


1. Ausfertigung

Zugeschickt an  
28.07.17  




Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart  
Olgastraße 13  
70182 Stuttgart

Az. 591pä/011-2016#020  
Datum: 26.07.2017



## Änderungsplanfeststellungsbeschluss

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

für das Vorhaben

„Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 25. PÄ (Los 4, Straßenführung  
und Rettungsbauwerk Wolframstraße)“

in der Stadt Stuttgart

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

der Strecke 4861 Stuttgart - Filderstadt

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

**Inhaltsverzeichnis**

<b>A.</b>	<b>Verfügender Teil.....</b>	<b>3</b>
A.1	Feststellung des Plans.....	3
A.2	Planunterlagen .....	3
A.3	Nebenbestimmungen.....	7
A.3.1	Straßen, Wege und Zufahrten .....	7
A.4	Zusagen der Vorhabenträgerin .....	7
A.4.1	Zusagen gegenüber der Netze BW GmbH .....	7
A.4.2	Zusagen gegenüber der Stadt Stuttgart.....	9
A.4.3	Zusagen gegenüber dem Regierungspräsidium Stuttgart .....	13
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge .....	13
A.6	Gebühr und Auslagen .....	14
<b>B.</b>	<b>Begründung.....</b>	<b>15</b>
B.1	Sachverhalt .....	15
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	15
B.1.2	Verfahren.....	16
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	17
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	17
B.2.2	Zuständigkeit .....	17
B.3	Umweltverträglichkeit.....	18
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	18
B.4.1	Planrechtfertigung.....	18
B.4.2	Variantenentscheidung .....	19
B.4.3	Naturschutz und Landschaftspflege .....	19
B.4.4	Immissionsschutz .....	20
B.4.5	Brand- und Katastrophenschutz .....	20
B.4.6	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....	21
B.4.7	Straßen, Wege und Zufahrten .....	23
B.4.8	Sonstige öffentliche Belange.....	27
B.4.9	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	35
B.5	Gesamtabwägung.....	36
B.6	Entscheidung über Gebühr und Auslagen .....	37
<b>C.</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>37</b>

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 AEG folgenden

## Änderungsplanfeststellungsbeschluss

### A. Verfügender Teil

#### A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 25. PÄ (Los 4, Straßenführung und Rettungsbauwerk Wolframstraße)“, in der Stadt 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

- der Bau von Umfahrungsschleifen zum Zwecke der Überführung der Wolframstraße über den künftigen S-Bahn-Tunnel für die Zeit bis zur Neugestaltung des rückgebauten Gleisvorfeldes sowie
- die damit verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen, nämlich die Verlegung des Ausganges des Rettungsbauwerks Wolframstraße, die in Anlage 14.2.3 ausgewiesenen Leitungsverlegungen, die Errichtung von Überflutungsdükern und Lichtsignalanlagen an der künftigen Kreuzung vor dem S-Bahn-Tunnel sowie die Verschiebung eines Schadstoffbeckens.

#### A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	<b>Erläuterungsbericht zum Änderungsantrag</b> vom 15.08.2016, 5 Seiten inkl. Deckblatt	festgestellt
2	<b>Formular zur Umwelterklärung</b>	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
<b>3</b>	<b>Gesamtinhaltsverzeichnis</b> vom 15.08.2016, 44 Seiten inkl. Deckblatt und Abkürzungsverzeichnis	nur zur Information
<b>4</b>	<b>Anlage 1, Teil III</b> Ergänzung und Änderung der Seiten 3, 4, 5, 6, 88, 90, 91, 92, 133 des Erläuterungsberichts vom 15.08.2016	festgestellt
<b>5</b>	<b>Lagepläne</b>	
	Anlage 4.4, Blatt 1A von 3 S-Bahn von/nach Stuttgart Hbf., Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat -1,313 bis -0,836, Maßstab 1:1000, Stand: 01.08.2016	festgestellt
	Anlage 4.4, Blatt 2C von 3 S-Bahn von/nach Stuttgart Hbf., Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat -0,836 bis -0,380, Maßstab 1:1000, Stand: 01.08.2016	festgestellt
<b>6</b>	<b>Höhenpläne</b>	
	Anlage 5.4.2, Blatt 1C von 2 S-Bahn nach Stuttgart Hbf., Achse 331, Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf., Stat -0,836 bis -0,380, Maßstab 1:1000/200, Stand: 01.08.2016	festgestellt
	Anlage 5.4.2, Blatt 2C von 2 S-Bahn nach Stuttgart Hbf., Achse 331, Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf., Stat -0,836 bis -0,380, Maßstab 1:1000/200, Stand: 01.08.2016	festgestellt
<b>7</b>	<b>Bauwerksverzeichnis und Bauwerkspläne</b>	
	Bauwerksverzeichnis vom 07.07.2017, 1 Seite	festgestellt
	Anlage 7.4.5.1, Blatt 1C von 1 Bauwerksgrundriss, Tunnel zweigleisig offene Bauweise (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat -0,870 bis -0,670, Maßstab 1:200, Stand: 01.08.2016	festgestellt
	Anlage 7.4.5.2, Blatt 1C von 1 Bauwerkslängsschnitt, Tunnel zweigleisig offene Bauweise Achse 331 (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat -0,870 bis -0,670, Maßstab 1:200, Stand: 01.08.2016	festgestellt

Änderungsplanfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 25. PÄ (Los 4, Straßenführung und Rettungsbauwerk Wolframstraße)“, Bahn-km -0,400 bis -0,876 der Strecke 4861 Stuttgart - Filderstadt, Az. 591pä/011-2016#020 vom 26.07.2017

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Anlage 7.4.5.3, Blatt 1B von 1 Bauwerksquerschnitt, Tunnel offene Bauweise von/nach Stuttgart Hbf. (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat -0,800, Maßstab 1:100, Stand: 01.08.2016	festgestellt
	Anlage 7.4.5.4, Blatt 1B von 1 Bauwerksplan, Rettungsschacht Wolframstraße (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat -0,840 bis -0,818, Maßstab 1:100, Stand: 01.08.2016	festgestellt
<b>8</b>	<b>Grunderwerb</b>	
	Anlage 9.1 Grunderwerbsverzeichnis vom 10.07.2017, ergänzt und ändert S. 64, 66, 67, 4 Seiten inkl. Deckblatt	festgestellt
	Anlage 9.2, Blatt 21B von 27 Grunderwerbsplan, Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Maßstab 1:1000, Stand: 07.06.2017	festgestellt
	Anlage 9.2, Blatt 22A von 27 Grunderwerbsplan, Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Maßstab 1:1000, Stand: 07.06.2017	festgestellt
<b>9</b>	<b>Anlage 14.1</b> Ergänzung und Änderung der Seiten 2, 18, 19, 32, 33 des Erläuterungsberichts vom 15.08.2016	nur zur Information
<b>10</b>	<b>Bauzustände Wolframstraße</b>	
	Anlage 14.2.3, Blatt 1A von 6 Lageplan Leitungsverlegung Bestand (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief), Stat -0,860 bis -0,750, Maßstab 1:200, Stand: 01.08.2016	nur zur Information
	Anlage 14.2.3, Blatt 2A von 6 Lageplan Leitungsverlegung Bauzustand (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief), Stat -0,860 bis -0,750, Maßstab 1:200, Stand: 01.08.2016	nur zur Information
	Anlage 14.2.3, Blatt 3A von 6 Lageplan Leitungsverlegung Endzustand (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief), Stat -0,860 bis -0,750, Maßstab 1:200, Stand: 01.08.2016	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Anlage 14.2.3, Blatt 4A von 6 Schnitt A-A Leitungsverlegung (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief), Stat -0,860 bis -0,750, Maßstab 1:200, Stand: 01.08.2016	nur zur Information
	Anlage 14.2.3, Blatt 5A von 6 Grundriss, Schnitt B-B, C-C Leitungsverlegung (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief), Stat -0,860 bis -0,750, Maßstab 1:100, Stand: 01.08.2016	nur zur Information
	Anlage 14.2.3, Blatt 6A von 6 Absturz- und Pumpschacht (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief), Stat -0,860 bis -0,750, Maßstab 1:50, Stand: 01.08.2016	nur zur Information
<b>11</b>	<b>Pläne Verkehrsführung in der Bauzeit</b>	
	Anlage 14.3, Blatt 2A von 3 Verkehrsstufen Wolframstraße, Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf. (tief), Stat -0,980 bis -0,680, Maßstab 1:500, Stand: 01.08.2016	nur zur Information
	Anlage 14.3, Blatt 3A von 3 Verkehrsführung Wolframstraße gemäß Planungsabsicht der LH Stuttgart, Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief), Stat -0,980 bis -0,680, Maßstab 1:500, Stand: 01.08.2016	nur zur Information
<b>12</b>	<b>Gutachten und Protokolle</b>	
	Fritz GmbH Beratende Ingenieure VBI, Immissionsschutz hinsichtlich Lärm und Erschütterung vom 05.06.2015, 3 Seiten	nur zur Information
	Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Luftschadstoffe vom 22.01.2016, 2 Seiten	nur zur Information
	Besprechungsprotokoll vom 17.07.2015, 2 Seiten	nur zur Information
	Ramboll Studio Dreiseitl, Überflutungsabschätzung vom 16.08.2016, 23 Seiten inkl. Deckblatt, Inhalts- und Anlagenverzeichnis zzgl. Anlagen	nur zur Information
	Freimann, Anmerkungen zur Überflutungsabschätzung vom 20.04.2016, 9 Seiten	nur zur Information
	Eger, Trassierung der Wolframstraße im Baustellenbereich, vom 09.05.2016, 16 Seiten	nur zur Information

### **A.3 Nebenbestimmungen**

#### **Straßen, Wege und Zufahrten**

Die Vorhabenträgerin hat die Verkehrsführungen, soweit sie Gegenstand dieses Änderungsverfahrens sind, während der Bauzeit mit der Verkehrsbehörde der Stadt Stuttgart abzustimmen.

