



59122-591pä/005-2304#012
Eisenbahn-Bundesamt, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart

Gegen Empfangsbekanntnis

DB ProjektBau GmbH
Räpplenstraße 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: 15.08.2016

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

VMS-Nummer: 3009066(30)

59122-591pä/005-2304#012

Betreff: Planänderung nach § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 4. PÄ zusätzliche Querschläge“, Bahn-km 0,442 bis -3,683 der Strecke 4813 in
Bezug: Ihr Antrag vom 27.12.2010, Az. S21WU/PFA1.5/0871-A-2010/03345
Anlagen: - Ausfertigung der Planänderung vom 08.08.2016, Az. 591pä/005-2304#012
- Ausfertigung des genehmigten Plans

Sehr geehrte Damen und Herren,

eine Ausfertigung der oben genannten Planänderung 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

Hausanschrift:
Olgastraße 13, 70182 Stuttgart
Tel.-Nr. +49 (711) 22816-0
Fax-Nr. +49 (711) 22816-699
Öff. Verkehrsmittel: U-Bahn-Linien: U 5, 6, 7, 12, 15 ab Hauptbahnhof bis Haltestelle Olgaek (von dort 5 Minuten Fußweg durch die Olgastraße)

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: 59122-591pä/005-2304#012
Datum: 08.08.2016

3. Ausfertigung

Bescheid

zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses
vom 13. Oktober 2006,
Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.5
(Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt)

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

für das Vorhaben

Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5,
4. Pä, zusätzliche Querschläge

in Stuttgart

Strecke 4813 Stuttgart-Feuerbach – Stuttgart-HBF
Bahn-km -0,442 bis -3,683

Vorhabenträger:
DB Netz AG
60486 Frankfurt
Theodor-Heuss-Allee 7,
diese vertreten durch die
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträger), 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 Änderung des festgestellten Plans

Der geänderte Plan für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 4. PÄ, zusätzliche Querschläge“ 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 sind drei zusätzliche Verbindungsbauwerke und die Verschiebung der drei bereits planfestgestellten Verbindungsbauwerke inklusive geometrischen Anpassungen im Fernbahntunnel Feuerbach.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
0	Gesamtinhaltsverzeichnis 9 Seiten insgesamt	Nur zur Information
1	Erläuterungsbericht	
1	Erläuterungsbericht Teil III, Beschreibung des Planfeststellungsabschnitt, Stand 21.07.2016 Seiten 1a bis 4a, 33a, 48a1, 48a2, 49a1, 49a2, 98a bis 100a	Ändert Anlage 1
2	Übersichtspläne	
2.6	Übersichtspläne PFA 1.5	
Blatt 1C von 2	Übersichtsplan vom 08.08.2016 Planfeststellungsabschnitt 1.5 Nördlicher Teil; 1:5000	Ersetzt Blatt 1B von 2

Bescheid zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. Oktober 2006, Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.5 (Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt) gemäß § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 4. PÄ zusätzliche Querschläge“, Bahn-km -0,442 bis -3,683 der Strecke 4813 Stuttgart-Feuerbach – Stuttgart Hbf., Az.: 59122-591pä/005-2304#012 vom 08.08.2016

