



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart  
Olgastraße 13  
70182 Stuttgart

Az. 591pä/015-2020#008  
Datum: 25.09.2020

2. Ausfertigung

## **Änderungsplanfeststellungsbeschluss**

gemäß § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG

für das Vorhaben

„Großprojekt Stuttgart-Ulm, PFA 1.5, 33. Planänderung "Nass-  
Löschwasserleitung"“

in Stuttgart

**Strecke 4715 Stuttgart Hbf - Bad Cannstatt**

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

## Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil .....	3
A.1	Feststellung des Plans .....	3
A.2	Planunterlagen .....	3
A.3	Zusagen .....	9
A.3.1	Ausführungsplanung .....	9
A.4	Konzentrationswirkung .....	9
A.5	Nebenbestimmungen .....	10
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge .....	10
A.7	Gebühr und Auslagen .....	10
B.	Begründung .....	11
B.1	Sachverhalt .....	11
B.1.1	Gegenstand der Planänderung .....	11
B.1.2	Durchführung des Planänderungsverfahrens .....	11
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	12
B.2.1	Rechtsgrundlage .....	12
B.2.2	Zuständigkeit .....	12
B.3	Umweltverträglichkeit .....	13
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Änderungsvorhabens .....	13
B.4.1	Planrechtfertigung .....	13
B.4.2	Brand- und Katastrophenschutz .....	13
B.5	Gesamtabwägung .....	15
B.6	Entscheidung über Gebühr und Auslagen .....	15
C.	Rechtsbehelfsbelehrung .....	16

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin), vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 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 geänderte Plan für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart-Ulm, PFA 1.5, 33. Planänderung "Nass-Löschwasserleitung"“ wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten, Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt, und durch die geänderte Planung ersetzt oder ergänzt wird. Im Übrigen bleibt der festgestellte Plan einschließlich seiner Besonderen Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Zusagen und Vorbehalte unberührt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Umstellung der trockenen zu einer befüllten Löschwasserleitung.