### **A.4 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 Planfeststellungsänderungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder in dem Änderungsplanfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

#### **A.4.1 Zusagen gegenüber der Netze BW GmbH**

##### **A.4.1.1 Zusagen zu Abstimmungserfordernissen**

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

- A.4.1.1.1 eine konkrete, technisch funktionsfähige Ausführungsplanung bezüglich der Verlegungsmaßnahmen mit der Netze BW GmbH und allen anderen betroffenen Leitungsträgern sowie der Stadt Stuttgart und weiteren Beteiligten zu koordinieren (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/04 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.1.1.2 sich bei drohender Abstandsunterschreitung von weniger als in der Regel 0,5 Meter bei Kreuzungen mit 110 kV-Kabeltrassen mit dem zuständigen Fachbereich der Netze BW abzustimmen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/12 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.1.1.3 sich bei unvermeidbarer Verletzung der Vorgabe, wonach innerhalb eines Schutzstreifens von mindestens 1 m rechts und links der Leitungsachse in der Regel keinerlei Bauwerke errichtet werden dürfen und ferner das bestehende Gelände in diesem Bereich nicht verändert

werden darf, mit dem zuständigen Fachbereich der Netze BW abzustimmen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/13 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).

- A.4.1.1.4 sich bei unvermeidbarer Verletzung der Vorgabe, wonach die Abmessungen von Schächten und anderen Bauwerken den örtlichen Gegebenheiten so anzupassen sind, dass die Leitung nicht bewegt oder überbaut und die genannten Mindestabstände eingehalten werden, mit dem zuständigen Fachbereich der Netze BW abzustimmen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/15 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.1.1.5 bei Tiefbauarbeiten, die eine Abschaltung von 110 kV-Kabeln notwendig machen, eine frühzeitige Terminabstimmung durchzuführen, da die Abschaltung nur zeitweise und unter Berücksichtigung der betrieblichen Belange durchgeführt werden kann (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/16 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.1.1.6 die für den vorläufigen Endzustand benötigte Trassenführung für die vier Leerrohre ON 110 und die Anbindung an den Bestand mit der Maßgabe, dass der Zugang zu Kabelschächten jederzeit gewährleistet sein muss, sowie die Anordnung der Schächte im Zuge der weiteren Planungen mit NetCom BW bzw. EnBW insbesondere unter Berücksichtigung einer vorzusehenden Entleerung bzw. einer möglichen Versickerung des Wassers bei Überflutung, abzustimmen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/29 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).

#### **A.4.1.2 Zusagen zur Ausführung der Anpassung betroffener Leitungen und Trassenbereiche**

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

- A.4.1.2.1 bei Bepflanzungen einen Abstand von mindestens 2,5 m rechts und links der Leitungssachse einzuhalten (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/14 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.1.2.2 bei stillgelegten 110 kV-Kabeln sicherzustellen, dass sie spannungslos sind (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/16 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).



- A.4.1.2.3 die unter lfd. Nr. 01/26 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017 näher bezeichnete Leitung bauzeitlich aus dem Baufeld zu verlegen sowie den neuen bauzeitlichen Trassenverlauf und die neue Vereinigungsstelle mit der unter lfd. Nr. 01/25 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017 näher bezeichneten Trasse abzustimmen, wobei vier Leerrohre ON 110 erforderlich sind und der Zugang zu Kabelschächten jederzeit gewährleistet sein muss (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/28 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.1.2.4 mit dem Bau des S-Bahn-Tunnels die Telekommunikationskabel über die Tunneldecke zu führen und an den Bestand anzuschließen, wobei die Anzahl der Leerrohre dem heutigen Bestand entspricht (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/30 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).

#### **A.4.1.3 Zusagen zur Sicherung von bestehenden Leitungen**

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

sicherzustellen, dass die unter den lfd. Nrn. 01/25 und 01/26 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017 näher bezeichneten Leitungen der beiden Leitungstrassen im Baufeld Wolframstraße dauerhaft in Betrieb bleiben (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 01/24 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).

#### **A.4.2 Zusagen gegenüber der Stadt Stuttgart**

##### **A.4.2.1 Zusagen zu Abstimmungserfordernissen**

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

- A.4.2.1.1 die Anfahrbarkeit der Schächte des Schadstoffbeckens zu beschreiben und in der Ausführungsplanung weiter abzustimmen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/38 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.2.1.2 in den weiteren Planungen abzustimmen, ob eine Anpassung zur Herstellung des Treppenhauses vor dem Hintergrund notwendig wird, dass vor dem Widerlager der Stadtbahnbrücke Entwässerungsschächte gebaut wurden, von denen einer unmittelbar neben der Außenwand

des Treppenhauses liegen würde, und in der Anlage 7.4.5.1 Blatt 1C) die Schächte nicht dargestellt sind (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/39 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).

- A.4.2.1.3 für städtische Bauwerke, die im Bereich der Planänderung liegen, eine Beweissicherung und ein geodätisches Messprogramm mit dem Tiefbauamt abzustimmen und durchzuführen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/40 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).

#### **A.4.2.2 Zusagen zu Belangen der Stadtentwässerung Stuttgart (SES)**

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

- A.4.2.2.1 bei allen Maßnahmen die Rahmenvereinbarung (Ra V) Abwasser vom 25. April 2013 zwischen der Stadt Stuttgart und der Vorhabenträgerin mit den dazugehörigen technischen Anforderungen zu berücksichtigen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/52 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.2.2.2 für alle von der Planänderung betroffenen städtischen Abwasseranlagen vor Baubeginn und nach Bauende (bzw. ggf. nach Abklingen möglicher Setzungen) eine Beweissicherung durchzuführen, deren Umfang in Abstimmung mit der Stadt Stuttgart festzulegen ist (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/54 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.2.2.3 die Ausführungsplanung für den Umbau bzw. den Ersatz städtischer Anlagen rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Tiefbauamt der Stadt Stuttgart/ Stadtentwässerung Stuttgart (TBA/SES) abzustimmen und dem TBA/SES zur endgültigen Stellungnahme komplett, d. h. inklusive aller Gewerke und erforderlicher Gutachten/ Betriebsdokumente (z. B. für den Düker: Gefährdungsbeurteilung, Explosionsschutzdokument, Betriebsanweisung etc.) zu übergeben, wobei insbesondere die Anordnung von Schachtbauwerken sowie die Wahl von Rohrdurchmesser und Material ggf. den örtlichen Gegebenheiten und Herstellungsverfahren sowie den betrieblichen Vorgaben der Stadt Stuttgart anzupassen sind (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/56 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).

- A.4.2.2.4 als Rohrmaterial in der Regel bis DN 500 Steinzeug, darüber hinaus Stahlbeton zu verwenden, wobei in Einzelfällen in Abstimmung mit TBA/SES auch Rohre aus duktilem Guss bzw. Kunststoffrohre (ausgenommen PVC) zum Einsatz kommen können (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/56 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.2.2.5 sich im Rahmen der Abstimmung der Ausführungsplanung ergebende Änderungen mit TBA/SES abzustimmen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/57 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.2.2.6 die Herstellung der Anbindungsbereiche der neuen an die bestehenden Kanäle unter Berücksichtigung der Aufrechterhaltung des Kanalbetriebs konkret darzustellen und sicherzustellen, dass die der Leistungsfähigkeit der ankommenden Kanäle entsprechende Wassermenge jederzeit schadlos weitergeleitet werden kann (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/60 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.2.2.7 die entfallenden Bauwerke hohlraumfrei zu verdämmen und bis 1,50 m unter Gelände abzubrechen oder vollständig rückzubauen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/61 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.2.2.8 bei Tiefbauarbeiten (z. B. Verbauarbeiten, Fundamente) auf die Sicherheit der vorhandenen öffentlichen Abwasseranlagen Rücksicht zu nehmen und zwischen diesen und jeglichen Bauteilen (z. B. Bohrpfehlen, Zugankern) einen lichten Sicherheitsabstand von mindestens 1 m einzuhalten, wobei zu beachten ist, dass der von TBA/SES geführte Kanalbestand die Innenkante der Rohrquerschnitte darstellt und die Rohrwandung zusätzlich zu berücksichtigen ist (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/63 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.2.2.9 weder Abwasser der Verkehrsflächen noch die Restentleerung der Überflutungsdüker über den vorhandenen Regenwasserkanal ON 700 oder -düker in den Anlagensee im Mittleren Schlossgarten einzuleiten (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/65 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).

- A.4.2.2.10 den bestehenden und betriebenen Mischwassersammler Ei 840/1260 im Zuge des Neubaus des S-Bahn-Tunnels an das bestehende Mischwassersystem in der Athener Straße umzuschließen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/66 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.2.2.11 in der weiteren Planung zu berücksichtigen und mit TBA/SES abzustimmen, inwiefern der bestehende Mischwassersammler Ei 840/1260 auch im derzeitigen Zustand im Bereich des Budapester Platzes als Freispiegelkanal verlegt werden kann oder ob ggf. provisorische Trassen gefunden werden müssen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/67 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.2.2.12 den Mischwassersammler Ei 840/1260 in den Planunterlagen darzustellen und einen neuen Anfangsschacht einzuplanen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/67 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.2.2.13 dass die Wassermengen, die durch das bestehende Kanalnetz aufgenommen werden, auch über die neuen Leitungen abgeleitet werden können (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/69 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.2.2.14 das Entwässerungssystem der Umfahrungsschleifen im Rahmen der Ausführungsplanung vollständig darzustellen, wobei gezeigt wird, in welche Kanäle die Einleitung erfolgen soll (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/70 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.2.2.15 das Oberflächenwasser der Verkehrsflächen nur ins Mischwassersystem einzuleiten (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/71 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.2.2.16 die erforderliche Anzahl und Lage der Straßenabläufe im Rahmen der Ausführungsplanung zu ermitteln und nachzuweisen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/72 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).
- A.4.2.2.17 die beiden vorgesehenen Überflutungsdüker konstruktiv vollständig vom Bauwerk des Regenwasserdükers zu trennen und damit zu gewährleisten, dass keine Durchgänge zur Revision oder Entleerung der Überflutungsdüker zum Regenwasserdüker vorgesehen werden (Stel-

lungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/73 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).

#### **A.4.2.3 Zusagen zur Ausführung baulicher Anlagen**

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

A.4.2.3.1 die Schleppkurven der Umfahrungsschleifen so herzustellen, dass sie mindestens den Vorgaben der DIN 14090 entsprechen und Abweichungen mit der Branddirektion abzustimmen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/81 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).