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
Blatt 2A von 2	Übersichtsplan vom 08.08.2016 Planfeststellungsabschnitt 1.5 Südlicher Teil; 1:5000	Ersetzt Blatt 2 von 2
2.7	Übersichtshöhenpläne PFA 1.5	
2.7.1	Zuführung Feuerbach	
Blatt 1C von 2	Übersichtshöhenplan vom 08.08.2016 Fernbahn von Feuerbach, Achse 251, 1:5000/500	Ersetzt Blatt 1B von 2
Blatt 2C von 2	Übersichtshöhenplan vom 08.08.2016 Fernbahn von Feuerbach, Achse 258 (alt: 252), 1:5000/500	Ersetzt Blatt 2B von 2
3	Bauwerksverzeichnis	
3	Seiten 32a, 33a, 34a, 35a, 42a1, 42a2, 42a3 Stand 08.08.2016	Ändert Anlage 3
4	Lagepläne	
4.1	Zuführung Feuerbach	
Blatt 4B von 9	Lageplan vom 08.08.2016 Fernbahn von/nach Feuerbach, 1:1000	Ersetzt Blatt 4A von 9
Blatt 5B von 9	Lageplan vom 08.08.2016 Fernbahn von/nach Feuerbach, 1:1000	Ersetzt Blatt 5A von 9
Blatt 6A von 9	Lageplan vom 08.08.2016 Fernbahn von/nach Feuerbach, 1:1000	Ersetzt Blatt 6 von 9
Blatt 7A von 9	Lageplan vom 08.08.2016 Fernbahn von/nach Feuerbach, 1:1000	Ersetzt Blatt 7 von 9
5	Höhenpläne	
5.1	Zuführung Feuerbach	
5.1.3	Höhenplan Fernbahn von Feuerbach	
Blatt 1B von 2	Höhenplan von 08.08.2016 Fernbahn von Feuerbach, Achse 251, 1.1000/500	Ersetzt Blatt 1A von 2
Blatt 2B von 2	Höhenplan von 08.08.2016 Fernbahn von Feuerbach, Achse 258 (alt: 252), 1.1000/500	Ersetzt Blatt 2A von 2
5.1.4	Höhenplan Fernbahn von Feuerbach	
Blatt 1B von 2	Höhenplan von 08.08.2016 Fernbahn von Feuerbach, Achse 251, 1.1000/500	Ersetzt Blatt 1A von 2
Blatt 2B von 2	Höhenplan von 08.08.2016 Fernbahn von Feuerbach, Achse 258 (alt: 252), 1.1000/500	Ersetzt Blatt 2A von 2
5.1.5	Höhenplan Fernbahn von Feuerbach	
Blatt 1A von 2	Höhenplan von 08.08.2016 Fernbahn von Feuerbach, Achse 251, 1.1000/500	Ersetzt Blatt 1 von 2
Blatt 2A von 2	Höhenplan von 08.08.2016, Fernbahn von Feuerbach, Achse 258 (alt: 252), 1.1000/500	Ersetzt Blatt 2 von 2
5.1.6	Höhenplan Fernbahn von Feuerbach	
Blatt 1A von 2	Höhenplan von 08.08.2016 Fernbahn von Feuerbach, Achse 251, 1.1000/500	Ersetzt Blatt 1 von 2
Blatt 2A von 2	Höhenplan von 08.08.2016 Fernbahn von Feuerbach, Achse 258 (alt: 252), 1.1000/500	Ersetzt Blatt 2 von 2
7	Bauwerkspläne	

Bescheid zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. Oktober 2006, Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.5 (Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt) gemäß § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 4. PÄ zusätzliche Querschläge“, Bahn-km -0,442 bis -3,683 der Strecke 4813 Stuttgart-Feuerbach – Stuttgart Hbf., Az.: 59122-591pä/005-2304#012 vom 08.08.2016