#### A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
A	Erläuterungsbericht zur Planänderung vom 12.03.2020, 14 Seiten	ergänzt Anlage 1; festgestellt
B	Stellungnahme der ARGE „Immissionsschutzbeauftragter S21&WeU“ vom 13.02.2020; 3 Seiten	nur zur Information
C	Gesamtinhaltsverzeichnis vom 30.08.2019	nur zur Information
1	Erläuterungsbericht Teil III vom 30.08.2019 Die Seiten 1, 5, 6, 102A, 124A und 125 C	ändert Anlage 1; festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
6	Regelquerschnitte	
6.1, Blatt 2A von 6	Regelquerschnitt; Tunnel zweigleisig, offene Bauweise (Tunnel Linksbogen) (Fernbahn), Str. 4813 Stg-Feuerbach-Ulm Hbf, Bau-km -3,683 bis -3,549 vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 2 von 6 festgestellt
6.1, Blatt 3A von 6	Regelquerschnitt; Tunnel zweigleisig, offene Bauweise (Tunnel Rechtsbogen) (Fernbahn), Str. 4813 Stg-Feuerbach-Ulm Hbf, Bau-km -3,549 bis -3,449 vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 3 von 6 festgestellt
6.1, Blatt 4A von 6	Regelquerschnitt; Tunnel eingleisig, bergm. Bauweise (Fernbahntunnel Linksbogen), Str. 4813 Stg-Feuerbach-Ulm Hbf, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 4 von 6 festgestellt
6.1, Blatt 5A von 6	Regelquerschnitt; Tunnel eingleisig, bergm. Bauweise (Fernbahntunnel Rechtsbogen), Str. 4813 Stg-Feuerbach-Ulm Hbf, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 5 von 6 festgestellt
6.1, Blatt 6A von 6	Regelquerschnitt; Tunnel zweigleisig, bergm. Bauweise (Fernbahn), Str. 4813 Stg-Feuerbach-Ulm Hbf, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 6 von 6 festgestellt
6.2, Blatt 2B von 7	Regelquerschnitt; Tunnel zweigleisig, offene Bauweise (Portal Rosensteintunnel) (Fernbahn), Str. 4715 Stg-Bad Cannstatt-Stuttgart Hbf Stat. -4,180 bis -4,129, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 2A von 7 festgestellt
6.2, Blatt 3B von 7	Regelquerschnitt; Tunnel zweigleisig, bergm. Bauweise (Rosensteintunnel) (Fernbahn), Str. 4715 Stg-Bad Cannstatt-Stuttgart Hbf Stat. -4,129 bis -3,560, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 3A von 7 festgestellt
6.2, Blatt 4B von 7	Regelquerschnitt; Tunnel zweigleisig, bergm. Bauweise (Kreuzungsbauwerk Ehmannastraße) (Fernbahn), Str. 4715 Stg-Bad Cannstatt-Stuttgart Hbf Stat. -3,560 bis -3,503, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 4A von 7 festgestellt
6.2, Blatt 5B von 7	Regelquerschnitt; Tunnel zweigleisig, offene/bergm. Bauweise (Kreuzungsbauwerk Ehmannastraße) (Fernbahn), Str. 4715 Stg-Bad Cannstatt-Stuttgart Hbf Stat. -3,503 bis -3,297, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 5A von 7 festgestellt
6.2, Blatt 6A von 7	Regelquerschnitt; Tunnel eingleisig, bergm. Bauweise (Fernbahntunnel Linksbogen), Str. 4715 Stg-Bad Cannstatt-Stuttgart Hbf, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 6 von 7 festgestellt
6.2, Blatt 7 von 7	Regelquerschnitt; Tunnel eingleisig, bergm. Bauweise (Fernbahntunnel Rechtsbogen), Str. 4715 Stg-Bad Cannstatt-Stuttgart Hbf, vom 12.03.2020	entfällt
6.3, Blatt 4A von 9	Regelquerschnitt; Trogbauwerk (Rosensteinstraße) (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief) Stat. -2,097 bis -1,915, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 4 von 9 festgestellt
6.3, Blatt 5A von 9	Regelquerschnitt; Trogbauwerk (Rosensteinstraße) (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief) Stat. -1,915 bis -1,886, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 5 von 9 festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
6.3, Blatt 6A von 9	Regelquerschnitt; Tunnel, offene Bauweise (Verzweigungsbauwerk Mittnachtstraße) (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief) Stat. -1,886 bis -1,877, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 6 von 9 festgestellt
6.3, Blatt 7A von 9	Regelquerschnitt; Tunnel, offene Bauweise (Verzweigungsbauwerk Mittnachtstraße) (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief) Stat. -1,877 bis -1,859, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 7 von 9 festgestellt
