

1. Ausfertigung

zugestellt am
11.12.17

P. Reig



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az. 591pä/011-2016#015
Datum: 29.11.2017

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

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

für das Vorhaben

„Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 23. PÄ (Änderung Gleislage und
-gradienten im S-Bahn-Tunnel)“

in Stuttgart

Bahn-km -0,400 bis -0,876

der Strecke 4861 Stuttgart - Filderstadt

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG, vertreten durch
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplienstraße 17
70191 Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil.....	3
A.1	Feststellung des Plans.....	3
A.2	Planunterlagen	3
A.3	Besondere Entscheidungen	8
	Wasserrechtliche Erlaubnisse	8
A.4	Nebenbestimmungen.....	9
	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	9
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	9
A.5.1	Zusagen gegenüber der Stadt Stuttgart zu Belangen der Wasserwirtschaft.....	10
A.5.2	Zusagen gegenüber der Stadt Stuttgart zum Immissionsschutz.....	12
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	12
A.7	Sofortige Vollziehung.....	13
A.8	Gebühr und Auslagen	13
B.	Begründung.....	14
B.1	Sachverhalt	14
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	14
B.1.2	Verfahren.....	14
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	16
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	16
B.2.2	Zuständigkeit	16
B.3	Umweltverträglichkeit.....	17
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	17
B.4.1	Planrechtfertigung.....	17
B.4.2	Variantenentscheidung	18
B.4.3	Wasserhaushalt.....	18
B.4.4	Immissionsschutz	19
B.4.5	Sonstige öffentliche Belange.....	20
B.5	Gesamtabwägung.....	21
B.6	Sofortige Vollziehung.....	21
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	23
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	24

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 76 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und § 18d folgenden