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.1	Zuführung Feuerbach	
7.1.15	Verbindungsbauwerk Regelzeichnungen	
7.1.15.1 Blatt 1A von 1	Bauwerksgrundriss und Schnitte vom 08.08.2016 Verbindungsbauwerk Nr. 1.1.5.B, 1:50/100	Ersetzt Blatt 1 von 1
7.1.15.2 Blatt 1A von 1	Bauwerksgrundriss und Schnitte vom 21.07.2016 Verbindungsbauwerk Nr. 1.1.5.C, 1:50/100	Ersetzt Blatt 1 von 1
7.1.15.3 Blatt 1A von 1	Bauwerksgrundriss und Schnitte vom 21.07.2016 Verbindungsbauwerk Nr. 1.1.5.E, 1:50/100	Ersetzt Blatt 1 von 1
7.1.15.4 Blatt 1 von 1	Bauwerksgrundriss und Schnitte vom 21.07.2016 Verbindungsbauwerk Nr. 1.1.5.D, 1:50/100	Neu
7.1.15.5 Blatt 1 von 1	Bauwerksgrundriss und Schnitte vom 21.07.2016 Verbindungsbauwerk Nr. 1.1.5.F, 1:50/100	Neu
7.1.15.6 Blatt 1 von 1	Bauwerksgrundriss und Schnitte vom 21.07.2016 Verbindungsbauwerk Nr. 1.1.5.A, 1:50/100	Neu
9	Grunderwerb	
9.1	Grunderwerbsverzeichnis, Stand 21.07.2016 Seiten 6a, 8a, 9a, 16a, 18a, 24a, 28a	Ersetzt die Seiten 6, 8, 9, 16, 18, 28
9.2	Grunderwerbspläne	
Blatt 3B von 27	Grunderwerbsplan vom 08.08.2016, 1:1000	Ersetzt Blatt 3A von 27
Blatt 6B von 27	Grunderwerbsplan vom 08.08.2016, 1:1000	Ersetzt Blatt 6A von 27
Blatt 7A von 27	Grunderwerbsplan vom 08.08.2016, 1:1000	Ersetzt Blatt 7 von 27
Blatt 8A von 27	Grunderwerbsplan vom 08.08.2016, 1:1000	Ersetzt Blatt 8 von 27
10	Flucht- und Rettungskonzept	
10.1	Erläuterungsbericht Seiten 1A, 2A, 4A, 5A, 8A, 11a bis 16A	Ändert Anlage 10 Nur zur Information
10.2	Pläne zum Flucht- und Rettungskonzept	
10.2.2	Übersichtslageplan zum Flucht- und Rettungskonzept	
Blatt 1B von 2	Übersichtslageplan zum Flucht- und Rettungskonzept Nördlicher Teil vom 08.08.2016, 1:5000	Nur zur Information
Blatt 2A von 2	Übersichtslageplan zum Flucht- und Rettungskonzept Südlicher Teil vom 08.08.2016, 1:5000	Nur zur Information
14	Baudurchführung Verkehrsumlegung	
14.1	Erläuterungsbericht	Ersetzt die Seiten 1, 2, 7, 9

Bescheid zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. Oktober 2006, Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.5 (Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt) gemäß § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 4. PÄ zusätzliche Querschläge“, Bahn-km -0,442 bis -3,683 der Strecke 4813 Stuttgart-Feuerbach – Stuttgart Hbf., Az.: 59122-591pä/005-2304#012 vom 08.08.2016

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Seiten 1a, 2a, 7a, 9a	Nur zur Information
20	Hydrologie und Wasserwirtschaft	
	Stellungnahme der ARGE WUG, Herr Dr. Wenderoth und Herr Dr. Westhoff, vom 16.05.2014; 2 Seiten wasserwirtschaftliche Bewertung	Nur zur Information
	Fachtechnische Stellungnahme von WBI vom 13.03.2014 Herr Prof. Dr. Ing Wittke und Dr. Ing. Erichsen, 4 Seiten geotechnische und tunnelbautechnische Bewertung	Nur zur Information
	Fachtechnische Stellungnahme von WBI vom 16.05.2014 Herr Prof. Dr. Ing Wittke und Dr. Ing. Erichsen, 2 Seiten geotechnische und tunnelbautechnische Bewertung	Nur zur Information

A.3 Sofortige Vollziehung

Die sofortige Vollziehung wird angeordnet.

A.4 Kosten

Dieser Bescheid ergeht kostenfrei.

B Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Gegenstand des Vorhabens Großprojekt Stuttgart 21, 4. PÄ „zusätzliche Querschläge“ sind drei zusätzliche Verbindungsbauwerke und die Verschiebung der drei planfestgestellten Verbindungsbauwerke inklusive geometrischer Anpassungen im Fernbahntunnel Feuerbach.

B.1.2 Verfahren

Die DB Netz AG, ursprünglich vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, nunmehr vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, hat mit Schreiben vom 26.11.2010, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 4. PÄ zusätzliche Querschläge“ beantragt. Der Antrag ist am 29.11.2010 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit E-Mail vom 07.07.2011 und 14.12.2011 wurde der Vorhabenträger um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten.

Mit Schreiben vom 18.06.2012 wurde der im Antrag enthaltene Zwischenangriff Nord zurückgezogen. Dieser Antragsteil wurde mit Entscheidung vom 20.12.2012 (Az.: 591pä/007-2304#017) beschieden.

Mit Schreiben vom 08.08.2012 wurden die überarbeiteten Unterlagen eingereicht. Der Vorhabenträger wurde am 22.08.2012 telefonisch um Überarbeitung der Unterlagen gebeten.

Mit Schreiben vom 25.09.2012 und 13.12.2012 hat der Vorhabenträger die aufgrund der Prüfanmerkungen und einer Planungsanpassung (Entfall Mittelwand) überarbeiteten Unterlagen wieder eingereicht.

Nach einer Besprechung am 26.04.2013 wurden die überarbeiteten Unterlagen mit Schreiben vom 13.06.2013 erneut eingereicht.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 15.07.2013, Az. 591pä/005-2304#012, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 3a, 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange durchgeführt. Die Stadt Stuttgart, das Regierungspräsidium Stuttgart und das Regierungspräsidium Freiburg erhielten mit Schreiben vom 15.07.2013 Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die privaten Betroffenen mit Schreiben vom 27.08.2013 angehört.

Mit Schreiben vom 14.11.2014 wurden die Antragsunterlagen erneut überarbeitet und vom Vorhabenträger eingereicht. Im Wesentlichen wurde die Geometrie der Verbindungsbauwerke B, C, D, E und F geändert und in Ihrer Lage (außer B) verschoben.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat erneut die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange durchgeführt. Die Stadt Stuttgart und das Regierungspräsidium Freiburg erhielten mit Schreiben vom 11.03.2015 und 10.04.2015 Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die aufgrund der Lageverschiebung privaten Betroffenen mit Schreiben vom 27.07.2015 angehört. Einwendungen gingen beim Eisenbahn-Bundesamt nicht ein.

Mit Schreiben vom 25.04.2016 hat der Vorhabenträger erneut überarbeitete Unterlagen eingereicht. Aufgrund der Stellungnahme der Stadt Stuttgart wurde das Verbindungsbauwerk A ergänzt.

Mit Schreiben vom 22.06.2016 beantragte der Vorhabenträger die Anordnung der sofortigen Vollziehung dieses Bescheides.

Im Gegensatz zur Stellungnahme der Stadt Stuttgart enthalten die Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Stuttgart und des Regierungspräsidiums Freiburg keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen.

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 sind drei zusätzliche Verbindungsbauwerke und die Verschiebung der drei planfestgestellten Verbindungsbauwerke im Fernbahntunnel Feuerbach. 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

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 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 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 verfahrenslleitende Verfügung wurde im Internet veröffentlicht

Die untere Naturschutzbehörde der Stadt Stuttgart sieht die Belange des Arten- und Naturschutzes als nicht betroffen an.

B.4 Materie-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 zu Grunde 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 Gesamtprojektes dar.

B.4.2 Abzuwägende Belange

B.4.2.1 Grunderwerb

Das Vorhaben hat den Bau von drei zusätzliche Verbindungsbauwerke (A, D und F) und die Verschiebung der planfestgestellten Verbindungsbauwerke C und E zum Gegenstand. Zusätzlich wurden die bestehenden Verbindungsbauwerke geometrisch angepasst. Die Änderungen waren aufgrund neugefasster Vorschriften für die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI-Vorschriften), die sicherheitsrelevante Aspekte betreffen, erforderlich. Die geänderten TSI-Vorschriften traten nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Kraft.

