Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az: 59160-591pä/009-2014#022
Datum: 27.04.2015

3. Ausfertigung

Bescheid

**zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses
vom 16. Mai 2007,
Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.6a
(Zuführung Ober- und Untertürkheim)**

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

für das Vorhaben

„Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.6a, 5.PÄ - Tieferlegung Gradiente“,

in Stuttgart

**Bahn-km 1,898 bis 5,299 der Strecke 4703
und
Bahn-km 0,000 bis 0,165 der Strecke 4726**

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

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträger), vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 76 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und § 18b AEG folgenden

Bescheid:

A Verfügender Teil

A.1 Genehmigung des Plans

Der geänderte Plan für das Vorhaben „Großprojekte Stuttgart 21", PFA 1.6a, 5. PÄ – Tieferlegung Gradiente, 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 die Tieferlegung der Tunnelachsen 61 und 62 von Stuttgart Hbf nach Obertürkheim um bis zu vier Meter sowie dadurch bedingte Änderungen der Achsen 713 und 714 von der Abzweigung Wangen nach Untertürkheim.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht III Beschreibung des Planfeststellungsabschnittes 1.6a, Ergänzungen Stand 10.02.2015, 13 Seiten inklusive Deckblatt	
Anhang 1	Formular zur Umwelterklärung vom 08.12.2014 5 Seiten	Nur zur Information
Anhang 2	Wasserwirtschaftliche Stellungnahme zur Tieferlegung der Tunnelgradiente der ARGE WUG (Herr Dr. B. Gaukler) vom 15.09.2014, 1 Seite	Nur zur Information
Anhang 3	Stellungnahme zur Tieferlegung der Gradiente von WBI (Herr Prof. Dr.-Ing. Walter Wittke und Dr.-Ing. Martin Wittke) vom 13.08.2014, 2 Seiten	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
Anhang 4	Fahrdynamische und oberbautechnische Prüfung vom 21.11.2014, 2 Seiten	Nur zur Information
2.6	**Übersichtshöhenpläne Gleisplanung**	
Blatt 1A von 6	Übersichtshöhenplan (Achse 61) Stuttgart Hbf – Obertürkheim (- Esslingen) km 1,155 bis km 4,078 Maßstab 1:5000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 1 von 6
Blatt 2A von 6	Übersichtshöhenplan (Achse 61) Stuttgart Hbf – Obertürkheim (- Esslingen) km 4,078 bis km 7,220 Maßstab 1:5000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 2 von 6
Blatt 3A von 6	Übersichtshöhenplan (Achse 62) Obertürkheim (- Esslingen) - Stuttgart Hbf km 0,855 bis km 4,078 Maßstab 1:5000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 3 von 6
Blatt 4A von 6	Übersichtshöhenplan (Achse 62) Obertürkheim (- Esslingen) - Stuttgart Hbf km 4,078 bis km 7,220 Maßstab 1:5000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 4 von 6
Blatt 5A von 6	Übersichtshöhenplan (Achse 713) Abzweig Wangen – Untertürkheim – Waiblingen km 0,00 bis km 2,645 Maßstab 1:5000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 5 von 6
Blatt 6A von 6	Übersichtshöhenplan (Achse 714) Waiblingen – Untertürkheim – Abzweig Wangen km 0,00 bis km 1,112 Maßstab 1:5000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 6 von 6
5	**Höhenpläne Gleisplanung**	
5.1	**BA Stuttgart Hbf – Obertürkheim**	
5.1.1	**Stuttgart Hbf – Obertürkheim (Achse 61)**	
Blatt 4A von 11	Höhenplan (Achse 61) Stuttgart Hbf – Obertürkheim (- Esslingen) km 1,812 bis km 2,242 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 4 von 11
Blatt 5A von 11	Höhenplan (Achse 61) Stuttgart Hbf – Obertürkheim (- Esslingen) km 2,242 bis km 3,145 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 5 von 11
Blatt 6A von 11	Höhenplan (Achse 61) Stuttgart Hbf – Obertürkheim (- Esslingen) km 3,145 bis km 4,043 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 6 von 11
Blatt 7A von 11	Höhenplan (Achse 61) Stuttgart Hbf – Obertürkheim (- Esslingen) km 4,043 bis km 4,698 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 7 von 11
Blatt 8A von 11	Höhenplan (Achse 61) Stuttgart Hbf – Obertürkheim (- Esslingen) km 4,698 bis km 5,000 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 8 von 11