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 23. PÄ (Änderung Gleislage und -gradiente im S-Bahn-Tunnel)“ in der Gemeinde Stuttgart, Bahn-km -0,400 bis -0,876 der Strecke 4861 Stuttgart - Filderstadt, 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 Umstellung von teilweise gedeckelter in vollständig offene Bauweise,
- Änderungen in den geplanten Tunnelquerschnitten und in Bezug auf Lage und Gradienten der S-Bahn-Achsen 331 und 332 im Tunnel sowie
- Änderungen der Gründungen.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
0.1	Erläuterungen zum Planänderungsantrag vom 30.03.2017, 4 Seiten zzgl. Deckblatt	festgestellt
0.2	Formular zur Umwelterklärung vom 17.03.2017, 4 Seiten zzgl. Deckblatt	Nur zur Information
0.3	Gesamtinhaltsverzeichnis vom 30.03.2017, 41 Seiten zzgl. Deckblatt und Gesamtübersicht	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
2	Übersichtspläne	
2.7	Übersichthöhenpläne	
2.7.4	Übersichtshöhenpläne S-Bahn Anbindung Hauptbahnhof	
	S-Bahn nach Stuttgart Hbf, Achse 331, Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf., Stat. -1,516 bis -0,380 Bl. 1A von 2; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:5.000/500	festgestellt
	S-Bahn von Stuttgart Hbf, Achse 332, Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf., Stat. -1,519 bis -0,379 Bl. 2A von 2; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:5.000/500	festgestellt
3	Bauwerksverzeichnis vom 30.03.2017, Seiten 63A-68	festgestellt
4	Lagepläne	
4.4	Lagepläne S-Bahn Anbindung Hauptbahnhof	
	S-Bahn von/nach Stuttgart Hbf, Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat. -0,836 bis -0,380 Bl. 2B von 3; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:1.000	festgestellt
5	Höhenpläne	
5.4	Höhenpläne S-Bahn Anbindung Hauptbahnhof	
5.4.1	S-Bahn nach Stuttgart Hbf, Achse 331, Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf., Stat. -1,313 bis -0,836 Bl. 1A von 2; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:1.000/200	festgestellt
5.4.1	S-Bahn von Stuttgart Hbf, Achse 332, Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf., Stat. -1,310 bis -0,837 Bl. 2A von 2; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:1.000/200	festgestellt
5.4.2	S-Bahn nach Stuttgart Hbf, Achse 331, Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf., Stat. -0,836 bis -0,380 Bl. 1B von 2; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:1.000/200	festgestellt
5.4.2	S-Bahn von Stuttgart Hbf, Achse 332, Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf., Stat. -0,837 bis -0,379 Bl. 2B von 2; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:1.000/200	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
6	Regelquerschnitte	
6.4	Regelquerschnitte S-Bahn Anbindung Hauptbahnhof	
	Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf., Stat. -1,207 bis -0,784 Bl. 2B von 5; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:50	festgestellt
	Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf., Stat. -0,497 bis -0,400 Bl. 3B von 5; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:50	festgestellt
	Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf., Stat. -0,765 bis -0,655 Bl. 4A von 5; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:100	festgestellt
	Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf., Stat. -0,765 bis -0,655 Bl. 5A von 5; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:100	festgestellt
7	Bauwerkspläne	
7.4	S-Bahn Anbindung Hauptbahnhof	
7.4.4	Bauwerkspläne S-Bahn Anbindung Hauptbahnhof, Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise Engstelle Nordbahnhofstraße	
7.4.4.2	Bauwerkslängsschnitt, Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise Achse 331 (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat. -1,030 bis -0,870 Bl. 1A von 1; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:200	festgestellt
7.4.5	Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise, Verzweigung Kehrgleis	
7.4.5.1	Bauwerksgrundriss, Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat. -0,870 bis -0,670 Bl. 1B von 1; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:200	festgestellt
7.4.5.2	Bauwerkslängsschnitt, Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise Achse 331 (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat. -0,870 bis -0,670 Bl. 1B von 1; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:200	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.4.5.3	Bauwerksquerschnitt, Tunnel, offene Bauweise von/nach Stuttgart (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat. -0,800 Bl. 1A von 2; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:100	festgestellt
7.4.5.3	Bauwerksquerschnitt, Tunnel, offene Bauweise von/nach Stuttgart (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat. -0,700 Bl. 2B von 2; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:100	festgestellt
7.4.6	Tunnel ein- und zweigleisig, offene Bauweise, Anschluss Hauptbahnhof	
7.4.6.1	Bauwerksgrundriss, Tunnel 1+2-gleisig, offene Bauweise (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat. -0,670 bis -0,510 Bl. 1B von 1; Stand: 17.05.2017; Maßstab: 1:200	festgestellt
7.4.6.2	Bauwerkslängsschnitt, Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise Achse 331 (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat. -0,670 bis -0,510 Bl. 1B von 2; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:200	festgestellt
7.4.6.2	Bauwerkslängsschnitt, Tunnel, eingleisig, offene Bauweise Achse 332 (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat. -0,670 bis -0,510 Bl. 2B von 2; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:200	festgestellt
7.4.6.3	Bauwerksquerschnitt, Tunnel, offene Bauweise von/nach Stuttgart (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat. -0,600 Bl. 1B von 1; Stand: 17.05.2017; Maßstab: 1:100	festgestellt
7.4.7	Tunnel ein- und zweigleisig, offene Bauweise, Anschluss Hauptbahnhof	
7.4.7.1	Bauwerksgrundriss, Tunnel 1+2-gleisig, offene Bauweise (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat. -0,510 bis -0,380 Bl. 1B von 1; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:200	festgestellt
7.4.7.2	Bauwerkslängsschnitt, Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise Achse 331 (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat. -0,510 bis -0,350 Bl. 1B von 2; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:200	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.4.7.3	Bauwerksquerschnitt, Tunnel, offene Bauweise von/nach Stuttgart (S-Bahn), Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat. -0,428 Bl. 1A von 2; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:100	festgestellt
14	Baudurchführung Verkehrsumlegung	
14.2	Bauzustände	
14.2.4	S-Bahn - Einführung Hbf. (tief)	
	Bauzustände S-Bahn - Einführung Hbf. (tief), Lageplan Bauzustand 1, S-Bahn von/nach Stuttgart Hbf., Strecke 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat. -0,805 bis -0,498 Bl. 1B von 9; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:1.000	Nur zur Information
	Bauphasenplan, Querschnitt bei -0,500 Bl. 5A von 9; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:100	Nur zur Information
	Bauphasenplan, Querschnitt bei -0,570 Bl. 6A von 9; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:100	entfällt
	Bauphasenplan, Querschnitt bei -0,600 Bl. 7A von 9; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:100	entfällt
	Bauphasenplan, Querschnitt bei -0,655 Bl. 8A von 9; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:100	entfällt
	Bauphasenplan, Querschnitt bei -0,764 Bl. 9A von 9; Stand: 15.03.2017; Maßstab: 1:100	entfällt
0.4	Planänderungsrelevante Stellungnahmen	
	Stellungnahme Immissionsschutz vom 28.03.2017, 2 Seiten	Nur zur Information
	Stellungnahme Wasserwirtschaft vom 14.11.2016, 4 Seiten	Nur zur Information
	Konzeptstudie Sicherung Hauptsammler West, Schnitte in Bohrpfahlachsen vom 24.02.2017, 1 Blatt	Nur zur Information
	Bauwerksplan, Grundriss, Längsschnitt, Geotechnischer Schnitt A-A, Bau-km -0,350 bis -0,876	Nur zur Information
	Verbauplan 01, km -0,400 bis -0,557 Blatt 1 von 4; Stand: 10/16; Maßstab: 1:250/100	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Verbauplan 02, km -0,557 bis -0,714 Blatt 2 von 4; Stand: 02/17; Maßstab: 1:250/100	Nur zur Information
	Verbauplan 03, km -0,557 bis -0,714 Blatt 3 von 4; Stand: 10/16; Maßstab: 1:250/50/25	Nur zur Information
	Verbauplan, km -0,714 bis -0,876 Blatt 4 von 4; Stand: 04/15; Maßstab: 1:250/100	Nur zur Information