A.4.2.3.2 der Branddirektion im Zuge der Ausführungsplanung detaillierte Höhenpläne des Rettungsbauwerks Wolframstraße mit Bezug auf das bauliche Umfeld (U 12 Brücke/ Umfahrungsschleifen) und die direkte Anbindung an öffentliche Flächen vorzulegen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 02/82 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).

#### **A.4.3 Zusagen gegenüber dem Regierungspräsidium Stuttgart**

##### **A.4.3.1 Zusagen zum Straßenbahnbetrieb**

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

A.4.3.1.1 die Bauarbeiten zur Vermeidung störender Einflüsse auf den Stadtbahnbetrieb und die Stadtbahnbetriebsanlagen mit der Stuttgarter Straßenbahnen AG abzustimmen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 03/04 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).

A.4.3.1.2 Änderungen an Anlagen der Stuttgarter Straßenbahnen AG und den Stadtbahnbetrieb möglicherweise beeinträchtigende Maßnahmen, auch vorübergehender Art, mit der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen abzustimmen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin in lfd. Nr. 03/05 der Einwendungsbearbeitung vom 4. April 2017).

#### **A.5 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.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 1.5, 25. PÄ (Los 4, Straßenführung und Rettungsbauwerk Wolframstraße) hat Änderungen an planfestgestellten notwendigen Folgemaßnahmen zum Gegenstand. Hierzu gehört vor allem die Änderung der Führung der Umfahrungsschleifen an der Wolframstraße. Die planfestgestellte Variante sah für den östlichen der bestehenden Wolframstraße gelegenen Umfahrungsast eine höhengleiche, lichtsignalgesteuerte Kreuzung mit der neuen Straßenbahntrasse der U12 unter Überführung über den neuen S-Bahn-Tunnel in Richtung Norden vor. Der zweite Ast führte den Verkehr westlich der bestehenden Wolframstraße über den künftigen S-Bahn-Tunnel in Richtung Norden.

Im Zuge der Detailplanung erkannte die Vorhabenträgerin Verbesserungspotential hinsichtlich des Verkehrsflusses. In Abstimmung mit der Stadt Stuttgart wurden infolgedessen Lösungen entwickelt, die eine höhengleiche Querung der Straßenbahntrasse vermeidet und die vom Verkehr zu bewältigenden Steigungen/ Gefälle verringert. Die mit diesem Änderungsverfahren verfolgte Lösung sieht daher vor, sowohl den westlichen als auch den östlichen Umfahrungsast nach Überführung über den künftigen S-Bahn-Tunnel zur bestehenden Kreuzung der Wolframstraße mit der Nordbahnhofstraße zu führen.

Diese Lösung bedingt selbst weitere notwendige Anpassungen. Um sich im Bereich wegen eines Niveauunterschiedes zwischen künftigen S-Bahn-Tunnel und der Kreuzung mit der Wolframstraße anstauendes Wasser im Falle eines Starkregenereignisses abführen zu können, sind provisorische Überflutungsdüker vorgesehen, die den Kreuzungsbereich entwässern. Dennoch ist kurz nach Eintritt eines Starkregenfalles mit einem kurzzeitigen Aufstau von Regenwasser auf der Kreuzung zu rechnen. Es wird eine Lichtsignalanlage vorgesehen, die ein Befahren bis zur Entwässerung der Kreuzung verbietet.

Ferner wird der Ausgang des Rettungsbauwerkes Wolframstraße unter die Brücke der Straßenbahntrasse verlegt, da er sonst unter der östlichen Umfahrungsschleife läge. Zuletzt wird ein in diesem Bereich planfestgestelltes Schadstoffbecken neben das Rettungsbauwerk mit gleicher Abmessung verschoben.

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 15.08.2016, Az. I.GV(4)-Eck-20160818-01, eine Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 25. PÄ (Los 4, Straßenführung und Rettungsbauwerk Wolframstraße)“ beantragt. Der Antrag ist am 19.08.2016 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 19.10.2016 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 11.11.2016 wieder vorgelegt.

Das Eisenbahn-Bundesamt forderte die Vorhabenträgerin im Nachgang zur Überarbeitung ihrer Unterlagen in einzelnen Punkten auf. Sie legte die Unterlagen erstmals unter dem 16.07.2017 in ausfertigungsfähiger Form vor.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 23.09.2016, Az. 591pä/011-2016#020, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 3a Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im vereinfachten Änderungsplanfeststellungsverfahren Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingeholt.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Netze BW GmbH Stellungnahme vom 16.12.2016, ohne Az.
2.	SSB AG Stellungnahme vom 21.12.2016, ohne Az.
3.	Stadt Stuttgart Stellungnahmen vom 18.01.2017, Az. StU 7831-10.08 und vom 09.01.2017, ohne Az.
4.	Regierungspräsidium Stuttgart Stellungnahme vom 18.01.2017, Az.: 24-3824.1/ DB-PFA1.5



## **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 keine Änderungen von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zum Gegenstand, sondern den Bau von Umfahrungsschleifen für Kraftfahrzeuge als Folgemaßnahme eines Eisenbahnbauvorhabens. 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 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 zuständig. Das Vorhaben bezieht sich nicht unmittelbar auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG. Die Umfahrungsschleifen dienen keinen eisenbahnbetrieblichen Zwecken. Allerdings wurzelt das Erfordernis der Anpassung der Schlei-

fen im Bau des Eisenbahnvorhabens und dem hierfür erforderlichen S-Bahn-Tunnel. Im Rahmen der konkretisierenden Ausführungsplanung stellte die Vorhabenträgerin fest, dass die dem Planfeststellungsbeschluss vom 13.10.2006 zu Grunde liegende Führung der Umfahrungsschleifen aus Gründen der Leistungsfähigkeit verbesserungsfähig sei. Die Abwägung der von dieser Änderung betroffenen Belange fällt in die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes. Die mit der Änderung der Führung der Umfahrungsschleifen verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen (Anlage von Überflutungsdükern, Verlegung eines Schadstoffbeckens und des Ausganges des SSB-Rettungsbauwerkes) fallen nach § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 VwVfG in die Entscheidungskompetenz des Eisenbahn-Bundesamtes.

### **B.3 Umweltverträglichkeit**

Gemäß §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) 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 23.09.2016, Az. 591pä/011-2016#020, 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**

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. Dezember 2009 – 7 A 7/09 –, Rn. 27, juris). Insofern hat die Änderung der Umfahrungsschleifen keinen Einfluss auf die eisenbahnrechtliche Bedarfsplanung. Die Änderung dient allein der verbesserten

Abwicklung des straßenverkehrlichen Aufkommens. Das Planungsziel des Eisenbahnvorhabens wird damit nicht geändert.

Auch 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 Unzulänglichkeiten in der Leistungsfähigkeit mit ihr verbunden sind. Die Vorhabenträgerin suchte nach Lösungen, die sie beheben. Die tatsächlichen Gegebenheiten bedingen Einschränkungen beim Variantenreichtum: Höhe und Lage des geplanten Tunnels an der Wolframstraße sind durch dessen Fertigstellung bereits festgelegt, es besteht nur wenig verfügbarer Raum zwischen den Bogenbrücken und dem Tunnel, einen Zwangspunkt bildet die Lage des Widerlagers der Brücke der U 12 und die Höhe der Bogenbrücken ist durch ihren Bestand, jene des Tunnels durch den Planfeststellungsbeschluss vorgegeben. Darüber hinaus werden durch die gewählte Variante das Eigentum Privater nicht und sonstige private oder öffentliche Belange nicht unzumutbar beeinträchtigt. (Vgl. hinsichtlich der einzelnen Belange im Folgenden.)

#### **B.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege**

Die Baumaßnahmen finden überwiegend auf bereits planfestgestellten Flächen statt. Zusätzliche Eingriffe nach § 14 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) oder stärkere Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere und Pflanzen entstehen nicht. Weitere Versiegelungen oder Bodenumlagerungen sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

#### **B.4.4 Immissionsschutz**

##### **B.4.4.1 Lärmimmissionen**

Die baubedingte Lärmsituation wird sich gegenüber der planfestgestellten Lage nicht verschlechtern. Die aus der Errichtung der Umfahrungsschleifen resultierende Lärmeinwirkung fällt nicht ins Gewicht, weil sie auch gemäß der bestandskräftigen Planfeststellung – zwar nicht in beantragter Ausführung, aber von der Dimension her nicht wesentlich anders – errichtet worden wäre.

Die Immissionen aus dem Verkehr auf den für die Bauzeit verlegten Umfahrungsschleifen ließ die Vorhabenträgerin sachverständig ermitteln. Der Gutachter kommt zu der überzeugenden Einschätzung, dass es zu einer Verminderung der Verkehrslärmimmissionen kommen wird. Dies wird bedingt durch die Vergrößerung des Abstandes zur nächsten Wohnbebauung, der Reduktion von Steigungen, die Kraftfahrzeuge zu überwinden haben, und die aus der erhöhten Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes resultierende Reduktion von Anfahr- und Bremsvorgängen durch den Verzicht auf die Lichtsignalanlage im Querungsbereich zur Straßenbahn.

##### **B.4.4.2 Stoffliche Immissionen**

Zu der gleichen Einschätzung gelangt der für Luftschadstoffe von der Vorhabenträgerin beauftragte Fachgutachter. Durch die gegenüber der planfestgestellten Variante verkürzte und steigungsärmere Fahrstrecke auf der Wolframstraße unter Wegfall der Lichtsignalanlage würden die von Kraftfahrzeugen emittierten unwägbaren Stoffe geringer ausfallen. Durch das verringerte Bauvolumen werde weniger Staub bei der Errichtung der Schleifen anfallen. Dieser einleuchtenden Argumentation schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

#### **B.4.5 Brand- und Katastrophenschutz**

Im Zuge der Verlegung der Umfahrungsschleifen muss der Ausgang des Rettungsbauwerkes Wolframstraße verlegt werden. Das Bauwerk, das der Entfluchtung aus dem künftigen S-Bahn-Tunnel dient, liegt in der geänderten Variante unterhalb der Umfahrungsschleife. Die Lage des Bauwerkes selbst bleibt unverändert. Die zwischen Stadt Stuttgart und SSB abgestimmte Lösung sieht eine Verlegung des Ausgangs unter die Brücke der Straßenbahntrasse vor. Die von der Stadt Stuttgart trotz vorliegender Abstimmung erhobenen Anregungen und Bedenken werden zurückgewiesen. Gegen eine Ausrichtung am Widerlager der Brücke der U 12 erhob die Stadt Stuttgart gemäß dem Abstimmungsprotokoll vom 28.01.2016 keine Einwände. Die im

Beteiligungsverfahren vorgetragenen Bedenken greifen nicht nur in Anbetracht dieser zuvor unterlassenen Erhebung von Einwänden, sondern auch in der Sache nicht.