Im Laufe des Verfahrens wurden die Verbindungsbauwerke sowohl aus geologischen Gründen als auch zur Reduzierung der Betroffenheit für private Grundstücke in der Lage geändert und geometrisch angepasst.

Die ursprünglich sieben privaten Grundstückseigentümer, die mit Schreiben vom 27.08.2013 angehört wurden, sind durch die Änderungen nicht mehr betroffen.

Das Verbindungsbauwerk A ist vollständig in die bereits planfestgestellte Stahlbetonpfeilerkonstruktion integriert und löst somit keine geänderten Grundstücksbetroffenheiten aus.

Die Verbindungsbauwerke C, D und F befinden sich auf Grundstücken der Stadt Stuttgart und eines privaten Grundstückseigentümers. Deren Zustimmungen liegen dem Eisenbahn-Bundesamt vor.

Das Verbindungsbauwerk E konnte aufgrund schwieriger geologischer Verhältnisse nicht ohne Inanspruchnahme privater Grundstücke verschoben werden. Seitens der betroffenen drei privaten Grundstückseigentümer, die mit Schreiben vom 27.07.2015 angehört wurden, gingen keine Einwendungen beim Eisenbahn-Bundesamt ein.

Jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, stellt grundsätzlich einen Eingriff für den betroffenen Eigentümer dar. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt aber keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange, das heißt, die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ergibt die Abwägung der widerstreitenden Interessen der Grundstückseigentümer zum einen und des Vorhabenträgers zum anderen, dass die zusätzliche dingliche Belastung zu dulden ist. Der Vorhabenträger legt überzeugend dar, dass die durch eine Änderung der TSI erforderlichen Anpassungen von Zahl und Lage der Verbindungsbauwerke nicht anders als durch Inanspruchnahme der nunmehr betroffenen Grundstücke umsetzbar sind. Zwangspunkte sind die Lage der bereits planfestgestellten Eisenbahntrasse, die Anforderungen der TSI und die Geologie. Demgegenüber kommt dem beeinträchtigten Eigentumsrecht kein erhebliches und damit unüberwindliches Gewicht zu. Das Verbindungsbauwerk E hat eine Mindestüberdeckung von mehr als 90 Meter zwischen der Grundstücksoberfläche und dem unterirdischen Bauwerk. Aus § 905 Satz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches ergibt sich, dass Einwirkungen, die in solch großer Tiefe vorgenommen werden, dass an ihrer Ausschließung kein Interesse besteht, zu dulden sind. Aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde ist angesichts der großen Überdeckung kein schutzwürdiges Interesse der betroffenen Eigentümer an der Ausschließung ersichtlich. Auch auf die Anhörung durch die Planfeststellungsbehörde bekundete es kein Betroffener.

B.4.2.2 Brandschutz

B.4.2.2.1 Flucht- und Rettungskonzept

Entsprechend den anzuwendenden TSI-Vorschriften und der daraufhin angepassten Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ des Eisenbahn-Bundesamtes wurde die Anzahl der Verbindungsbauwerke im Fernbahntunnel von und nach Feuerbach seitens des Vorhabenträgers angepasst. Im Fernbahntunnel von und nach Feuerbach werden daher im Bereich der eingleisigen Röhren Verbindungsbauwerke zur anderen Röhre im Abstand von mindestens 500 m angeordnet.