A.3 Besondere Entscheidungen

Wasserrechtliche Erlaubnisse

Der Vorhabenträgerin werden wasserrechtliche Erlaubnisse für die Benutzung von Gewässern nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt.

Benutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG

Das Einbringen zusätzlicher Bohrpfähle wird nach Maßgabe der folgenden Tabelle erlaubt:

Trassenabschnitt	Baumaßnahme/Eingriff	Eingriffe unter Top km1GG*			Eingriffe unter P _{mo} **	
		Menge/Fläche	max. [m]	Mittel [m]	max. [m]	Mittel [m]
Querung Haupt-sammler West (km -0.57 bis km -0.62)	Bohrpfähle aus Baugrubenverbau bzw. überschnittene Bohrpfahlwand; ca. 222 bis 223 mNN	ca. 38 Stück	4,0	4,0	12,5	11,5
Wolframstraße (km -0.79 bis -0.84)	Bohrpfähle aus Baugrubenverbau (tangierende bzw. aufgelöste Bohrpfahlwand; ca. 229 bis 232,3 mNN)	ca. 60 Stück	4,5	ca. 2	5,0	ca. 3,3
	Aushub Baugrubensohle (bis ca. 230,5 bis 232,5 mNN)	ca. 400 m ²	1,8	ca. 1	3,5	ca. 1,8

*Top km1GG: Oberfläche Grundgipsschichten, ca. 232,0 bis 234,3 mNN

**P_{mo}: Druckspiegel Mineralwasserleiter (Oberer Muschelkalk), ca. 234 mNN (Stand: Dez. 2016)

A.4 Nebenbestimmungen

Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Die Tabelle in der Nebenbestimmung A.4.2 des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses für die Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21: PFA 1.1, 7. PÄ, Planänderung Wasserrecht“ (Bahn-km -0,4 – 42,0 bis Bahn-km + 0,4 + 32,0 in Stuttgart), „Großprojekt Stuttgart 21: PFA 1.5, 6. PÄ, Planänderung Wasserrecht“ (Bahn-km – 4,0 – 90,3 bis -0,4 – 42,0 und – 4,8 – 64,4 bis 0,4 – 42,0 in Stuttgart) und „Großprojekt Stuttgart 21: PFA 1.6a, 2. PÄ, Planänderung Wasserrecht“ (Bau-km 1.1 + 55 – 7,2 + 20, Strecke Stuttgart Hbf – Obertürkheim, und Bau-km 0.0 + 00 – 2.6 + 45 in Stuttgart), Gz: 591pä/006-2304#005 vom 22.09.2014 wird in Zeile 4 folgendermaßen neu gefasst:

HQS-Zone	Bauwerk/ Bauabschnitte	Bau-km Baugrube		Verbotstatbestand, für den die Befreiung erteilt wird		Fundstelle Antragsunterlagen
		von ca.	bis ca	HQSG-VO	Beschreibung	
Innenzone	S-Bahn-Anbindung Hauptbahnhof, Achsen 331/332 inkl. Rettungsbauwerk	ca. -0,79	ca. -0,84	§ 4 Abs. 4	flächenhafter Eingriff in km1GG unterhalb mo-Druckspiegel	Verbauplan km -0,71485 bis -0,87600; Geotechnischer Schnitt A-A Bau-km -0,350 bis Bau-km -0,876, Stand: 16.12.2016

A.5 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 dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind. Sämtliche Zusagen der Vorhabenträgerin ergeben sich aus ihrer E-Mail vom 10. Juli 2017.