Den aus Gründen der Sicherheit und Sauberkeit geforderten Deckel über dem Treppenabgang lehnt die Vorhabenträgerin nach Prüfung dieser Variante ab. Sie erwidert, dass sie mit dieser Lösung bereits andernorts schlechte Erfahrungen gemacht habe und auch Sicherheitsbedenken hiergegen sprächen. Die Planfeststellungsbehörde bat hierzu um Erläuterung, da solche Klappen in anderen Planfeststellungsabschnitten vorgesehen sind. Die Vorhabenträgerin führt vertiefend aus, dass der Fluchtweg im Bereich der Wolframstraße aus einem Eisenbahntunnel führe. In diesen gebe es wegen des geringen Risikos keine Brandmeldeanlagen, weshalb auch keinerlei Möglichkeit, eine eventuelle Klappe automatisch anzusteuern, bestehe. Demgegenüber handele es sich bei den Ausgängen am Hauptbahnhof um Fluchtwege aus diesem heraus. Die fünf Klappen würden hier im Brandfall durch die Brandmeldeanlage des Hauptbahnhofs elektronisch angesteuert und hydraulisch geöffnet. Für die Planfeststellungsbehörde ist der Widerspruch damit aufgelöst und schließt sich der Argumentation der Vorhabenträgerin an. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist der Belang der Sicherheit hier besonders zu gewichten. Für die Auffassung der Vorhabenträgerin spricht entscheidend, dass die Vorhabenträgerin die Feuerwehr einbezog und sie sich ebenso gegen die Deckellösung aussprach. Unter Berücksichtigung dieser fachlichen Bewertung ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass ein Deckel aus Gründen der Sicherheit nicht zielführend ist.

#### **B.4.6 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

Vorhabenbedingt werden Leitungsverlegungen sowie deren Rück- und Neubau erforderlich. Diese vom Vorhaben ausgelösten Änderungsbedarfe stellen notwendige Folgemaßnahmen dar. Der beteiligten Leitungsträgerin (TÖB Nr. 1) geht es im Wesentlichen um den Schutz ihrer baulichen Anlagen und die möglichst störungsfreie Aufrechterhaltung der durch sie verantworteten Versorgung ihrer Abnehmer. Die Vorhabenträgerin stimmte sich bereits im Vorfeld der Antragstellung zu diesem Vorhaben über notwendige Anpassungen ihrer im Baufeld liegenden Leitungen mit der TÖB Nr. 1 ab (vgl. Protokoll vom 19.09.2016 und E-Mail-Verkehr mit TÖB Nr. 1). Zusammen mit dem unter A.4.1 aufgenommenen umfangreichen Katalog an Zusagen wird den schutzwürdigen Belangen der TÖB Nr. 1 genügend Rechnung getragen. Soweit von der Vorhabenträgerin allerdings Maßnahmen gefordert werden, die den sogenannten endgültigen Endzustand, das heißt die im Anschluss an den Abriss der Brückenbauwerke von der Stadt Stuttgart umzusetzende geradlinige Führung der Wolf-

ramstraße, betreffen, werden sie zurückgewiesen. Die von der Planfeststellung umfassten notwendigen Folgemaßnahmen reichen nicht über Anpassungs- und Anschlussmaßnahmen hinaus (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.10.2010 – 9 A 12/09 –, Rn. 21, juris). Der endgültige Endzustand dient nicht mehr nur dem Ausgleich eines vom Vorhaben verursachten Änderungsbedarfs an betroffenen Anlagen; zudem ist die Stadt Stuttgart für die Planung der endgültigen Verkehrsbeziehungen zuständig (vgl. unten, B.4.8).

Soweit von der TÖB Nr. 1 eine Kostentragungsregelung für etwaige Abschaltungen von Hochspannungsleitungen (genannt werden Personal und Fahrzeuge) gefordert wird, ist sie zurückzuweisen. Sofern die genannten Kosten für Personal und Fahrzeuge unter dem Gesichtspunkt, dass sie wegen bestehender Arbeitsverträge mit der TÖB Nr. 1 ohnehin anfallen, überhaupt zusätzlich entstehen (sog. „Sowieso-Kosten“), können Kostenentscheidungen ausnahmsweise dann Gegenstand der Planfeststellung sein, wenn sie als mittelbare Vorhabenauswirkung einen Konflikt aufzeigen, den es zu bewältigen gilt (vgl. BVerwG, Gerichtsbescheid vom 06.03.2002 – 9 A 6/01 –, Rn. 30, juris). Wenn indes Regelungen zur Verfügung stehen, die eine geeignete Bewältigung später anfallender Kosten sicherstellen, muss im Planfeststellungsbeschluss hierüber keine Regelung getroffen werden (vgl. für Telekommunikationsleitungen BVerwG, Gerichtsbescheid vom 06.03.2002 – 9 A 6/01 –, Rn. 31, juris). Ein vergleichbarer Fall ist vorliegend gegeben. Die Vorhabenträgerin befand sich bereits vor Antragstellung in enger Abstimmung mit der TÖB Nr. 1, deren Gegenstand auch die Kostentragung für Planungskosten umfasste (vgl. Protokoll vom 19.09.2016). Hieraus und auf Grund der Erfahrungen aus der Vergangenheit ist zu folgern, dass sich die Vorhabenträgerin mit der TÖB Nr. 1 vertraglich einigen wird. Ein Regelungsbedürfnis besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mithin nicht.

Der Hinweis der TÖB Nr. 1, vom Zeitpunkt der Auftragserteilung für eine Leitungsverlegung bis zur Ausführung liege mindestens ein Jahr, wird von der Planfeststellungsbehörde für plausibel erachtet. Zwar erwiderte die Vorhabenträgerin, in einem Abstimmungsgespräch mit der Vorhabenträgerin sei sie von sechs bis neun Monaten ausgegangen (vgl. lfd. Nr. 01/17 der Einwendungsbearbeitung vom 04.04.2017). Diese Angabe bezog sich allerdings auf Leitungsrückbauten. Bei Verlegungen muss nicht nur der Abbruch, sondern auch die Neuverlegung geplant werden. Dies dürfte mehr Zeit bedürfen als der Rückbau allein. Die zeitlichen Zwänge ergeben sich aus der jeweiligen konkreten Maßnahme. Wegen der Notwendigkeit, die konkrete Maßnahme und die Umstände des Einzelfalles für die Bemessung des erforderlichen Zeit-

rahmens zu betrachten, ist eine Regelung hinsichtlich einer Maximalzeitspanne nicht möglich. Die unter A.4.1.1.1 zugesagte Koordinierung umfasst nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch zeitliche Vorstellungen; ohne deren Berücksichtigung könnte von einer „Ko-Ordinierung“ keine Rede sein.

Schließlich begehrt TÖB Nr. 1 eine Klarstellung bezüglich der Sicherung zweier Wasserleitungen. Es sei missverständlich, dass im Erläuterungsbericht unter Punkt 3.2.3 davon die Rede sei, sie würden an die Hilfsbrückenkonstruktion angehängt, während sie in Anlage 14.2.3, Bl. 4A seitlich dargestellt würden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dieser Punkt nicht planfeststellungsbedürftig. Die Funktionsfähigkeit der Leitungen bleibt erhalten, gleich wie sie an der Hilfsbrücke verlegt werden. Gegenteiliges ist von der TÖB Nr. 1 nicht vorgebracht worden. Weitere Belange sind durch die Art der Verlegung nicht betroffen. Damit ist dieser Punkt in der Ausführungsplanung zu behandeln.

Dort ist auch die von der Stadt Stuttgart geforderte Befahrbarkeit der Einstiege zu den Bauwerken und Kanälen mit 40 Tonnen schweren Spülfahrzeugen zu verorten. Für den Maßstab der Planfeststellung ist dieser Punkt unwesentlich.

Die Stadt Stuttgart fordert die Berücksichtigung der durch die Absenkung der Wolframstraße unter die Eisenbahnbogenbrücken notwendigen Leitungsverlegungen. Die Trassen seien im Vorfeld der Baumaßnahme tiefer zu legen. Die Vorhabenträgerin erwidert, dass diese Folgemaßnahmen vorgesehen seien. Die nicht im Eigentum der Vorhabenträgerin stehenden Leitungen darf sie schon nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen nicht beschädigen (vgl. §§ 823 ff., 1004 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB), 303 des Strafgesetzbuches). Die Planfeststellungsbehörde ist auch auf Grund der Erfahrungen aus der Vergangenheit der Überzeugung, dass die Vorhabenträgerin die zu verlegenden Leitungen sachgerecht behandeln wird.