Seitens der Stadt Stuttgart wurde eingewendet, dass der Abstand zwischen dem Portal Feuerbach und dem Verbindungsbauwerk Nr. 1.5.1.1 jetzt B von 995 m nicht akzeptabel sei. Daraufhin wurde seitens des Vorhabenträgers das Verbindungsbauwerk A ergänzt. Dadurch ergeben sich zwischen dem Portal Feuerbach und dem Verbindungsbauwerk A Abstände von 532 m bzw. 510 m für den zweigleisigen Bereich nach dem Ein-Röhren-Prinzip und zwischen dem Verbindungsbauwerk A und B Abstände von 485 m bzw. 464 m für die eingleisigen Bereiche nach dem Zwei-Röhren-Prinzip.

Weiterhin wurde von der Stadt Stuttgart eingewendet, dass im Fernbahntunnel von und nach Feuerbach das Zwei-Röhren-Prinzip nicht durchgängig ausgeführt werde.

Ebenfalls durch die Stadt Stuttgart wurde eingewendet, dass am Portal Rosensteintunnel das Fehlen eines eigenständigen Rettungsplatzes zu erheblichen logistischen Problemen führen werde und der Bereich zwischen Portal Rosensteintunnel und Rettungszufahrt Ehmannastraße im Fernbahntunnel von und nach Bad Cannstatt beidseitig befahrbar auszubilden sei. Die geplante trockene Löschwasserleitung entspreche nach Auffassung der Stadt Stuttgart nicht dem gültigen Regelwerk. Diese Einwendungen sind nicht Teil der beantragten Planänderung und werden demzufolge nicht im Rahmen dieses Planänderungsbescheides behandelt.

Der Fernbahntunnel von und nach Feuerbach wird zwischen dem Portal Feuerbach und dem Verbindungsbauwerk A von einem zweigleisigen in zwei eingleisige Querschnitte überführt. Der Bereich zwischen dem Portal und dem Verbindungsbauwerk A wird brandschutztechnisch als zweigleisiger Bereich mit Ein-Röhren-Prinzip und im weiteren Verlauf nach dem Zwei-Röhren-Prinzip definiert. Die sicheren Bereiche im Ein-Röhren-Prinzip sind in einem Abstand vom 500 m und beim Zwei-Röhren-Prinzip in einem Abstand von 250 m zu erreichen. Diese Abstände sind wie oben erläutert durch die drei zusätzlichen Verbindungsbauwerke eingehalten. Dieses grundsätzliche Sicherheitskonzept, dem das übergeordnete Brandschutz- und Rettungskonzept entsprechend der Anlage 10 zugrunde liegt, wird durch die drei zusätzlichen Verbindungsbauwerke, die aufgrund der Anpassung an die aktuelle Vorschriftenlage erforderlich waren, nicht geändert. Dieses Sicherheitskonzept lag auch schon dem Planfeststellungsbeschluss vom 13.10.2006 zu Grunde. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dieses Sicherheitskonzept, das für den Fernbahntunnel von und nach Feuerbach im einem Bereich das Zwei-Röhren-Prinzip und im anderen Bereich das Ein-Röhren-Prinzip und die in Anlage 10 beschriebene Entrauchungsanlage vorsieht, auch weiterhin nicht zu beanstanden. Demzufolge sind die Einwendungen der Stadt Stuttgart zurückzuweisen.

Das Konzept ist somit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geeignet und ausreichend, um zu beurteilen, ob die baulichen Anlagen so dimensioniert, beschaffen und angeordnet sind, dass die Evakuierung eines im Tunnel liegendebliebenen Zuges im Brand- oder Katastrophenfall machbar ist. Dies entspricht dem Maßstab der Planfeststellung. Zum Entscheidungszeitpunkt müssen nicht sämtliche Detailfragen geklärt sein. 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). Mit den für den Vorhabenträger verbindlichen Regelwerken entsprechend der Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB), insbesondere den Richtlinien „Anforderungen des

Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln, der TSI Infrastruktur und der TSI Sicherheit in Eisenbahntunneln und den durch bereits erlassene Planänderungsentscheidungen als verbindlich erklärten VV BAU und VV BAU-STE steht für die Lösung der zum Entscheidungszeitpunkt nicht zu bewältigenden Probleme das notwendige rechtliche Regelungsinstrumentarium bereit.

