken geäußert.

Schlussendlich sind die Nachweise über die Machbarkeit und die Realisierbarkeit des Vorhabens erbracht und zugleich der für die Planfeststellung anzulegende Maßstab erfüllt.

B.4.4 Wasserwirtschaftliche Belange und Bodenschutz

Die Änderungen liegen im Bereich der bereits planfestgestellten Baugrube und die Eingriffe wurden somit bereits im Hauptverfahren behandelt. Die Änderungen haben keinen Kontakt zum Grundwasser und die Böden im Eingriffsbereich sind zudem stark anthropogen überprägt und überwiegend versiegelt. Somit werden die wasserwirtschaftlichen Belange und das Schutzgut Boden nicht stärker beeinträchtigt als bereits planfestgestellt.

Seitens der unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Landeshauptstadt Stuttgart wurden keine Bedenken erhoben.

B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Die Bautätigkeiten für die Änderungen erfolgen im Bereich der planfestgestellten Baugrube und führen somit weder in qualitativer noch in quantitativer Sicht zu einem erhöhten Eingriff, da diese durch den Planfeststellungsbeschluss und den LBP im Hauptverfahren ausreichend erfasst und behandelt wurden.

Seitens der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Stuttgart wurden keine Bedenken erhoben.

B.4.6 Immissionsschutz

Die baulichen Änderungen liegen im Bereich der bereits planfestgestellten Baugrube und führen aufgrund der Art und des Umfangs, insbesondere im Verhältnis zur planfestgestellten Gesamtbaumaßnahme, zu keiner Erhöhung etwaiger Immissionen, da sie als marginal zu betrachten sind.

Auch die sehr geringfügigen Anpassungen der Heilbronner Straße führen zu keinen erhöhten Immissionen, da sich deren Lage nicht ändert.

Seitens der unteren Immissionsschutzbehörde der Landeshauptstadt Stuttgart wurden keine Bedenken erhoben.

B.4.7 Landschaftsbild

Bezüglich des Landschaftsbildes ist lediglich die Vergrößerung der Gitterschale Staatsgalerie zu betrachten. Mit der 6. Planänderung wurde diese Gitterschale verkleinert genehmigt. Diese nun aus sicherheitsrelevanten Gründen erforderliche Vergrößerung ist aber kleiner als die mit dem Ausgangsverfahren genehmigte Größe der Gitterschale. Die Scheitelhöhe der Glaskuppel wird zudem lediglich um 6 cm erhöht. Dies führt somit zu keiner erheblichen gestalterischen Beeinträchtigung.

Seitens der Landeshauptstadt Stuttgart wurden keine Bedenken erhoben.

B.4.8 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Aufgrund der baulichen Änderungen sind bei den öffentlichen Ver- und Entsorgungsanlagen Anpassungen erforderlich. Hier sind exemplarisch die erforderlichen Anpassungen an der Geländeoberkante an den Einstiegs- und Montageöffnungen des Dükerbauwerks Hauptsammler West und möglicher Konflikte mit der Trasse der Bachwasserleitung im Bereich des Südkopfes zu nennen. Aufgrund der in der Planfeststellung üblichen Planungstiefe sind solch detaillierte Auswirkungen nicht zu beurteilen. Solche fehlenden Aussagen sind aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes aber nicht planfeststellungsrelevant, da die grundsätzliche Betroffenheit dargestellt und die Machbarkeit gegeben ist. Auch aus Sicht der betroffenen Landeshauptstadt Stuttgart werden keine grundsätzlichen Bedenken genannt oder die Machbarkeit angezweifelt, da solche Punkte auch aus Ihrer Sicht im Rahmen der Ausführungsplanung geklärt werden können. Der Forderung der Landeshauptstadt Stuttgart nach einer Abstimmung im Rahmen der Ausführungsplanung kommt die Vorhabenträgerin mit Ihren Zusagen entsprechend A.4.1 nach.

Auf die bisher schon vorgesehenen Leitungsverlegungsmaßnahmen haben die Änderungen keine Auswirkungen.

Weitere Regelungen, die über das Abstimmungsgebot der Vorhabenträgerin mit der Landeshauptstadt Stuttgart hinausgehen, sind somit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

B.4.9 Straßen, Wege und Zufahrten

Aufgrund der geänderten Entfluchtung der Bahnhofshalle sind Anpassungen der Verkehrswege und -flächen des Straßenbaulastträgers, Landeshauptstadt Stuttgart, erforderlich. Eigene Planungen in den betroffenen Bereichen werden von der Landeshauptstadt Stuttgart nicht verfolgt. Seitens der Landeshauptstadt Stuttgart wurde zunächst eingewandt, dass erhebliche verkehrliche Belange betroffen sind. Sie widerspricht dem Entfall einer Fahrspur im Bereich des Kurt-Georg-Kiesinger-Platz gegenüber der bisherigen Planung. Am 07.06.2017 fand hierzu ein Abstimmungsgespräch zwischen der Vorhabenträgerin und der Landeshauptstadt Stuttgart statt. Die Unterlagen wurden daraufhin angepasst und es sind nun wieder beide Fahrspuren enthalten. Weiterhin wurde vereinbart, die restlichen seitens der Landeshauptstadt Stuttgart angesprochenen Punkte im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin sagt dies auch zu (Siehe A.4.1). Weitere grundsätzliche Bedenken wurden von der Landeshauptstadt Stuttgart nicht genannt, da die weiteren von ihr angesprochenen Punkte aus ihrer Sicht nach Abstimmung mit ihr im Rahmen der Ausführungsplanung geklärt werden können. Die Machbarkeit wurde von der Landeshauptstadt Stuttgart nicht angezweifelt.