A.5.1 Zusagen gegenüber der Stadt Stuttgart zu Belangen der Wasserwirtschaft

A.5.1.1 Isolinienplan TOP km1GG

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

A.5.1.1.1 die Höhenlage der Grundgipsschichten sowohl im Bereich des Haupt-sammlers West (km -0.573 bis -0.62) als auch im Bereich der Wolframstra-ße (km -0.79 bis -0.84) durch Auswertung der Bohrprofile aus benachbar-ten Projekten (etwa Milaneo, Doppelhotel Wolframstr./ Teilgebiet A1.15 etc.) zu aktualisieren und erforderlichenfalls weitere Erkundungsbohrungen durchzuführen.

A.5.1.1.2 auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse aus Zusage A.5.1.1.1 einen Isolinienplan von der Oberfläche (TOP km1GG) sowie von der Basis der Grundgipsschichten (Basis km1GG/ TOP ku2GD) als Grundlage für die weitere Detail-/ Ausführungsplanung (z. B. Festlegung der Pfahisohlen in mNN sowie Beurteilung der verbleibenden Restmächtigkeit der Grundgips-schichten) zu erstellen und dem Amt für Umweltschutz zur Prüfung vorzu-legen.

A.5.1.2 Bohrpfähle

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

A.5.1.2.1 durch geeignete Maßnahmen, z. B. Fuß- und Mantelverpressungen, si-cherzustellen, dass bei allen in den Grundgips zu liegen kommenden Bohrpfählen eine dichte Anbindung an das Gebirge besteht.

A.5.1.2.2 Maßnahmen zur Herstellung dichter Bohrpfähle mit optimaler Anbindung an das umgebende Gebirge darzustellen, wobei auch die vorgesehenen technischen Vorkehrungen und Maßnahmen zur Vermeidung von etwaigen

- qualitativen Beeinträchtigungen (z. B. mineralische Verunreinigungen) während der Herstellung der Bohrpfähle und
- infolge des Herstellungsvorgangs geschaffenen bzw. verstärkten Auf-lockerungen

detailliert zu beschreiben sind.

A.5.1.2.3 durch einen geotechnischen Sachverständigen zu bestätigen, dass die für die Erstellung der überschnittenen und aufgelösten Bohrpfahlwände vorge-sehenen Baumaterialien im ausgehärteten Zustand höchstens dieselbe

Durchlässigkeit aufweisen wie die umgebenden Grundgipsschichten
($k_f \leq 10^{-8}$ m/s).

A.5.1.2.4 durch einen geotechnischen Sachverständigen darzustellen und rechnerisch zu belegen (z. B. Spannungsnachweis), wie etwaige durch den Bohrvorgang verursachte Auflockerungszonen des Untergrunds im Zuge des späteren Betoniervorgangs abgedichtet werden (z. B. Fuß- und Mantelverpressungen).

A.5.1.3 Baugrubenaushub/ Baugrubensohle

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

A.5.1.3.1 Bodenaustauschmaßnahmen, sofern sie unter dem Niveau der planmäßigen Baugrubensohle (ca. 230,5 bis 232,5 mNN) erforderlich werden, nach Art und Umfang detailliert zu beschreiben; für die Materialanforderungen an das Bodenaustauschmaterial gilt Zusage A.5.1.2.3 sinngemäß.

A.5.1.3.2 die Bodenplatten sowohl seitlich dicht an den Baugrubenverbau als auch dicht zum anstehenden Gebirge unter Verwendung eines entsprechend wasserdichten Betons zu erstellen.

A.5.1.4 Arbeitsplan

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

die erforderlichen Maßnahmen gemäß den Zusagen unter A.5.1.2 und A.5.1.3 in einem Arbeitsplan detailliert zu beschreiben und dem Amt für Umweltschutz mindestens 4 Wochen vor Einreichung der den Bereich von km -0.573 und km -0.62 sowie von km -0.79 bis -0.84 betreffenden Ausführungsplanungen zur Prüfung vorzulegen.

A.5.1.5 Überwachung der Bohrpfahlarbeiten und des Baugrubenaushubs

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

A.5.1.5.1 die Bohrpfahlarbeiten als auch die Aushubarbeiten an den Baugruben von einem geotechnischen Sachverständigen begleiten zu lassen.

A.5.1.5.2 auf Grundlage der unter Zusage A.5.1.2.2 ausgearbeiteten Maßnahmen für die Herstellung der Bohrpfahlwände als auch für die Herstellung der Baugrube im Bereich der Wolframstraße (km -0.79 bis -0.84) ein separates

Überwachungskonzept auszuarbeiten (z. B. durch Vertiefung/ Intensivierung der gem. Nebenbestimmung A.VIII.7.1.13.5 des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.10.2006 durchzuführenden Untersuchungsmaßnahmen).