6.3, Blatt 8A von 9	Regelquerschnitt; Tunnel, offene Bauweise (Verzweigungsbauwerk Mittnachtstraße) (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief) Stat. -1,859 bis -1,790, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 8 von 9 festgestellt
6.4 Blatt 1B von 5	Regelquerschnitt; Tunnel, eingleisig, offene Bauweise (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief) Stat. -1,529 bis -1,207, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1A von 5 festgestellt
6.4 Blatt 2C von 5	Regelquerschnitt; Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief) Stat. -1,207 bis -0,784, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 2B von 5 festgestellt
6.4 Blatt 3C von 5	Regelquerschnitt; Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief) Stat. -0,497 bis -0,400, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 3B von 5 festgestellt
6.4 Blatt 5B von 5	Regelquerschnitt; Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise (S-Bahn), Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief) Stat. -0,765 bis -0,655, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 5A von 5 festgestellt
6.5 Blatt 2A von 10	Regelquerschnitt; Tunnel zweigleisig, offene Bauweise (Portal Rosensteintunnel) (S-Bahn), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt-Stg-Mittnachtstraße, Stat. -3,026 bis -2,974, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 2 von 10 festgestellt
6.5 Blatt 3A von 10	Regelquerschnitt; Tunnel zweigleisig, bergm. Bauweise (Rosensteintunnel) (S-Bahn), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt-Stg-Mittnachtstraße, Stat. -2,974 bis -2,399, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 3 von 10 festgestellt
6.5 Blatt 4B von 10	Regelquerschnitt; Tunnel zweigleisig, offene/bergm. Bauweise (Verzweigungsbauwerk Abstellbahnhof) (S-Bahn), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt-Stg-Mittnachtstraße, Stat. -2,399 bis -2,302, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 4A von 10 festgestellt
6.5 Blatt 5A von 10	Regelquerschnitt; Tunnel zweigleisig, offene Bauweise (Verzweigungsbauwerk Abstellbahnhof) (S-Bahn), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt-Stg-Mittnachtstraße, Stat. -2,302 bis -2,277, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 5 von 10 festgestellt
6.5 Blatt 6B von 10	Regelquerschnitt; Tunnel eingleisig, bergm. Bauweise (Unterfahrung Abstellbahnhof) (S-Bahn), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt-Stg-Mittnachtstraße, Stat. -2,277 bis -2,188, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 6A von 10 festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
6.5 Blatt 7B von 10	Regelquerschnitt; Tunnel eingleisig, bergm. Bauweise (Unterfahrung Abstellbahnhof) (S-Bahn), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt-Stg-Mittnachtstraße, Stat. -2,269 bis -2,172, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 7A von 10 festgestellt
6.5 Blatt 8A von 10	Regelquerschnitt; Tunnel eingleisig, bergm. Bauweise (Unterfahrung Fernbahndamm) (S-Bahn), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt-Stg-Mittnachtstraße, Stat. -2,188 bis -1,998, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 8 von 10 festgestellt
6.5 Blatt 9A von 10	Regelquerschnitt; Tunnel eingleisig, offene Bauweise (Richtungstunnel, S-Bahn), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt-Stg-Mittnachtstraße, Stat. -1,998 bis -1,877, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 9 von 10 festgestellt
6.5 Blatt 10A von 10	Regelquerschnitt; Tunnel eingleisig, offene Bauweise (Richtungstunnel, S-Bahn), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt-Stg-Mittnachtstraße, Stat. -1,920 bis -1,886, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 10 von 10 festgestellt
7	Bauwerkspläne	
7.1.10.3 Blatt 1B von 3	Bauwerksquerschnitt, Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise Feuerbach (Fernbahn), Strecke 4813 Stg.-Feuerbach -Ulm Hbf; Bau-km -3.6-30.000, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1A von 3 festgestellt