#### **B.4.7 Straßen, Wege und Zufahrten**

Abgesehen von den Umfahrungsschleifen für die Wolframstraße selbst sind weitere Straßen, Wege oder Zufahrten vom Vorhaben nicht betroffen. Gegen die Führung oder die Dimensionierung der Schleifen, die als Provisorium bis zur Bestimmung der endgültigen Führung der Wolframstraße durch den hierfür zuständigen Planungsträger (vgl. unten B.4.8) Bestand haben werden, erhobene Bedenken und Forderungen werden zurückgewiesen. Die Stadt Stuttgart hält die Verkehrsführungen der Anlage 14.3, Blatt 2A grundsätzlich zur Führung des Verkehrs während des Baus des S-Bahn-Tunnels für geeignet, jedoch nur soweit die Verkehrsführungen während ihrer

vollständigen Betriebszeit von der Vorhabenträgerin betrieben und die einzelnen Verkehrsstufen (insbesondere die Verkehrsstufe 4) nur vorübergehend (zirka vier bis sechs Jahre) für die Verkehrsführung der Wolframstraße genutzt würden; ein Leistungsfähigkeitsnachweis sei dennoch zu erbringen. Über einen längeren Zeitraum könne auf diese Verkehrsbeziehung nicht verzichtet werden. Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht den Zusammenhang zwischen der Eignung einer Straße für die Bewältigung ihres Verkehrsaufkommens einerseits und der Eigenschaft ihres Betreibers andererseits, hat aber ungeachtet dessen keine Anhaltspunkte dafür, dass die Kapazität nicht ausreichen könnte. Während die ursprünglich geplanten Umfahrungsschleifen eine Verkehrssteigerung von etwa 40 Prozent zu bewältigen in der Lage waren (vgl. Anlage 14.1, Seite 29), geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass die Änderung der Umfahrungsschleifen noch leistungsfähiger sei. Dies nimmt sie nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar deshalb an, weil die Lichtsignalanlage im Querungsbereich zur Straßenbahn entfällt und Steigungen geringer ausfallen. Der Verkehr wird gegenüber der planfestgestellten Variante verflüssigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde leistet auch die auf den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) basierende und sachverständig überprüfte Trassierung der Umfahrungsschleifen einen Beitrag für die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes. Vor diesem Hintergrund genügt der Planfeststellungsbehörde als Machbarkeitsnachweis die Abschätzung der Vorhabenträgerin.

Die Stadt Stuttgart erhebt Bedenken wegen einer Absturzgefahr, die daraus resultiere, dass der Schacht des Treppenabganges des Fluchttreppenhauses unmittelbar neben der in Richtung Nordbahnhofstraße führenden Umfahrungsschleife liege. Dies erfordere einen massiven Anprallschutz. Die Vorhabenträgerin erwiderte hierauf, die Umfahrungsschleifen lägen im vorläufigen Endzustand etwa 1,30 Meter tiefer als das Rettungsbauwerk. Eine Absturzgefahr, der es mittels massiven Anprallschutzes zu begegnen gelte, bestehe demnach nicht. Es genüge das vorgesehene Schrammbord. Nachdem die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin in diesem Punkt um Konkretisierung gebeten hatte, erläuterte sie ihre Auffassung und knüpfte normativ an die geltenden Bestimmungen der Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Stand 2009 (RPS) an. Die Planfeststellungsbehörde gelangte hierdurch mit der Vorhabenträgerin zu der Überzeugung, dass eine Absturzgefahr ausgeschlossen ist. Ausweislich zweier zur Veranschaulichung der Planfeststellungsbehörde von der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellter Längsschnitte kommt der Treppenaufgang des Rettungsbauwerks oberhalb der Straßenoberkante der Umfahrungsschleife zu



liegen. Nach Tabelle 5, Zeile 3, Spalte 5 der RPS ist für die in Abschnitt 3.3 definierte Gefährdungsstufe 2 (schutzbedürftige Bereiche mit Gefährdung Dritter (z. B. nebenliegende stark frequentierte Geh- und Radwege)) ein Schrammbord ausreichend.

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend gewährleistet. Während für durchschnittliche Regenfälle die städtische Kanalisation unter dem Tunnel eine geordnete Entwässerung sicherstellt, erhob die Stadt Stuttgart Bedenken vor dem Hintergrund der Überflutungssicherheit des Bereiches der Kreuzung vor dem S-Bahn-Tunnel bei einem Starkregenereignis. Vorhabenbedingt entsteht dort eine Senke, in der sich Wasser aufstauen kann. Der Tunnel überragt die Straße mit einer Überdeckung von zirka 2,50 Meter und stellt hierdurch ein Hindernis für den Wasserabfluss dar. Die Vorhabenträgerin ließ die Auswirkungen eines 30-minütigen, alle 30 Jahre wiederkehrenden Starkregenereignisses sachverständig untersuchen. Die Untersuchung schlägt zur Bewältigung Überflutungsdüker in einer bestimmten Dimensionierung vor. Diese Düker übernahm die Vorhabenträgerin in ihre Planung. Das Wasser wird hierdurch wie bisher unter dem Tunnel und über die Wolframstraße in Richtung Schlossgarten abgeleitet. Im Kreuzungsbereich von Wolfram- und Nordbahnhofstraße wird sich bis zur vollständigen Entwässerung für etwa zehn Minuten Wasser auf maximal zehn Zentimeter Tiefe anstauen. Damit ist die durchgehende Befahrbarkeit gewährleistet; Schäden an Fahrzeugen entstehen Untersuchungen zufolge ab 30 Zentimetern Wassertiefe. Für den Bereich des Tiefpunktes am Anfang bzw. Ende der Umfahrungsschleifen ist dies nicht der Fall: Die maximale Einstauhöhe beträgt hier 1,20 Meter. Nach etwa 20 Minuten wird das Volumen so weit abgeflossen sein, dass auch an diesen Stellen die Wassertiefe noch zehn Zentimeter beträgt und die Umfahrungsschleifen gänzlich befahrbar sind. Um Kraftfahrzeuge an der Einfahrt zu hindern, solange die Befahrbarkeit nicht wiederhergestellt ist, sieht die Vorhabenträgerin Lichtsignalanlagen vor, die die Fahrzeuge weit vor den Schleifen stoppen. Diese Maßnahmen gehen den Untersuchungen zufolge weit über das übliche Maß hinaus. In Anbetracht der Unwahrscheinlichkeit, mit der dieses Szenario eintritt (nach Auskunft der Stadtentwässerung Stuttgart (SES) kam solch ein Ereignis bislang nie vor), schließt sich die Planfeststellungsbehörde dieser Einschätzung an. Daher sind die im Ereignisfall auftretenden Wartezeiten für Kraftfahrzeuge und der durch das Halt gebietende Lichtzeichen gebildete Rückstau auch über die Wolframstraße hinaus hinzunehmen und zumutbar. Nach Aussage der Gutachter seien in anderen Großstädten in Ermangelung überhaupt getroffener Vorkehrungen (die Überflutungsdüker) die Straßen eine Zeitlang schlichtweg nicht passierbar. Aus diesen Gründen werden weitergehende Forderungen der Stadt

Stuttgart zurückgewiesen. So ist eine detaillierte Betrachtung des Einzugsgebietes samt konjugierter Bauwerke nicht im Planfeststellungsverfahren anzustellen. Der Nachweis der Konfliktbewältigung ist erbracht. Für die detaillierte Ausgestaltung im Rahmen der Ausführungsplanung stehen Regelwerke zur Verfügung. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind ferner die Berechnungen und die daraus gefolgerten Annahmen für die Überflutungssicherheit nicht zu beanstanden. Das Gutachten liefert für die Abschätzung auftretender Wassertiefen eine hinreichende Beurteilungsbasis, auch wenn nicht alle Parameter aktualisiert wurden. Die Abweichung hält sich innerhalb der Toleranz, die angesichts der äußerst geringen Eintrittswahrscheinlichkeit vertretbar ist. Da die Vorhabenträgerin durch das Vorhaben kein besonderes Risiko schafft, darf von ihr im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht nicht mehr verlangt werden, als die örtlichen Besonderheiten es erfordern. Die SES, ein Eigenbetrieb der Stadt Stuttgart, legt bei der Dimensionierung ihrer Anlagen ein zwei- bis fünfjähriges Niederschlagsereignis zu Grunde: „Ein uneingeschränkter Überflutungsschutz ist (...) sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus technischen Gründen nicht möglich. (...) Der Überflutungsschutz, den (...) die SES bieten kann, ist daher endlich und es verbleibt ein grundsätzliches Überflutungsrisiko bei außergewöhnlichen Starkregen“ (vgl. Faltblatt der SES, „Schutz vor Starkregenschäden“, Stand 7/2011, Seite 2). Bei der Bemessung auf ein alle 30 Jahre wiederkehrendes Regenereignis fallen die von der Stadt Stuttgart beanstandeten Abweichungen nicht ins Gewicht. Aus diesem Grund und weil sich die Stadt Stuttgart vor dem Hintergrund der zitierten Passage ihres Eigenbetriebes mit den erhobenen Bedenken, wonach trotz geringer Eintrittswahrscheinlichkeit dennoch die Möglichkeit eines Starkregens bestehe, die bei der Anlagendimensionierung zu berücksichtigen sei, in einen argumentativen Widerspruch setzt, ficht keines ihrer Anregungen, Forderungen und Bedenken bezüglich der Überflutungssicherheit die Planung der Vorhabenträgerin an.

Die Stadt Stuttgart fordert die Erstellung eines detaillierten Konzeptes zur Einrichtung und zum Betrieb sämtlicher verfahrensgegenständlicher Verkehrsführungen. Dies umfasse die Verkehrsführungen der Anlage 14.3, Bl. 2A und den Endzustand der Wolframstraße. In dem Konzept sei die Andienung von Baustelleneinrichtungsflächen zu berücksichtigen und es seien Angaben zum prognostizierten Baustellenverkehr zu machen. Das Konzept sei mit der Verkehrsbehörde der Stadt Stuttgart abzustimmen. Die Vorhabenträgerin äußerte hierauf, das Konzept werde im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung sei ein solches Konzept nicht erforderlich. Die Verkehrsführungen während der Bauzeit seien im Vorfeld der Planung mit der Stadt Stuttgart abgestimmt worden. Mit Anlage 13.1 legte die

Vorhabenträgerin zum ursprünglichen Planfeststellungsverfahren ein Konzept für die Bauleistik für den gesamten PFA 1.5 vor. Die hierin getroffenen Aussagen gelten für das vorliegende Vorhaben fort, da mit Beeinträchtigungen für Dritte verbundene Änderungen nicht ersichtlich sind (vgl. oben B.4.4). Für den Maßstab der Planfeststellung muss kein detailliertes Konzept erstellt werden. Fragen der Bauausführung sind in diesem Rahmen nur insoweit zu berücksichtigen, wie sie Auswirkungen auf Rechte Dritter zeitigen können und ihnen mit Schutzauflagen zu begegnen ist (vgl. *Vallendar/Wurster* in: *Hermes/Sellner*, AEG, 2. Aufl. 2014, § 18, Rn. 220). Allerdings konnte die Planfeststellungsbehörde eine erfolgte endgültige Abstimmung der Verkehrsführungen während der Bauzeit mit der Stadt Stuttgart nicht zu ihrer vollen Überzeugung aus den Protokollen ersehen. In den Protokollen vom 29.05.2015 und vom 29.06.2015 werden diese Aspekte zwar behandelt, aber wohl nicht einvernehmlich festgelegt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde war ein Abstimmungsgebot zu dieser Frage aufzunehmen (vgl. Nebenbestimmung A.3).