Wie auch bei den öffentlichen Ver- und Entsorgungsanlagen sind solche offene Punkte dem Detaillierungsgrad der Planfeststellung geschuldet, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aber nicht planfeststellungsrelevant, da die grundsätzliche Betroffenheit dargestellt und die Machbarkeit gegeben ist.

Weitere Regelungen, die über das Abstimmungsgebot der Vorhabenträgerin mit der Landeshauptstadt Stuttgart hinausgehen, sind somit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

B.4.10 Inanspruchnahme von Grundeigentum

Erstmalige Eingriffe in Eigentumsrechte privater Dritter sind ausgeschlossen. Lediglich bauzeitlich bedingt kommt es bei einem privaten Dritten zu einer erhöhten Flächeninanspruchnahme. Eine Zustimmung liegt vor.

Im Bereich des Südkopfes ist ein zusätzlicher geringfügiger Grunderwerb bei einem Flurstück in öffentlichem Eigentum erforderlich. Die Landeshauptstadt Stuttgart als Eigentümerin erhebt keine Einwände, fordert aber, dass der Wert für die in Anspruch genommenen Flächen einschließlich der zu bestellenden Dienstbarkeiten von der Vorhabenträgerin zu entschädigen und dies nach dem Entschädigungsrecht sowie der Rahmenvereinbarung gutachterlich zu ermitteln sei. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht mit Verweis auf das hierfür relevante Entschädigungsverfahren somit kein weiterer Regelungsbedarf.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und unter-einander abgewogen.

Dabei ist sie zu der Auffassung gelangt, dass weder einzelne öffentliche oder private Belange noch die Summe aller dem Vorhaben entgegenstehenden Belange gegenüber den öffentlichen Interessen an der Realisierung des Projektes überwiegen. Allen öffentlichen Belangen konnte Rechnung getragen werden. Insbesondere die Verbesserung des Brand- und Katastrophenschutzes ist hierbei zu beachten. Private Belange sind nur unwesentlich betroffen und können dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

B.6 Sofortige Vollziehung

Die Entscheidung zur sofortigen Vollziehbarkeit dieses Bescheides beruht auf § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 4 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Der Antrag ist statthaft, da dieser Bescheid nicht gem. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 3 VwGO in Verbindung mit § 18e Absatz 2 Satz 1 AEG von Gesetzes wegen sofort vollziehbar ist. Der Planfeststellungsabschnitt 1.1 ist vom vordringlichen Bedarf der Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) nicht umfasst (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 11. November 2013 – 5 S 1036/13 –, juris).

Die Anordnung erfolgt, weil das öffentliche Interesse am Vollzug dieses Bescheides das Interesse an der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage überwiegt. Maßstabsbildende Determinanten für die Abwägung sind neben den betroffenen privaten und öffentlichen Interessen und Rechten auch Natur, Schwere und Dringlichkeit des Interesses an der Vollziehung bzw. an der aufschiebenden Wirkung sowie die Möglichkeit einer etwaigen Rückgängigmachung der getroffenen Regelung und ihrer Folgen.

Die unverzügliche Umsetzung der mit diesem Änderungsvorhaben genehmigten Maßnahmen liegt im öffentlichen Interesse. Seit der Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) vom 28. Januar 2005 in Bestandskraft erwuchs, besteht an der Verwirklichung des Projektes „Stuttgart 21“ insgesamt ein öffentliches Interesse. Hieran nimmt auch die rechtzeitige Verwirklichung der dazugehörigen Teilabschnitte teil. Dies trifft auf die hier betroffene Planänderung zu. Gegenstand der 18. Planänderung ist im Wesentlichen die Verschiebung der Fluchttreppenhäuser in den Nord- und in den Südkopf des Bahnhofs. Der Vorhabenträger ist darauf angewiesen, die Änderungen unverzüglich umzusetzen, damit Verzögerungen im konkret betroffenen Bauabschnitt und wegen der engen Verzahnung dieser Maßnahme auch in den anliegenden Bauabschnitten vermieden werden. Eine verspätete Fertigstellung dieser Bauwerke verursachte durch Rückkopplungen auf andere Baumaßnahmen eine weitere Verzögerung der Realisierung des Gesamtprojektes. Auswirkungen auf private Belange Dritter sind mit der Planänderung nur in unerheblichen Umfang verbunden.

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

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

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

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Gebührenentscheidung beruht auf §§ 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG, 26 Abs. 1 Satz 1 Nummer 9, 7h Abs. 1 AEG, 4 Abs. 1, 6 Abs. 1 Nr. 2 Bundesgebührengesetz, 1, 2 Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes in Verbindung mit deren Anlage 1, Teil I, Abschnitt 2, Nr. 2.18.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss 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 kann auch auf elektronischem Wege erhoben werden. Sie muss in diesem Fall den Vorschriften des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) sowie der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803) entsprechen.

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 zehn 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 Prozesskostenhilfverfahren, 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 der Entscheidung über diese Anordnung der sofortigen Vollziehung beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim gestellt und begründet werden (vgl. § 18e Abs. 3 Satz 1 AEG).

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Stuttgart, den 19.03.2018
Az. 591pä/011-2016#012
VMS-Nr. 3348804

Im Auftrag

Vogt
Vogt