7.1.10.3 Blatt 2B von 3	Bauwerksquerschnitt, Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise Feuerbach (Fernbahn), Strecke 4813 Stg.-Feuerbach -Ulm Hbf; Bau-km -3.5-30.000, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 2A von 3 festgestellt
7.1.10.3 Blatt 3A von 3	Bauwerksquerschnitt, Tunnel, zweigleisig, offene Bauweise Feuerbach (Fernbahn), Strecke 4813 Stg.-Feuerbach -Ulm Hbf; Bau-km -3.6-83.277 bis -3.4-49.000, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 3 von 3 festgestellt
7.1.14.7 Blatt 1A von 1	Regelquerschnitt Rettungsausfahrt Prag, Strecke 4813 Stg.-Feuerbach -Ulm Hbf; Bau-km -2,688, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1 von 1 festgestellt
7.1.15.1 Blatt 1C von 1	Bauwerksgrundriss und Schnitte, Verbindungsbauwerk Nr. 1.5.1.B, Strecke 4813 Stg.-Feuerbach - Ulm Hbf, Bau-km -2.6-88.000, vom 06.07.2020	ersetzt Blatt 1B von 1 festgestellt
7.1.15.2 Blatt 1B von 1	Bauwerksgrundriss und Schnitte, Verbindungsbauwerk Nr. 1.5.1.C, Strecke 4813 Stg.-Feuerbach - Ulm Hbf, Bau-km -2.350, vom 06.07.2020	ersetzt Blatt 1A von 1 festgestellt
7.1.15.3 Blatt 1B von 1	Bauwerksgrundriss und Schnitte, Verbindungsbauwerk Nr. 1.5.1.E, Strecke 4813 Stg.-Feuerbach - Ulm Hbf, Bau-km -1.540, vom 06.07.2020	ersetzt Blatt 1A von 1 festgestellt
7.1.15.4 Blatt 1A von 1	Bauwerksgrundriss und Schnitte, Verbindungsbauwerk Nr. 1.5.1.D, Strecke 4813 Stg.-Feuerbach - Ulm Hbf, Bau-km -1,950, vom 06.07.2020	ersetzt Blatt 1 von 1 festgestellt
7.1.15.5 Blatt 1A von 1	Bauwerksgrundriss und Schnitte, Verbindungsbauwerk Nr. 1.5.1.F, Strecke 4813 Stg.-Feuerbach - Ulm Hbf, Bau-km -1,100, vom 06.07.2020	ersetzt Blatt 1 von 1 festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.1.15.6 Blatt 1B von 1	Bauwerksgrundriss und Schnitte, Verbindungsbauwerk Nr. 1.5.1.A, Strecke 4813 Stg.-Feuerbach - Ulm Hbf, Bau-km -3,173, vom 06.07.2020	ersetzt Blatt 1A von 1 festgestellt
7.2.1.3 Blatt 1C von 2	Bauwerksquerschnitt 1, Portal Rosensteintunnel (Fernbahn), Strecke 4715 Stg.-Bad Cannstatt-Stuttgart Hbf, Stat. -3.9-85.000, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1B von 2 festgestellt
7.2.1.3 Blatt 2B von 2	Bauwerksquerschnitt 2, Portal Rosensteintunnel (Fernbahn), Strecke 4715 Stg.-Bad Cannstatt-Stuttgart Hbf, Stat. -4.0-21.519, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 2A von 2 festgestellt
7.2.3.3 Blatt 1B von 2	Bauwerksquerschnitt 1, Tunnel, zweigleisig, bergm. Bauweise (Aufweitung Rosensteintunnel) (Fernbahn), Strecke 4715 Stg.-Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf, Stat. -3.5-60.773, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1A von 2 festgestellt
7.2.7.2 Blatt 1B von 1	Bauwerksschnitte, Verbindungsbauwerk 1.5.2.2 Fernbahn Bad Cannstatt (Schrägstollen), Strecke 4715 Stg.-Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf, Stat. -3.0-67.418 bis -3.0-19.974, vom 06.07.2020	ersetzt Blatt 1A von 1 festgestellt
7.2.9.2 Blatt 1C von 1	Bauwerksgrundriss, Verbindungsbauwerk 1.5.2.3 Fernbahn Bad Cannstatt, Strecke 4715 Stg.-Bad Cannstatt – Stuttgart Hbf, Stat. -2.6-73.457 bis -2.5-59.011, vom 06.07.2020	ersetzt Blatt 1B von 1 festgestellt
7.2.11.2 Blatt 1B von 1	Bauwerksschnitte, Verbindungsbauwerk 1.5.2.4 (Schrägstollen), Strecke 4715 Stg.-Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf, Stat. -2.2-03.836 bis -2.0-59.500, vom 06.07.2020	ersetzt Blatt 1A von 1 festgestellt
7.2.13.2 Blatt 1B von 1	Bauwerksschnitte, Verbindungsbauwerk 1.5.2.5 Fernbahn Bad Cannstatt (Schrägstollen), Strecke 4715 Stg.-Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf, Stat. -1.7- 79.085 bis -1.6-35.000, vom 06.07.2020	ersetzt Blatt 1A von 1 festgestellt
7.2.14.2 Blatt 1B von 1	Bauwerksschnitte, Verbindungsbauwerk 1.5.2.6 Fernbahn Bad Cannstatt (Schrägstollen), Strecke 4715 Stg.-Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf, Stat. -1.2-50.504 bis -1.1-50.000, vom 06.07.2020	ersetzt Blatt 1A von 1 festgestellt
7.2.15 Blatt 1B von 1	Verbindungsbauwerk Nr. 1.5.2.7 Bauwerksgrundriss und Schnitte, Strecke 4715 Stg.-Bad Cannstatt – Stuttgart Hbf, Bau-km -0.662, vom 06.07.2020	ersetzt Blatt 1A von 1 festgestellt