Den übrigen Forderungen der Stadt Stuttgart trägt die Vorhabenträgerin in ausreichendem Maße Rechnung. Die Umfahrungsschleifen werden für Sondertransporte befahrbar ausgestaltet. Dies ist ausweislich der Protokolle vom 29.05.2015, Punkt 3 und vom 29.06.2015, Punkt 2 mit der Stadt Stuttgart abgestimmt. Es bedarf hierfür keiner Regelung im Beschluss. Gleiches gilt hinsichtlich die Errichtung des provisorischen Geh- und Radweges nach Maßgabe der anerkannten technischen Regeln (Protokoll vom 29.05.2015, Punkt 3).

#### **B.4.8 Sonstige öffentliche Belange**

Die Stadt Stuttgart fordert von der Vorhabenträgerin, über den vorläufigen Endzustand, der Gegenstand dieses Verfahrens ist, hinaus den endgültigen Endzustand, das heißt die geradlinige Führung der Wolframstraße, herzustellen. Sie begründet ihre Auffassung im Wesentlichen damit, dass andernfalls die Planung der Führung der Wolframstraße in Verbindung mit der Errichtung des S-Bahn-Tunnels unvollständig bleibe. Der endgültige Endzustand sei im zu Grunde liegenden Planfeststellungsbeschluss enthalten. Das Eisenbahn-Bundesamt sei als Planfeststellungsbehörde auch für die vorhabenbedingten notwendigen Folgemaßnahmen zuständig. Die geradlinige Führung der Wolframstraße sei als solche zu qualifizieren, weil es sich um eine Anpassung an die neue Lage der S-Bahn handele. Dies sei mit Maßnahmen wie die Deckverlängerung Gebhard-Müller-Platz sowie die Wiederherstellung der Heilbronner Straße vergleichbar, die vom Eisenbahn-Bundesamt in planrechtlichen Entscheidungen geregelt worden seien. Die geltende Planrechtslage sei so auszulegen, dass

der Stadt Stuttgart angeboten werde, einen Ausbau der Wolframstraße zum Cityring vorzunehmen. Eine Verpflichtung der Stadt Stuttgart zur Planung und Umsetzung dieses Ausbaus sei dem Planfeststellungsbeschluss in seiner bisherigen Form nicht zu entnehmen. Sonstige Planungen von Dritten (wie der Ausbau zum Cityring durch die Stadt Stuttgart) seien von den sonst zuständigen Planungsstellen durchzuführen. Soweit jedoch keine sonstige Planung durch einen Dritten vorliege, seien alle durch die Planfeststellung hervorgerufenen Probleme zu lösen. Auch die bestehenden Bauleitpläne ließen keinen anderen Schluss zu. Zwar bestehe eine Planung der Wolframstraße im Bereich von der Heilbronner Straße bis zum Budapester Platz. Diese ende jedoch am künftigen S-Bahn-Tunnel. Die Umsetzung dieser Planung im Bereich des künftigen S-Bahn-Tunnels respektive die Fortführung des Ausbaus in Richtung der Cannstatter Straße (B 14) sei in absehbarer Zeit von der Stadt Stuttgart nicht vorgesehen. Vielmehr sei wegen der bekannten, zu beachtenden Randbedingungen (Feinstaubproblematik, Mineralwasser, aktuelle Überlegungen zu alternativen Verkehrskonzepten) eine entsprechende Straßenplanung für diesen Bereich eher unwahrscheinlich, zumindest aber nicht absehbar. Planung und Bau des endgültigen Verlaufs der Wolframstraße fielen nur in die Kompetenz der Stadt Stuttgart, wenn eine nicht nur unwesentliche Änderung der Verkehrsführung gegenüber dem Bestand im Jahr 2006 vorgesehen wäre. Eine solche Änderung der Verkehrsführung sei jedoch gerade nicht beabsichtigt. Eine Kompetenz der Stadt Stuttgart für eine nur unwesentliche Änderung der Planung sei nicht ersichtlich. Ihr könne nicht auferlegt werden, zur Beseitigung der Verkehrsführung der Anlage 14.3, Blatt 2A (Verkehrsstufe 4) eine Planung durchzuführen und den Bau der Wolframstraße auf eigene Kosten vorzunehmen. Dies stelle eine Beeinträchtigung des Selbstverwaltungsrechts aus Artikel 28 Abs. 2 des Grundgesetzes (GG) und eine Beeinträchtigung der freien Ausübung der Straßenbaulast dar. Die Stadt Stuttgart träge als Dritte eine Planungs- und Baunotwendigkeit gegen ihren ausdrücklichen Willen. Dies griffe erheblich in die Planungsfreiheit und die Finanzhoheit der Stadt Stuttgart ein. Zudem sei die Bestandskraft des Ausgangsbeschlusses durch den Planänderungsantrag zur Disposition gestellt. Insoweit müsse die Entscheidung unter Berücksichtigung der geänderten Belange getroffen werden. Die Bestimmung des Betriebs durch die Vorhabenträgerin und die Regelung einer endgültigen Verkehrsführung nach Herstellung des S-Bahn-Tunnels sei in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Es sei nicht hinreichend bestimmt, ob der Betrieb der Verkehrsstufe 4 nach Abschluss der Arbeiten zur Herstellung des S-Bahn-Tunnels von der Stadt Stuttgart aufrecht zu erhalten (zu übernehmen) ist. Diese unzureichende Bestimmtheit betreffe ebenfalls sonstige Anlagen

der Stadt Stuttgart, die während der Herstellung des S-Bahn-Tunnels provisorisch verlegt werden müssten. Würde die Stadt Stuttgart verpflichtet, gegen ihren ausdrücklichen Willen die Bauprovisorien (Verkehrsführung und sonstige Anlagen) zu übernehmen und bis zur Änderung der Verkehrsführung zu betreiben, wäre die Stadt Stuttgart in der Wahrnehmung ihrer Pflichten als Straßenbaulasträgerin und im Rahmen der Daseinsvorsorge wesentlich beeinträchtigt. Die Verpflichtung der Gemeinde als Dritte zum Betrieb von Bauprovisorien durch die Planfeststellungsbehörde beschränkte das Selbstverwaltungsrecht wesentlich. Schließlich gingen Bauwerke, welche als Provisorium für die Herstellung des S-Bahn-Tunnels notwendig seien, zu einem späteren Zeitpunkt in die Unterhaltungslast der Stadt Stuttgart über. Sowohl bei den Dükern als auch bei den Umfahrungsschleifen handele es sich um kosten- und betriebsmäßig aufwändige bauliche Anlagen, deren Notwendigkeit sich allein aus dem Bauvorhaben der Vorhabenträgerin ergebe. Eine Übernahme oder Unterhaltung der Bauwerke lehne die Stadt Stuttgart ab.

Hierauf erwiderte die Vorhabenträgerin im Wesentlichen, bereits der bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.5 habe nicht die Herstellung des endgültigen Endzustandes vorgesehen. Die geradlinige Führung der Wolframstraße sei keine notwendige Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 VwVfG. Die gerügte Unvollständigkeit der Planung sei im Institut der notwendigen Folgemaßnahme und den sich aus der Kompetenzordnung ergebenden Beschränkungen angelegt. Die Planung der Vorhabenträgerin erfülle den Zweck, den Verkehr der Wolframstraße nach Herstellung des Projekts Stuttgart 21 aufrechtzuerhalten. Sie stelle den Anschluss an die bestehende Infrastruktur sicher. Dies gelte umso mehr, als vorliegend kein eigenes Planungskonzept der Stadt Stuttgart vorhanden sei, auf das bei der Konzipierung der notwendigen Folgemaßnahme Rücksicht genommen werden könnte. Es existiere zwar ein Bebauungsplan der Stadt Stuttgart für den nordöstlich der neuen Bahnanlagen gelegenen Kreuzungsbereich Budapester Platz/ Wolframstraße/ Nordbahnhofstraße. Sie erkläre aber, dass die Umsetzung dieser Planung im Bereich des künftigen S-Bahn-Tunnels bzw. ihre Fortführung in Richtung der Cannstatter Straße in absehbarer Zeit nicht vorgesehen sei. Dies zeige, dass ein eigenes Planungskonzept der Stadt Stuttgart erforderlich sei. Der vorliegende Bauleitplan sei nach der eigenen Auffassung der Stadt Stuttgart nicht maßgeblich. Die Gestaltung der in Rede stehenden Verkehrsbeziehungen obliege aber eindeutig ihr als Trägerin der Planungshoheit, die im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung auch berechtigt und aufgerufen sei, Verkehrspolitik zu betreiben. Die Situation an der Kreuzung Budapester Platz/ Wolframstraße/ Nordbahnhofstraße und insbesondere die Weiterfüh-