A.5.1.6 Handlungskonzepte für Problemszenarien

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

sowohl für das Einbringen der Bohrpfähle als auch für die Erstellung der Baugruben für mineralwasserspezifische Problemszenarien (z. B. Mineralwasseraufstieg in Pfahlbohrung, Mineralwasserzutritte in der Baugrube) Handlungskonzepte anzufertigen, wobei anhand von Skizzen und textlichen Erläuterungen detailliert darzustellen ist, wie die betreffenden Problemszenarien im Falle einer Havarie (z. B. unvorhergesehener Mineralwasserausbruch) beherrscht werden können; die Problemszenarien sind zuvor mit dem Amt für Umweltschutz abzustimmen.

A.5.1.7 Anzeige der Bauarbeiten im Bereich km -0.59 bis -0.79

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

dem Amt für Umweltschutz aufgrund der Hochlage der Grundgipsschichten (ausgenommen Querung Hauptsammler West) im Bereich zwischen km -0.59 und -0.79 den Beginn der Pfahlbohrungen, Ankerbohrungen sowie etwaiger Bodenaustauschmaßnahmen mit einem Zeitvorlauf von mindestens 5 Arbeitstagen schriftlich anzuzeigen.

A.5.2 Zusagen gegenüber der Stadt Stuttgart zum Immissionsschutz

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

die Immissionsbelastung für die betroffenen Gebäude bei der Auswahl von Baumaschinen und -verfahren auf den heutigen Stand der Lärminderungen anzuheben.

A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurück-

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

A.7 Sofortige Vollziehung

Die sofortige Vollziehung wird angeordnet.

A.8 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 1.5, 23. PÄ (Änderung Gleislage und -gradienten im S-Bahn-Tunnel) hat die Umstellung von teilweise gedeckelter in vollständig offene Bauweise, Änderungen in den geplanten Tunnelquerschnitten sowie in Bezug auf Lage und Gradienten der S-Bahn-Achsen 331 und 332 im Tunnel sowie Änderungen der Gründungen zum Gegenstand. Die mit diesem Änderungsverfahren beabsichtigte durchgehende offene Bauweise zur Herstellung des S-Bahntunnels zwischen der Engstelle an der Wolframstraße und der Einbindung in den S-Bahn-Bestandstunnel kurz vor dem Hauptbahnhof war bereits im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.5 vom 13.10.2006 vorgesehen. Betriebliche und wasserwirtschaftliche Belange machten seinerzeit eine Umstellung auf die etwa 205 Meter lange Deckelbauweise erforderlich, wie sie mit dem 3. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 30.04.2010 (Gz. 591pä/004-2304#010) festgestellt worden ist. Im Zuge der weiteren Ausführungsplanung erkannte die Vorhabenträgerin ob der engen Platzverhältnisse Schwachpunkte dieser Lösung für den Betrieb und die Logistik. Dies bot die Veranlassung für das vorliegende Änderungsvorhaben. Die Anlagen liegen bei Bahn-km -0,400 bis -0,876 der Strecke 4861 Stuttgart - Filderstadt in Stuttgart.

B.1.2 Verfahren

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 11.07.2016, Az. I.GV(4)-Eck-20160711-01 eine Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 23. PÄ (Änderung Gleislage und -gradienten im S-Bahn-Tunnel)“ beantragt. Der Antrag ist am 13.07.2016 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).

Mit Schreiben vom 24.08.2016 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 01.09.2016 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 24.08.2016, Az. 591pä/011-2016#015, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 3a Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Mit seinen Schreiben vom 24.08.2016 hat das Eisenbahn-Bundesamt die in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Anlässlich dieser Beteiligung wurden Umplanungen am Verbau und den Gründungen vorgenommen. Die angepassten Unterlagen legte die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 18.11.2016 vor. Die Stadt Stuttgart – Amt für Umweltschutz – ist hierauf mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 30.11.2016 erneut ins Benehmen gesetzt worden.