7.3.4.3 Blatt 1A von 4	Bauwerksquerschnitt 1, Verzweigungsbauwerk Mittnachtstraße mit Richtungstunneln (S-Bahn), Strecke 4805 Stg.-Nord - Stuttgarter Hbf (tief), Stat. -1.9-98.320, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1 von 4 festgestellt
7.3.4.3 Blatt 2A von 4	Bauwerksquerschnitt 2, Verzweigungsbauwerk Mittnachtstraße mit Richtungstunneln (S-Bahn), Strecke 4805 Stg.-Nord - Stuttgarter Hbf (tief), Stat. -1.9-11.174, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 2 von 4 festgestellt
7.4.1.3 Blatt 1A von 1	Bauwerksquerschnitt, Tunnel, offene Bauweise von/nach Stuttgart Hbf (SBahn), Strecke 4805 Stg.-Nord – Stuttgart Hbf (tief); Stat. -1,4-00.000, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1 von 1 festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.4.2.3 Blatt 1A von 1	Bauwerksquerschnitt, Tunnel offene Bauweise von/nach Stuttgart Hbf (SBahn), Strecke 4805 Stg.-Nord – Stuttgart Hbf (tief) Stat. -1.2-20.000, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1 von 1 festgestellt
7.4.3.3 Blatt 1A von 1	Bauwerksplan, Rettungsschacht Nordbahnhofstraße (S-Bahn), Strecke 4805 Stg.-Nord - Stuttgart Hbf (tief), Stat. -1.1-15.000 bis -1.0-61.800, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1 von 1 festgestellt
7.4.4.3 Blatt 1A von 1	Bauwerksquerschnitt, Tunnel, offene Bauweise von/nach Stuttgart Hbf (SBahn), Strecke 4805 Stg. -Nord – Stuttgart Hbf (tief), Stat. 0.9-70.000, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1 von 1 festgestellt
7.4.5.3 Blatt 1C von 2	Bauwerksquerschnitt, Tunnel, offene Bauweise von/nach Stuttgart Hbf (SBahn), Strecke 4805 Stg.-Nord – Stuttgart Hbf (tief), Stat. -0.7-00.000 vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1B von 2 festgestellt
7.4.5.4 Blatt 1C von 1	Bauwerksplan, Rettungsschacht Wolframstraße (S-Bahn), Strecke 4805 Stg.-Nord - Stuttgart Hbf (tief), Stat. -0.8-40.100 bis -0.8-18.400, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1B von 1 festgestellt
7.4.7.3 Blatt 1B von 2	Bauwerksquerschnitt, Tunnel, offene Bauweise von/nach Stuttgart Hbf (SBahn), Strecke 4805 Stg.-Nord – Stuttgart Hbf (tief), Stat. -0.4-28.000, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1A von 2 festgestellt
7.4.7.3 Blatt 2A von 2	Bauwerksquerschnitt, Tunnel, offene Bauweise von/nach Stuttgart Hbf (SBahn), Strecke 4805 Stg.-Nord – Stuttgart Hbf (tief), Stat. -0.3-90.000, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 2 von 2 festgestellt
7.5.1.3 Blatt 1D von 2	Bauwerksquerschnitt 1, Portal Rosensteintunnel (S-Bahn), Strecke 4716 Stg.-Bad Cannstatt - Stg.-Mittnachtstraße, Stat. -2.9-90.400, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1C von 2 festgestellt
7.5.1.3 Blatt 2B von 2	Bauwerksquerschnitt 2, Portal Rosensteintunnel (S-Bahn), Strecke 4716 Stg.-Bad Cannstatt - Stg.-Mittnachtstraße, Stat. -3.0-27.016, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 2A von 2 festgestellt
7.5.6.1 Blatt 1C von 1	Bauwerksplan, Rettungsschacht 1.5.5.2 am Rosensteintunnel, Strecke 4716 Stg.-Bad Cannstatt - Stg.-Mittnachtstraße, Stat. -2.5-42.860, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1B von 1 festgestellt
7.6.4 Blatt 1A von 1	Bauwerksquerschnitt, Regelzeichnung Knautschzone Fernbahntunnel, Tunnel, eingleisig, bergm. Bauweise (Fernbahn), vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 1 von 1 festgestellt
8	Leitungsbestands und -verlegepläne	
8.3 Blatt 2C von 22	Leitungsbestand- und Verlegeplan, Wasser, Strecke 4813 Stg.-Feuerbach – Ulm Hbf, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 2B von 22 festgestellt
8.3 Blatt 13A von 22	Leitungsbestand- und Verlegeplan, Wasser, Strecke 4716 und 4715 Stg.-Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 13 von 22 festgestellt
8.3 Blatt 15B von 22	Leitungsbestand- und Verlegeplan, Wasser, Strecke 4716 und 4715 Stg.-Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf, Strecke 4805 Stg.-Nord - Stuttgart Hbf (tief), vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 15A von 22 festgestellt



Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.3 Blatt 16C von 22	Leitungsbestand- und Verlegeplan, Wasser, Strecke 4716 und 4715 Stg.-Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf, Strecke 4805 Stg.-Nord - Stuttgart Hbf (tief), vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 16B von 22 festgestellt
8.3 Blatt 20B von 22	Leitungsbestand- und Verlegeplan, Wasser, Strecke 4805 Stg.-Nord – Stuttgart Hbf (tief), Strecke 4716 Stg.-Bad Cannstatt - Stg.-Mittnachtstraße, vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 20A von 22 festgestellt
8.3 Blatt 21B von 22	Leitungsbestand- und Verlegeplan, Wasser, Strecke 4805 Stg.-Nord – Stuttgart Hbf (tief), vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 21A von 22 festgestellt
8.3 Blatt 22B von 22	Leitungsbestand- und Verlegeplan, Wasser, Strecke 4805 Stg.-Nord – Stuttgart Hbf (tief), vom 12.03.2020	ersetzt Blatt 22A von 22 festgestellt
10	Flucht- und Rettungskonzept	
10.1	Flucht- und Rettungskonzept, Erläuterungsbericht vom 30.08.2019; die Seiten 1, 2, 18a, 25a	nur zur Information
10.2.3 Blatt 1A	Regelquerschnitt, Tunnel, eingleisig, Befahrbarkeit mit Rettungsfahrzeugen, Strecke 4813 Stg.-Feuerbach - Ulm Hbf, Strecke 4715 Stg.-Bad Cannstatt – Stuttgart Hbf, vom 12.03.2020	nur zur Information