rung der Wolframstraße zur Cannstatter Straße nach Herstellung des Projekts Stuttgart 21 erfordere kommunalpolitische, verkehrskonzeptionelle Entscheidungen der Stadt Stuttgart. Die aus Sicht der Stadt Stuttgart unvollständige Planung sei unschädlich, weil erstens das Gebot der Problembewältigung durch das Eisenbahn-Bundesamt nicht weiterreichen könne, als dessen Kompetenzrahmen gesteckt sei, und zweitens der Stadt Stuttgart eigene planungsrechtliche Mittel zur Verfügung stünden, die Planungen auf der Basis der von ihr verkehrspolitisch zu treffenden konzeptionellen Entscheidungen zu vervollständigen. Ob die Deckelverlängerung des Gebhard-Müller-Platzes, die über Anschluss und Anpassung hinausgehe, als notwendige Folgemaßnahme planfeststellungsfähig war, könne, da der Planfeststellungsbeschluss im PFA 1.1 bestandskräftig sei, offen bleiben. Dass die Heilbronner Straße in alter Lage wiederherzustellen gewesen sei, sei eine Selbstverständlichkeit. Dort habe die Stadt Stuttgart zu keinem Zeitpunkt geltend gemacht, es gebe keine eigene Verkehrskonzeption, diese müsse erst noch entwickelt werden. Der Planfeststellungsbeschluss könne die Stadt Stuttgart nicht verpflichten, den Anschluss der Wolframstraße in einer bestimmten Art und Weise vorzunehmen. Es sei aber Aufgabe der Stadt Stuttgart, den betroffenen Knotenpunkt zu gestalten und so die konzeptionellen Vorgaben für die Art und Weise zu formulieren, wie die Wolframstraße über den S-Bahn-Tunnel geführt werden solle. Bis dahin könne sich die Vorhabenträgerin und müsse sich das Eisenbahn-Bundesamt darauf beschränken, die Verkehrsbeziehung aufrechtzuerhalten. Dies werde durch die Umfahrungsschleifen gewährleistet und im Vergleich zur ursprünglich planfestgestellten Version verbessert. Dabei handle sich nicht um eine Beschränkung des Selbstverwaltungsrechts und auch nicht um eine Beeinträchtigung der freien Ausübung der Straßenbaulast, sondern um deren Respektierung. Durch die Einleitung eines Planänderungsverfahrens möge der bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss ein Stück weit zur Disposition gestellt sein. Die sich aus der Kompetenzordnung ergebenden Grenzen einer notwendigen Folgemaßnahme würden durch sie indes nicht erweitert. Hinsichtlich der Unterhaltungspflicht ergebe sich aus dem planfestgestellten Bauwerksverzeichnis unter der Bauwerksnummer 5.6003, dass die Stadt Stuttgart Anlagenverantwortlicher für die Umfahrungsschleifen werde; für andere Bestandteile, zum Beispiel die Düker, seien die Eigentümer im Bauwerksverzeichnis eindeutig benannt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Vorhabenträgerin unter keinem denkbaren Gesichtspunkt zur Umsetzung der geradlinigen Führung der Wolframstraße verpflichtet. Für die Beantwortung dieser Rechtsfrage kommt es entscheidend darauf an, ob der bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss eine solche Verpflichtung be-

reits regelt (1.) und ob es sich bei der endgültigen Führung um eine notwendige Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 VwVfG handelt (2.). Alle weiteren Erwägungen können eine solche Verpflichtung nicht begründen (3.).

Zu 1.:

Der bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss enthält keine Festsetzung, nach der der Vorhabenträgerin die Errichtung der endgültigen, geradlinigen Führung der Wolframstraße aufgegeben ist. Dies ergibt sich bereits aus der Begründung des Beschlusses. Zutreffend verweist die Vorhabenträgerin auf Seite 399 des Beschlusses. Dort heißt es:

*„Eine Wiederherstellung des vor der Baumaßnahme herrschenden Zustands (der Wolframstraße) wird daher nicht möglich sein. Bis die Landeshauptstadt Stuttgart im Zusammenhang mit der Bebauung des neuen Stadtviertels die endgültige Führung der Wolframstraße planen und durchführen wird, erfolgt der Anschluss der Wolframstraße – wie bereits während der Bauzeit – über entsprechende Umfahrungsschleifen, die den Höhenunterschied überwinden. (...) Die Höherlegung der Wolframstraße mit Hilfe der Umfahrungsschleifen stellt eine Folgemaßnahme des beantragten Vorhabens dar. Die Planung und der Bau des endgültigen Verlaufs der Wolframstraße fällt – genauso wie die Überplanung der durch das Bahnprojekt Stuttgart 21 frei werdenden Flächen – in die Kompetenz der Landeshauptstadt Stuttgart als zuständige Planungsträgerin.“*

Die Planfeststellungsbehörde war bereits bei der Entscheidung über den gesamten Abschnitt 1.5 der Auffassung, dass es der Stadt Stuttgart überlassen ist, in eigener Kompetenz die Führung entsprechend ihren städtebaulichen und verkehrspolitischen Vorstellungen festzulegen. Der Planfeststellungsbeschluss sieht bauzeitlich für die Abwicklung des Verkehrs Umfahrungsschleifen vor, die solange auch über die Bauzeit hinaus bestehen bleiben, bis die Stadt Stuttgart eine eigene Planung umsetzt. Diese Auffassung steht im Einklang mit den Planunterlagen. Die bauzeitliche Verkehrsführung wird in Anlage 14 geregelt. In Anlage 14.3, Blatt 2 werden die Verkehrsbeziehungen für die unterschiedlichen Verkehrsstufen 1 bis 4 dargestellt. Diese Verkehrsstufen sind nicht planfestgestellt, sondern tragen, weil es insoweit allein auf den Nachweis der Beherrschbarkeit des Problems der Bewältigung des Verkehrs unter Gewährleistung seiner Sicherheit und Leichtigkeit ankommt, den Stempel „Nur zur Information“. Die Verkehrsstufen stellen damit eine Möglichkeit dar, den Verkehr für die Bauzeit zu bewältigen; verbindlich ist deren Umsetzung nicht. Gleiches gilt für An-

lage 14.3, Blatt 3, worauf die Planungsabsicht der Stadt Stuttgart in grün dargestellt ist. Dies veranschaulicht lediglich, dass die städtische Konzeption durch die Umfahrungsschleifen nicht behindert wird. Zuletzt bestätigt Anlage 14.1, Seite 29, dass die geradlinige Errichtung der Wolframstraße den Planungsabsichten der Stadt Stuttgart unterliegt.

Zu 2.:

Die von der Stadt Stuttgart geforderte endgültige Führung der Wolframstraße ist vom Begriff der notwendigen Folgemaßnahme nicht mehr gedeckt. Sie sind als Annex der Vorhabenzulassung mitzuregeln, um dem Gebot der umfassenden Problembewältigung zu entsprechen. In die Planung sind daher die Probleme einzubeziehen und zu lösen, die das Vorhaben in seiner räumlichen Umgebung aufwirft. Die Grenze ist jedoch dort erreicht, wo ein eigenes umfassendes Planungskonzept eines anderen Planungsträgers erforderlich ist. Notwendig im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 VwVfG sind nur solche Folgemaßnahmen, die dazu dienen, nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit vorhandener Straßen und Wege vorzubeugen. Aus dieser Beschränkung ergibt sich, dass die Maßnahmen über den Anschluss bzw. die Anpassung der anderen Anlagen nicht wesentlich hinausgehen dürfen (vgl. BVerwG, Urteil vom 01.07.1999 – 4 A 27/98 –, Rn. 25, m. w. N., juris). Die von der Stadt Stuttgart geforderte endgültige Verkehrsführung überschreitet diese Grenze. Die von der Vorhabenträgerin in Anlage 14.3, Blatt 2A vorgeschlagene Verkehrsführung trägt den durch das Vorhaben verursachten Problemen hinreichend Rechnung. Die Umfahrungsschleifen nehmen den Verkehr der heutigen Wolframstraße auf und überwinden den Höhenunterschied, der aus der Errichtung des S-Bahn-Tunnels zur Straßenoberkante resultiert. Die geradlinige Führung stellt sich demgegenüber nicht als notwendige Maßnahme dar. Dies zeigt sich bereits daran, dass der vorläufige Endzustand über das Bauzeitende hinaus bestehen kann, ohne den bewältigten Konflikt erneut aufzuwerfen. Von der Notwendigkeit der geradlinigen Führung kann insoweit keine Rede sein.

Das Fehlen eines Planungskonzeptes des hierfür zuständigen Planungsträgers führt nicht dazu, dass hieraus eine notwendige Folgemaßnahme wird und von einem anderen Planungsträger bei Gelegenheit aus Gründen der Nützlichkeit oder Zweckmäßigkeit umgesetzt werden darf. Der gesetzlich für notwendige Folgemaßnahmen angeordnete Zuständigkeitswechsel stellt eine restriktiv auszulegende Ausnahme dar. Selbst wenn der für die andere Anlage zuständige Planungsträger mit einer weitreichenden Folgemaßnahme einverstanden ist, bleibt die gesetzliche Kompetenzord-



nung allen Hoheitsträgern vorgegeben. Sie können ihre Zuständigkeiten nicht ohne weiteres an andere abtreten (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.02.1988 – 4 C 54/84 –, Rn. 8, juris). Insoweit geht der Einwand der Stadt Stuttgart fehl, soweit eine Planung eines Dritten nicht vorliege, seien alle durch die Planfeststellung hervorgerufenen Probleme von der Planfeststellungsbehörde zu lösen. Die erklärte Absicht der Stadt Stuttgart, den existierenden Bebauungsplan für den streitgegenständlichen Bereich in absehbarer Zeit nicht umzusetzen, entbindet nicht von ihrer Verantwortung, ihre eigenen Angelegenheiten selbst zu regeln. Hierzu gehört die Frage, wie der Knotenpunkt am künftigen Budapester Platz und die Weiterführung der Wolfram- zur Cannstatter Straße gestaltet werden sollen. Bei erkanntem Bedarf ist sie hierzu gemäß § 1 Abs. 5 Satz 1 des Baugesetzbuches (BauGB) in Verbindung mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 3 BauGB geradezu aufgerufen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.04.1997 – 4 BN 1/97 –, Rn. 3, juris). Auch die Ansicht der Stadt Stuttgart, die endgültige Lage der Wolframstraße gestalte sich lediglich als Anpassung an die neue Lage der S-Bahn-Trasse, geht fehl. Eine Kompetenz für die Miterledigung selbstständiger städtebaulicher Planungsaufgaben, die über den Verknüpfungsbereich zwischen dem eisenbahnrechtlichen Vorhaben und dem übrigen Straßennetz weit hinausreichen, vermittelt § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 VwVfG nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.10.2010 – 9 A 12/09 –, Rn. 21, juris).

Vor dem Hintergrund dieser klar von der höchstrichterlichen Rechtsprechung abgesteckten Grenzen ist auch eine nach Auffassung der Stadt Stuttgart vorzunehmende Differenzierung nach der Wesentlichkeit der Änderung der Verkehrsführung nicht zielführend. Hiernach sei ihre eigene Kompetenz gegeben, wenn die Verkehrsführung nicht nur unwesentlich geändert werde, was vorliegend der Fall sei. An dieser Beurteilung ändert auch der Umstand nichts, dass die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses im Umfang des vorliegenden Antragsgegenstandes aufgehoben wird. Auch für das Änderungsverfahren gelten die vorgenannten von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze.