Mit Schreiben vom 30.03.2017 erklärte die Vorhabenträgerin, sich mit dem Stuttgarter Amt für Umweltschutz hinsichtlich weiterer erforderlicher Eingriffe in die Grundgips-schichten zur Sicherung des Hauptsammlers West abgestimmt zu haben. Hierin wird auch die vollständige offene Bauweise beantragt. Daraufhin sind die Träger öffentlicher Belange mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 12.04.2017 nochmals beteiligt worden.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Regierungspräsidium Stuttgart Stellungnahme vom 29.05.2017, Az. 24-3824.1/DB-PFA1.5

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2.	Stadt Stuttgart Stellungnahme vom 06.07.2017, Az. StU 7831-10.07

Mit Schreiben vom 31.08.2017 beantragte die Vorhabenträgerin die sofortige Vollziehbarkeit des Beschlusses.

Mit E-Mail vom 16.11.2017 nahm sie abschließend zu offenen Fragen der Planfeststellungsbehörde Stellung. Zur Ausfertigung geeignete Unterlagen legte die Vorhabenträgerin unter dem 05.12.2017 vor.

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.

Gegenstand des Vorhabens sind geringfügige Anpassungen an den Tunnelquerschnitten sowie der Lage und den Gradienten der S-Bahn-Gleise. Darüber hinaus wird wie im Ausgangsplanfeststellungsbeschluss vorgesehen auf die Deckelbauweise insgesamt verzichtet sowie die Gründung und die Sicherung des Hauptsammlers West angepasst. Die Änderungen sind räumlich und sachlich 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 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 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 §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 30.11.2016 (BGBl. I S. 2749), das vorliegend gemäß § 74 Abs. 1 UVPG in der Fassung vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808) anzuwenden ist, 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 durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit verfahrensleitender Verfügung vom 24.08.2016, Az. 591pÄ/011-2016#015, festgestellt dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materieil-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Bei dem vorliegenden Vorhaben handelt es sich um eine Planänderung. Sie selbst bedarf keiner Planrechtfertigung. Vielmehr muss die im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss für das Gesamtvorhaben bejahte Planrechtfertigung gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes auch durch die vorliegende Änderung getragen werden (BVerwG, Urteil vom 17.12.2009 – 7 A 7/09 –, Rn. 27, juris). Insofern haben die Änderungen an den Eisenbahnbetriebsanlagen keinen Einfluss auf die eisenbahnrechtliche Bedarfsplanung. Die Änderung dient der Optimierung der Bauausführung unter Verkürzung der Bauzeit um zirka drei Monate.

Das geänderte Gesamtvorhaben ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Variantenentscheidung

Die Vorhabenträgerin legte außer der beantragten keine weitere Variantenuntersuchung vor. Diese ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht notwendig.

Varianten sind dann näher zu untersuchen, wenn sie ernsthaft in Betracht kommen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24. April 2009 – 9 B 10/09 –, Rn. 5, juris). Im vorliegenden Fall kommen weitere, von der Vorhabenträgerin in gleicher Weise zu erreichen geeignete Varianten nicht in Betracht. Die Null-Variante scheidet als Alternative im Rechtssinne aus, weil sich gerade an ihr gezeigt hat, welche betrieblichen und bautechnischen Unzulänglichkeiten mit ihr verbunden sind. Die Vorhabenträgerin suchte nach Lösungen, die sie beheben. Die beantragte Lösung kann die erkannten Schwachstellen beseitigen und zugleich eine sichere und bewährte Bauweise unter Verkürzung der Bauzeit und ohne Verursachung stärkerer Beeinträchtigungen gewährleisten.

B.4.3 Wasserhaushalt

B.4.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet bei planfeststellungsbedürftigen Vorhaben, die mit einer Benutzung eines Gewässers verbunden sind, über die Erteilung der Erlaubnis oder der Bewilligung im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde (§ 19 Abs. 1, 3 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG)). Demgemäß erlaubt sie im aus dem Tenor ersichtlichen Umfang das Einbringen von Feststoffen in das Grundwasser (§§ 9 Abs. 1 Nr. 4, 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 WHG). Die zuständige Wasserbehörde – das Stuttgarter Amt für Umweltschutz – ist hierüber ins Benehmen gesetzt worden; sie erhob keine Bedenken.

Die Vorhabenträgerin äußerte nicht, ob sie eine Erlaubnis oder eine Bewilligung begehrt. Wegen §§ 14 Abs. 1 Nr. 3 Variante 1, 15 Abs. 1 Satz 2 Variante 2 WHG kam ausschließlich die Erlaubnis als Gestattungsart in Betracht, weshalb es auf eine Auslegung des Begehrens nicht ankam.