### A.3 Zusagen

#### A.3.1 Ausführungsplanung

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Details zur grundsätzlichen Funktionsweise, zur Ausführungsplanung, zur Inbetriebnahme, zur Bedienung und zur Verwendung des Löschwassersystems abschnittsübergreifend und rechtzeitig vor Baubeginn mit den zuständigen Feuerwehren und dem Regierungspräsidium Stuttgart abzustimmen.

#### A.4 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

#### **A.5 Nebenbestimmungen**

Für die teilbefüllte Löschwasserversorgungsanlage ist eine Zustimmung im Einzelfall (ZiE) des Eisenbahn-Bundesamts notwendig. Diese Zustimmung vom 10.08.2020 (Gz.: 2140-21izbit/009-2101#077) liegt vor und ist mitsamt ihren Nebenbestimmungen einzuhalten.

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

Die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

#### **A.7 Gebühr und Auslagen**

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

## **B. Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

#### **B.1.1 Gegenstand der Planänderung**

Gegenstand der 33. Planänderung ist die Umstellung der trockenen zu einer befüllten Löschwasserleitung.

Die Befüllung des Löschwassersystems erfolgt über eine Pumpenzentrale im PFA 1.1. Infolgedessen entfallen alle geplanten Hydranten.

#### **B.1.2 Durchführung des Planänderungsverfahrens**

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 03.03.2020 Az. \*0003286094\* die Planänderung nach § 18d AEG i. V. m. § 76 VwVfG beantragt. Der Antrag ist am 26.03.2020 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 08.04.2020, Az. 591pä/015-2020#008, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange durchgeführt. Die Stadt Stuttgart und das Regierungspräsidium Stuttgart erhielten mit Schreiben vom 08.04.2020 Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Die Stellungnahmen der Stadt Stuttgart und des Regierungspräsidium Stuttgart enthielten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen.

Genehmigungsfähige Unterlagen wurden mit Schreiben vom 09.07.2020 vorgelegt.

## **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 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 Abs. 1 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG keines Anhörungsverfahrens und keiner öffentlichen Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses.

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

Das Vorhaben hat Änderungen von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zum Gegenstand. Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Umstellung der trockenen Löschwasserleitung zu einer befüllten Löschwasserleitung. Die Änderungen sind räumlich und sachlich eng begrenzt. Die hierdurch zusätzlich betroffenen, abwägungserheblichen Belange werfen Konflikte auf, die bewältigt werden können, ohne die Gesamtplanung in Frage zu stellen.

### **B.2.2 Zuständigkeit**

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

### **B.3 Umweltverträglichkeit**

Für das ursprüngliche Vorhaben war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, Satz 2 UVPG durchzuführen. Im Ergebnis der Vorprüfung ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

### **B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Änderungsvorhabens**

#### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Das durch diesen Beschluss geänderte Vorhaben genügt dem in der Rechtsprechung entwickelten Gebot der Planrechtfertigung. Es entspricht den Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und wird durch einen konkreten Bedarf getragen. Die der Ausgangsentscheidung zu Grunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt. Die mit diesem Beschluss zugelassene Änderung der Bauausführung schränkt weder Funktion noch Kapazität des Gesamtvorhabens ein und stellt keine tatsächlichen Hindernisse für dessen Verwirklichung dar. Auch das geänderte Gesamtvorhaben ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

#### **B.4.2 Brand- und Katastrophenschutz**

Im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung und der Abstimmung mit den zuständigen Feuerwehren wurde erkannt, dass das System der trockenen Löschwasserleitung im Ereignisfall bei den vorhandenen langen Tunneln als nicht ausreichend anzusehen ist. Gerade der große Höhenunterschied von 150 Metern im Fildertunnel und die damit verbundene Druckdifferenz sind technisch für die Feuerwehr nicht beherrschbar. Zudem erfordert die Befüllung der Trockenleitung einen großen Personeneinsatz der zu Lasten der Personenrettung geht. Bei den vorhandenen Tunnellängen kommt es des Weiteren zu langen Befüllzeiten.

Durch die nun vorgesehene drucklos befüllte nasse Löschwasserleitung in Verbindung mit leistungsstarken Pumpen steht innerhalb kurzer Zeit der erforderliche Entnahmedruck und die erforderliche Wassermenge von 800 l/min am Ereignisort zur Verfügung.

Die Konzeption der Löschwasserversorgungsanlage stellt eine Abweichung von der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ des Eisenbahn-Bundesamtes und der bauaufsichtlich eingeführten Richtlinie 853 (Eisenbahntunnel planen, bauen und instand halten) der

DB Netz AG dar. Der erforderliche Nachweis der gleichen Sicherheit wurde dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt und die Zustimmung im Einzelfall (ZiE) vom Referat 21 des Eisenbahn-Bundesamtes erteilt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist somit der Nachweis über die Machbarkeit und Realisierbarkeit des Vorhabens erbracht und zugleich der für die Planfeststellung anzulegende Maßstab erfüllt. Dass zum Entscheidungszeitpunkt nicht alle Detailfragen beantwortet und festgelegt sind, genügt den an den notwendigen Regelungsgehalt der Planfeststellung zu stellenden Anforderungen. Auch die eisenbahnrechtliche Planfeststellung ist Bauplanfeststellung. Fragen der späteren konkretisierenden Bauausführung sind jedenfalls dann nicht regelungsbedürftig, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt und die Beachtung der entsprechenden technischen Regelwerke sichergestellt ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 5. März 1997 – 11 A 5/96 –, Rn. 21 f., juris). Es genügt, wenn sich die Planfeststellungsbehörde Gewissheit darüber, dass die Problematik beherrschbar ist und das notwendige rechtliche Regelungsinstrumentarium bereitsteht, verschafft (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995 – 4 C 4/94 –, Rn. 34, juris).