Zu 3.:

Alle weiteren, abseits der oben behandelten Fragestellungen von der Stadt Stuttgart aufgeworfenen Erwägungen führen zu keiner anderen Beurteilung. Insbesondere ist mit der Einordnung, bei der Maßnahme handelt es sich nicht um eine notwendige Folgemaßnahme, keine Verletzung der grundrechtlich nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG geschützten Selbstverwaltungsgarantie kommunaler Gebietskörperschaften verbunden. Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG gewährleistet den Gemeinden das Recht der Selbst-

verwaltung. Den Gemeinden ist ein grundsätzlich alle örtlichen Angelegenheiten umfassender Aufgabenbereich sowie die Befugnis zur eigenverantwortlichen Führung der Geschäfte in diesem Bereich zuerkannt (*Burghart* in: *Leibholz/ Rinck*, Grundgesetz, 73. Lieferung 03.2017, Art. 28 GG, Rn. 193). Folgerichtig fällt grundsätzlich jede Aufgabe, die einen Ortsbezug hat, in die Zuständigkeit der betroffenen Gemeinde. Der Entzug einer Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft unterliegt strengen Rechtfertigungsanforderungen. Eine Aufgabe mit relevantem örtlichem Charakter darf der Gesetzgeber den Gemeinden nur aus Gründen des Gemeininteresses, vor allem also dann entziehen, wenn anders die ordnungsgemäße Aufgabenerfüllung nicht sicherzustellen wäre. Demgegenüber scheidet das bloße Ziel der Verwaltungsvereinfachung oder Zuständigkeitskonzentration – etwa im Interesse der Übersichtlichkeit der öffentlichen Verwaltung – als Rechtfertigung eines Aufgabenentzugs aus. Auch Gründe der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der öffentlichen Verwaltung insgesamt rechtfertigen eine „Hochzonung“ nicht schon aus sich heraus, sondern erst dann, wenn ein Belassen der Aufgabe bei den Gemeinden zu einem unverhältnismäßigen Kostenanstieg führen würde. Eine zentralistisch organisierte Verwaltung könnte allerdings in vielerlei Hinsicht rationeller und billiger arbeiten; die Verfassung setzt diesen ökonomischen Erwägungen jedoch den politisch-demokratischen Gesichtspunkt der Teilnahme der örtlichen Bürgerschaft an der Erledigung ihrer öffentlichen Aufgaben entgegen und gibt ihm den Vorzug. Dass andere Aufgabenträger in größeren Erledigungsräumen dieselbe Aufgabe insgesamt wirtschaftlicher erledigen könnten, gestattet – jedenfalls grundsätzlich – keinen Aufgabenentzug (vgl. BVerfG, Beschluss vom 23.11.1988 – 2 BvR 1619/83 –, Rn. 62).

Die endgültige geradlinige Führung der Wolframstraße ist eine örtliche Angelegenheit der Stadt Stuttgart. Sie muss entscheiden, wie vor dem Hintergrund ihres eigenen Verkehrskonzeptes und ihrer städtebaulichen Vorstellungen die Gestaltung des Knotenpunktes am künftigen Budapester Platz und die Weiterführung der Wolfram- zur Cannstatter Straße erfolgen soll. Diese Aufgabe unterfällt ihrer Allzuständigkeit. Die von der Stadt Stuttgart vorgetragene Verletzung ihres Selbstverwaltungsrechtes geht damit von vornherein fehl. Wie die Vorhabenträgerin zutreffend bemerkt, stellt die Überlassung der Aufgabe keine Verletzung, sondern gerade die Respektierung ihres Selbstverwaltungsrechtes dar. Die Lasten, mit denen das Recht zur Ausübung des Selbstverwaltungsrechtes verbunden ist, nach dem Vortrag der Stadt Stuttgart etwa die Kosten für Planung und Umsetzung des Ausbaus der Wolframstraße sowie für den Abbruch der Provisorien, treffen sie auch gegen ihren Willen gleichsam als Kehrseite ihrer geschützten Rechtsposition. Das Vorliegen eines Ausnahmefalles, etwa

die finanzielle Überforderung beim Belassen dieser Aufgabe bei der Stadt Stuttgart, trug sie nicht vor und ist unter Berücksichtigung ihrer Eigenschaft als Landeshauptstadt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht naheliegend.

Für die provisorischen Umfahrungsschleifen trifft die Stadt Stuttgart die Unterhaltungslast. Sie ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Vielmehr resultiert diese Pflicht bereits aus dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss. Unter der laufenden Nummer 5.6003 ist in der Anlage 3 (Bauwerksverzeichnis) der Planunterlagen festgesetzt und bestandskräftig geworden. Für die änderungsbedingten notwendigen Folgemaßnahmen ergeben sich die Verantwortlichkeiten aus dem Bauwerksverzeichnis. Hiernach gehen die Überflutungsdüker in das Eigentum und die Unterhaltungslast der Stadt Stuttgart über. Dies ist folgerichtig. Sie stellen als notwendige Folgemaßnahme keine Betriebsanlage einer Eisenbahn dar und dienen dem Schutz von ausschließlich in der Baulast der Stadt Stuttgart liegenden Straßen. Nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 lit. a) des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG BW) gehören die Überflutungsdüker als Entwässerungsanlagen mit zum Straßenkörper. Dies gilt gleichermaßen für die zu installierende Lichtsignalanlage. Während die Vorhabenträgerin die Anlage samt Wasserstandsdetektion zu installieren hat, fällt ihre Unterhaltung und ihr Betrieb nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 StrG BW dem Träger der Straßenbaulast zu.

#### **B.4.9 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

Abgesehen von der Vorhabenträgerin selbst wird Grundeigentum Privater nicht in Anspruch genommen. Dagegen muss kommunales Eigentum in – wenn auch geringem – Umfang zusätzlich in Anspruch genommen werden. Hiervon ist die Stadt Stuttgart betroffen. Sie monierte, dass das Grunderwerbsverzeichnis nicht die aktuellen Eigentümer und Grundstückszuschnitte ausweise. Da die Stadt Stuttgart zwischenzeitlich Eigentümerin weiterer Grundstücke geworden sei, könne sie ihre Betroffenheit nicht ausmachen; es sei mit einer stärkeren Inanspruchnahme ihrer Flächen zu rechnen, als den Unterlagen zu entnehmen sei. Gegen die Inanspruchnahme an sich erhob sie keine Einwendungen.

Die Vorhabenträgerin passte die auf den Grunderwerb bezogenen Unterlagen an. Nach deren Prüfung ergeben sich keine Unterschiede hinsichtlich der Betroffenheit der Stadt Stuttgart; die Anstoßwirkung der ihr zur Beteiligung vorgelegten Unterlagen war gewährleistet. Zwar hat sie am Flurstück 9078/1 zwischenzeitlich Eigentum erworben. Dies indes nicht unbelastet: Der Planfeststellungsbeschluss vom 13.10.2006

in der Gestalt seiner letzten Änderung gestattet den Zugriff auf dieses (vor Katasteränderung als Flurstück Nr. 9078 bezeichnete) Grundstück im im Grunderwerbsverzeichnis ausgewiesenen Umfang. Dieses aus der Gestaltungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses (§ 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG) resultierende Zugriffsrecht der Vorhabenträgerin muss sich auch der neue Eigentümer entgegenhalten lassen. Daher ist allein die vorhabenbedingte zusätzliche vorübergehende Belastung für die Bewertung der Betroffenheit maßgeblich. Sie beträgt lediglich 0,37 Prozent der Gesamtfläche. Auch im Übrigen konnte die Stadt Stuttgart ihre Betroffenheit aus den vorgelegten Unterlagen ersehen: Das ursprüngliche, das heißt vor durchgeführter Katasteränderung bestehende Flurstück Nr. 9251 der Stadt Stuttgart wurde in die Flurstücke mit den Nrn. 9251 und 9251/1 zerlegt. Deren dingliche Belastung bleibt zusammengenommen gleich, deren vorübergehende Inanspruchnahme erhöht sich um 107 Quadratmeter (0,27 Prozent der Gesamtfläche). Dies sind zwar gegenüber den ursprünglichen Unterlagen zwei Quadratmeter mehr; in Anbetracht einer Grundstücksfläche von insgesamt 39.826 Quadratmetern zweifelt die Planfeststellungsbehörde nicht an der Eignung der Unterlagen, die Anstoßwirkung zu vermitteln. Zuletzt wird das Flurstück 9206/1 wie anfangs ausgewiesen mit 6,62 Prozent seiner Gesamtfläche zusätzlich vorübergehend in Anspruch genommen.

#### **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. Die Änderung der Umfahrungsschleifen führt zu wesentlichen Verbesserungen. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes der Wolframstraße mit der Nordbahnhofstraße wird verbessert, während die Belastung durch Immissionen nicht nur nicht zunimmt, sondern mit einer Verringerung zu rechnen ist. Belange Privater werden insgesamt nicht stärker beeinträchtigt. Das Selbstverwaltungsrecht der Stadt Stuttgart nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG wird von der Planung in ihrem Schutzbereich nicht berührt. Die von ihr aus der Vorhabenrealisierung resultierenden Lasten stellen einen Reflex dieses Rechts und nicht dessen Beeinträchtigung dar. Grundeigentum der Stadt Stuttgart wird zwar stärker in Anspruch genommen, jedoch nur in geringem Umfang und nur auf bereits planbefangenen Grundstücken. Den Belangen der betroffenen Leitungsträger kann durch den aufgenommenen Zusagenkatalog der Vorhabenträgerin entsprochen werden.

## **B.6 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 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 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, 25. PÄ (Los 4, Straßenführung und Rettungsbauwerk Wolframstraße)“,  
Bahn-km -0,400 bis -0,876 der Strecke 4861 Stuttgart - Filderstadt, Az. 591pä/011-2016#020 vom 26.07.2017

**Eisenbahn-Bundesamt**  
**Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart**  
**Stuttgart, den**  
**Az. 591pä/011-2016#020**  
**VMS-Nr. 3353174**

Im Auftrag

  
Runge  