B.4.3.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Mit dem Vorhaben gehen im Querungsbereich des Hauptsammlers West und in jenem der Wolframstraße zusätzliche Eingriffen in die Grundgipsschichten durch die geänderte Bauweise einher. Weder die untere noch die höhere Wasserbehörde nehmen hieran Anstoß. Erstgenannte empfahl in ihrer Stellungnahme Nebenbestimmun-

gen, bei deren Befolgung keine Bedenken gegen den Schutz des Grundwassers und der Heilquellen bestünden. Auf Grund der umfassenden Zusage der Vorhabenträgerin gingen die empfohlenen Nebenbestimmungen in den Tenor dieser Entscheidung ein, weshalb aus Sicht der Planfeststellungsbehörde den Belangen der Wasserwirtschaft hinreichend Rechnung getragen wurde.

Gleiches gilt für die dem Vorschlag der originär zuständigen unteren Wasserbehörde folgend tenorierte Erweiterung der Befreiungen nach § 8 Abs. 3 der Verordnung des Regierungspräsidiums Stuttgart zum Schutz der staatlich anerkannten Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg vom 11. Juni 2002 von den Verboten des § 4 Abs. 4 der Verordnung.

B.4.4 Immissionsschutz

B.4.4.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Die baubedingte Lärmsituation wird sich durch das Vorhaben nicht verschlechtern. Zu diesem Ergebnis kommt die schalltechnische Stellungnahme des Gutachters der Vorhabenträgerin. Dies führe er darauf zurück, dass sämtliche Arbeiten zur Herstellung des S-Bahn-Tunnels nunmehr in einer offenen Baugrube und dies ausschließlich am Tag erfolgten. Dies bedeute, dass die ursprünglich im Rahmen der Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte 1.1 und 1.5 für diesen Bereich prognostizierten Baulärmimmissionen nach wie vor die zu erwartende Baulärmbelastung im Sinne einer oberen Abschätzung zutreffend quantifizierten. Dies gelte trotz des Umstandes, dass zwischenzeitlich schutzwürdige Nutzungen, etwa die „Pariser Höfe“, an die Baustelle herangerückt seien. Das Baurecht sei für die Errichtung der Gebäude in Kenntnis der im Zuge des Vorhabens Stuttgart 21 zu erwartenden Baulärmimmissionen erwirkt worden. Daher bestehe insoweit kein Schutzanspruch gegenüber Baumaßnahmen. Da auf der anderen Seite die ehemals im Verfahren prognostizierten Baulärmimmissionen in diesem Bereich allesamt im Sinne oberer Abschätzungen durchgeführt worden seien, könne gleichermaßen davon ausgegangen werden, dass die tatsächlich an den „Pariser Höfen“ auftretenden Lärmimmissionen niedriger sein würden, als dies auf Grundlage der Berechnungen aus dem Planfeststellungsverfahren zu erwarten sei. Die Vorhabenträgerin geht darüber hinaus davon aus, dass die Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen abnehmen würden. Dies ließen die Verzichtete auf die seinerzeit genehmigte Nachtarbeitszeit und auf die Hilfsbrückenkonstruktion erwarten.

Die Planfeststellungsbehörde erhebt hiergegen keine Einwände. Die geänderte Bauweise stellt lediglich jene Lärmsituation wieder her, die vor Feststellung des Plans des 3. Änderungsvorhabens galt. Hierdurch werden zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine stärkeren Lärmbetroffenheiten ausgelöst werden. Dies gilt im Speziellen für die zwischenzeitlich herangerückte Bebauung („Pariser Höfe“). Deren Baugenehmigung liegt die Lärmsituation des Ausgangsbeschlusses zu Grunde; für die mit der 3. Planänderung abweichende Immissionslage gab es zum Zeitpunkt des Erlasses der Baugenehmigung für die „Pariser Höfe“ keine Anzeichen. Die Planfeststellungsbehörde geht infolgedessen davon aus, dass die Baugenehmigung die dem Ausgangsplanfeststellungsbeschluss vom 13.10.2006 zu Grunde liegende Immissionslage berücksichtigt, zu der nunmehr wieder zurückgekehrt wird. Ungeachtet dessen sprechen der Verzicht auf Nachtarbeit und der Verzicht auf den mit Lärmimmissionen verbundenen Bau der Hilfsbrückenkonstruktion, was gegenüber der auf dem Ausgangsbeschluss basierenden Genehmigungslage zugelassen war, sowie die vom Schallgutachter zu Recht betonte Methode der oberen Abschätzung dafür, dass sich die tatsächliche Immissionsbelastung unter der prognostizierten halten wird.