Im Portalbereich werden die letzten 1.000 Meter zur Sicherung gegen Frost als Trockenleitung ausgeführt. Seitens des Regierungspräsidiums Stuttgart wurde zu Bedenken gegeben, dass sichergestellt sein muss, dass die Löschwasserleitung vor Eintreffen der Feuerwehr gefüllt und betriebsbereit ist. Die Vorhabenträgerin hat ausreichend dargelegt, dass die Befüllung der Löschwasserleitung über die Betriebszentrale zeitgleich mit der Alarmierung der Feuerwehr ausgelöst wird. Zu Beginn des Feuerwehereinsatzes im Tunnel steht daher mit den vorgesehenen Pumpen rechtzeitig Löschwasser zur Verfügung. Dies ist ausreichend.

Durch die ZiE und die dort festgelegten Nebenbestimmungen ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, technische Randbedingungen und die dort festgelegte Planung einzuhalten. Ferner ist die Ausführungsplanung entsprechend der ZiE von einem Gutachter nach maschinentechnischen, elektrotechnischen und hydraulischen Kriterien zu prüfen. Diese Prüfung hat zudem eine Bewertung der zwischen der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH und den Feuerwehren erfolgten Abstimmungen einschließlich der „Robustheit“ des Systems zu umfassen. Hierdurch sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Belange der Feuerwehren und die durch das Regierungspräsidium Stuttgart geäußerten Bedenken ausreichend berücksichtigt.

Da es sich bei der Löschwasserleitung um ein Gesamtsystem in den Planfeststellungsabschnitten 1.1, 1.2, 1.5 und 1.6a handelt wird bezüglich des Löschwassersystems auch auf die 13. Planänderung im PFA 1.6a und die 9. Planänderung im PFA 1.2 den

begründenden Teil dieser Bescheide verwiesen. Die Nachweise über die Machbarkeit und die Realisierbarkeit des Vorhabens sind erbracht und zugleich der für die Planfeststellung anzulegende Maßstab erfüllt. Zudem hat die Vorhabenträgerin in allen Planfeststellungsabschnitten die erforderlichen Abstimmungen mit der zuständigen Feuerwehr und dem Regierungspräsidium im Rahmen der Ausführung und Inbetriebnahme zugestimmt und ist entsprechend der ZIE hierzu auch verpflichtet. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen somit keine Bedenken hinsichtlich der Änderung der Löschwasserleitung.

#### **B.5 Gesamtabwägung**

Am gegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens bleiben im Verhältnis zur Gesamtplanung im Wesentlichen gleich, da sich die Änderung auf bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile gegenüber der bisherigen Planung beschränkt und im Vergleich zu dieser einen sehr geringen Umfang aufweisen. Die Änderung hat keine zusätzlichen, belastenden Auswirkungen von einigem Gewicht auf die Umgebung oder auf die Belange Betroffener. Deshalb und aufgrund der verbesserten Bereitstellung des Löschwassers ist die Vorhabenänderung geboten. Im Ergebnis lässt sie das Abwägungsergebnis der vorliegenden Planung unberührt.

#### **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 den vorstehenden Änderungsplanfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg**

**Schubertstraße 11**

**68165 Mannheim**

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

**Eisenbahn-Bundesamt**

**Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart**

**Stuttgart, den 25.09.2020**

**Az. 591pä/015-2020#008**

**EVH-Nr. 3436196**

Im Auftrag



(Dienstsiegel)