B.4.2.2.2 Entrauchungskonzept bei geplanter Aufweitung des Querschnitts im Bereich des Verbindungsbauwerk B und der Achse 258

Durch den Vorhabenträger ist für das übergreifende Entrauchungskonzept für Stuttgart 21 anstatt des ursprünglich auf dem Killesberg geplanten Entrauchungsbauwerks nunmehr die Errichtung eines Entrauchungsbauwerkes am Zwischenangriff Prag geplant.

Das angepasste Entrauchungskonzept wurde nach Angaben des Vorhabenträgers durch die STUVAtec fachtechnisch geprüft. Aufgrund des angepassten Entrauchungskonzeptes sind unter anderem im Bereich des Verbindungsbauwerks B und der Achse 258 bauliche Anpassungen erforderlich. Das für die Verlegung des Entrauchungsbauwerkes erforderliche Planänderungsverfahren, das den zurückgezogenen 1. Planänderungsantrag ersetzt, ist noch nicht beantragt. Aus herstellungstechnischen Gründen ist es jedoch erforderlich, das Verbindungsbauwerk B und die Achse 258 in diesem Bereich bereits jetzt mit dem hier vorliegenden Planänderungsantrag aufzuweiten, um einen späteren Ausbruch, der ein hohes Arbeitssicherheitsrisiko und größere Setzungen erzeugen kann, zu vermeiden.

Die Aufweitung erfolgt ohne Änderungen der Gründerwerbsgrenzen. Die Zustimmung des einzig hiervon betroffenen Grundstückseigentümers, die Stadt Stuttgart, zum Mehrausbruch liegt der Planfeststellungsbehörde vor.

Der Vorhabenträger sagt zu, den Mehrausbruch mit Beton zu verfüllen, sollte das geplante Entrauchungsbauwerk am Zwischenabgriff Prag nicht ausgeführt werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde steht somit dem im Vergleich zum Gesamtvorhaben sehr geringfügigen Mehrausbruch nichts entgegen.

B.4.2.3 Hydrogeologie und Geotechnik

Die Aussagen der vom Vorhabenträger beauftragten Sachverständigen belegen, dass sowohl aus wasserwirtschaftlicher als auch aus tunnelbautechnischer Sicht mit dem Vorhaben keine stärkeren Beeinträchtigungen zu erkennen sind.

B.5 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 bestimmt räumlich und sachlich abgrenzbare Teile gegenüber der bisherigen Planung beschränkt und im Vergleich zu dieser einen sehr geringen Umfang aufweisen. Die Änderung hat keine zusätzlichen, belastenden Auswirkungen von einigem Gewicht auf die Umgebung oder auf die Belange Betroffener. Deshalb und wegen der erforderlichen Anpassungen aufgrund der Änderungen in den TSI-Vorschriften ist die Vorhabenänderung geboten. Im Ergebnis lässt sie das Abwägungsergebnis der vorliegenden Planung unberührt.

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 1.5 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 1.5 (Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt) vom 13. Oktober 2006 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 4. Planänderung sind drei zusätzliche Verbindungsbauwerke und die Verschiebung von zwei der drei planfestgestellten Verbindungsbauwerke im Fernbahntunnel Feuerbach. 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 hinsichtlich des Grunderwerbs und dies in äußerst geringem 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.

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
Schubertstraße 11
68165 Mannheim

gestellt und begründet werden (vgl. § 18e Abs. 3 Satz 1 AEG).

B.7 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). Für Planänderungen gibt es zum Zeitpunkt des Antragseingangs keinen Kostentatbestand.

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 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.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Stuttgart, den 08.08.2016
Az.: 59122-591pä/005-2304#012
VMS-Nr.: 3009066(30)

Im Auftrag


Vogt