Die Vorhabenträgerin sagte gegenüber der Stadt Stuttgart flankierend zu, Immissionen möglichst gering zu halten (A.5.2). Hierdurch betont sie ihre Verpflichtung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nm. 1 und 2 des Bundesimmissionsschutzgesetzes und nach der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung.

B.4.4.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde führen die geringfügigen Änderungen der Gleislage und -gradienten ebenso nicht zu neuen Immissionskonflikten. Die Lageänderungen sind so marginal, dass eine wahrnehmbare Lärmzunahme ausgeschlossen ist.

B.4.5 Sonstige öffentliche Belange

Den eisenbahnbetrieblichen Belangen wird Rechnung getragen. Hierüber fand eine Abstimmung mit den zuständigen Stellen bei der DB Netz AG und der Arbeitsgruppe DB Netz S 21 statt. Eine fahrdynamische Prüfung wurde vorgelegt. Dies genügt der Planfeststellungsbehörde.

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 untereinander abgewogen.

Bis auf den Belang des Grundwasserschutzes sind durch dieses Vorhaben keine Belange negativ berührt. Insbesondere kommt es trotz Verzichts auf die lärmschützende Deckelbauweise nicht zu neuen Konflikten, weil die neu entstandene Bebauung im Wirkungsbereich des Vorhabens hinsichtlich der mit diesem Änderungsvorhaben entstehenden Immissionssituation nicht schutzwürdig ist. Den Belangen des Grundwasserschutzes wird durch eine Reihe von gegenüber der Fachbehörde der Stadt Stuttgart abgegebenen Zusagen hinreichend Rechnung getragen. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde sind die Eingriffe durch das erzielte höhere Sicherheitsniveau bei der Bauausführung und durch die Bauzeitverkürzung gerechtfertigt.

B.6 Sofortige Vollziehung

Mit Antrag vom 31.08.2017 beantragte die Vorhabenträgerin die sofortige Vollziehbarkeit des Beschlusses.

Die sofortige Vollziehung des Beschlusses war gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) i.V.m. § 18 AEG und § 3 Abs. 1 BEVVG anzuordnen. Der Antrag ist statthaft, da dieser Bescheid nicht gem. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 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 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) nicht umfasst (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 11. November 2013 – 5 S 1036/13 –, juris).

Das Interesse der Vorhabenträgerin und das besondere öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung des Beschlusses überwiegen das Interesse der Betroffenen, dass der Beschluss erst nach Eintritt der Bestandskraft vollzogen wird. 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 13.10.2006 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. Sie hat im Wesentlichen die Umstellung von teilweise gedeckelter in vollständig offene Bauweise, Änderungen in den geplanten Tunnelquerschnitten sowie in Bezug auf Lage und Gradienten der S-Bahn-Achsen 331 und 332 im Tunnel sowie Änderungen der Gründungen zum Gegenstand. Die Vorhabenträgerin 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.

Für den Baubeginn müssen die bauvorbereitenden Maßnahmen im Dezember 2017 beginnen, sodass die Hauptbaumaßnahme in diesem Bereich im Januar 2018 starten kann. Verschiebt sich diese, gehen die tagesscharf genehmigten Sperrpausen verloren. Es müssten neue, verschobene Sperrpausen in Konkurrenz zu allen anderen Baumaßnahmen von S 21 und der DB Netz AG beantragt werden. Dies würde eine unkalkulierbare Verschiebung der Baumaßnahme um mindestens zwei Jahre oder länger bedeuten. Damit würde der Gesamttablauf von S 21 weiter empfindlich gestört, da sich somit auch die Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Zuführung verschiebt. Ohne die Inbetriebnahme der S-Bahn kann auch keine Inbetriebnahme von S 21 erfolgen, da abschließende Arbeiten am Projekt S 21 erst möglich sind, wenn die heutige S-Bahn weitere Baufelder frei gemacht hat.

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 werden durch den sofortigen Vollzug dieses Beschlusses nicht unzumut-

bar beeinträchtigt. Vorhabenbedingt werden private Belange nicht stärker beeinträchtigt. 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 Beschluss 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 Beschluss 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 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

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

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss 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.

Änderungsplanfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG
für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 23. PÄ (Änderung Gleislage und -gradienten im S-Bahn-Tunnel)“,
Bahn-km -0,400 bis -0,876 der Strecke 4861 Stuttgart - Filderstadt, Az. 591pä/011-2016#015 vom 29.11.2017

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Stuttgart, den 29.11.2017
Az. 591pä/011-2016#015
VMS-Nr. 3351332

Im Auftrag


Runge