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
Blatt 9A von 11	Höhenplan (Achse 61) Stuttgart Hbf – Obertürkheim (- Esslingen) km 5,000 bis km 5,733 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 9 von 11
5.1.2	**Obertürkheim – Stuttgart Hbf (Achse62)**	
Blatt 4A von 11	Höhenplan (Achse 62) Obertürkheim (- Esslingen) – Stuttgart Hbf km 1,812 bis km 2,242 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 4 von 11
Blatt 5A von 11	Höhenplan (Achse 62) Obertürkheim (- Esslingen) – Stuttgart Hbf km 2,242 bis km 3,145 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 5 von 11
Blatt 6A von 11	Höhenplan (Achse 62) Obertürkheim (- Esslingen) – Stuttgart Hbf km 3,145 bis km 4,043 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 6 von 11
Blatt 7A von 11	Höhenplan (Achse 62) Obertürkheim (- Esslingen) – Stuttgart Hbf km 4,043 bis km 4,698 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 7 von 11
Blatt 8A von 11	Höhenplan (Achse 62) Obertürkheim (- Esslingen) – Stuttgart Hbf km 4,698 bis km 5,000 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 8 von 11
Blatt 9A von 11	Höhenplan (Achse 62) Obertürkheim (- Esslingen) – Stuttgart Hbf km 5,000 bis km 5,733 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 9 von 11
5.2	**BA Abzweig Wangen – Untertürkheim/Waiblingen**	
5.2.1	**Abzweig Wangen – Untertürkheim/Waiblingen (Achse 713)**	
Blatt 1A von 6	Höhenplan (Achse 713) Abzweig Wangen – Untertürkheim – Waiblingen km 0,000 bis km 0,139 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 1 von 6
Blatt 2A von 6	Höhenplan (Achse 713) Abfahrt Wangen – Untertürkheim – Waiblingen km 0,139 bis km 0,405 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 2 von 6
Blatt 3A von 6	Höhenplan (Achse 713) Abzweig Wangen – Untertürkheim – Waiblingen km 0,405 bis km 0,798 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 3 von 6
5.2.2	**Waiblingen/Untertürkheim – Abzweig Wangen (Achse 714)**	
Blatt 1A von 4	Höhenplan (Achse 714) Waiblingen – Untertürkheim – Abzweig Wangen km 0,000 bis km 0,132 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 1 von 4
Blatt 2A von 4	Höhenplan (Achse 714)	ersetzt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Waiblingen – Untertürkheim – Abzweig Wangen km 0,132 bis km 0,397 Maßstab 1: 1000/1000 vom 12.02.2015	Blatt 2 von 4
6	**Querschnitte**	
6.1	**BA Stuttgart Hbf – Obertürkheim (Achse 60)**	
Blatt 2A von 7	Bauwerksplan BA Stuttgart Hbf – Obertürkheim Tunnel in bergmännischer Bauweise Abzweig Wangen km 4,628 Maßstab 1:200 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 2 von 7
Blatt 3A von 7	Bauwerksplan BA Stuttgart Hbf – Obertürkheim Tunnel in bergmännischer Bauweise Abzweig Wangen km 5,239 Maßstab 1:200 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 2 von 7
7	**Bauwerkspläne**	
7.1	**BA Stuttgart Hbf – Obertürkheim**	
7.1.1	**Tunnel in bergmännischer Bauweise**	
Blatt 4A von 19	Bauwerksplan BA Stuttgart Hbf – Obertürkheim Tunnel in bergmännischer Bauweise Lageplan Verzweigungsbauwerke/Kreuzungsbereich Abzweig Wangen km 4,375 bis km 4,975 Maßstab 1:500 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 4 von 19
Blatt 5A von 19	Bauwerksplan BA Stuttgart Hbf – Obertürkheim Tunnel in bergmännischer Bauweise Längsschnitte Verzweigungsbauwerke/Kreuzungsbereich Abzweig Wangen km 4,375 bis km 4,975 Maßstab 1:500 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 5 von 19
Blatt 6A von 19	Bauwerksplan BA Stuttgart Hbf – Obertürkheim Tunnel in bergmännischer Bauweise Querschnitte Verzweigungsbauwerke/Kreuzungsbereich Abzweig Wangen Maßstab 1:100 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 6 von 19
Blatt 13A von 19	Bauwerksplan BA Stuttgart Hbf – Obertürkheim Tunnel in bergmännischer Bauweise Verbindungsbauwerke Nr. 1.6-03 bis Nr. 1.6-08 Maßstab 1:100/50 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 13 von 19
Blatt 14A von 19	Bauwerksplan BA Stuttgart Hbf – Obertürkheim Tunnel in bergmännischer Bauweise Verbindungsbauwerk Nr. 1.6-09 Maßstab 1:100/200 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 14 von 19
Blatt 15A von 19	Bauwerksplan BA Stuttgart Hbf – Obertürkheim Tunnel in bergmännischer Bauweise Verbindungsbauwerk Nr. 1.6-10 Maßstab 1:100/200 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 15 von 19
Blatt 18A von	Bauwerksplan	ersetzt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
19	BA Stuttgart Hbf – Obertürkheim Tunnel in bergmännischer Bauweise Tiefpunktentwässerung Querschnitt/Draufsicht km 4,273 bis km 4,908 Maßstab 1:50/200 vom 12.02.2015	Blatt 18 von 19
7.2	**BA Abzweig Wangen – Untertürkheim/Waiblingen**	
7.2.1	**Tunnel bergmännische Bauweise**	
Blatt 6A von 7	Bauwerksplan BA Abzweig Wangen – Untertürkheim - Waiblingen Tunnel in bergmännischer Bauweise Verbindungsbauwerk Nr. 1.6-13 Maßstab 1:100/200 vom 12.02.2015	ersetzt Blatt 6 von 7
19	**Ingenieurgeologie, Erd- und Ingenieurbauwerke**	
Anhang zu Anlagen 19 und 20	Teil4: Handlungskonzept Problemszenarien Vortriebsbegleitende Erkundungen und Handlungskonzepte zur Beherrschung von Wasserzutritten Stand November 2014 10 Seiten inklusive Deckblatt, zuzüglich den Anlagen 1.1, 4.1, 4.2, 4.3 und 4.4	ergänzt Anhang zu Anlagen 19 und 20

A.3 Nebenbestimmungen und Hinweise

A.3.1 VV BAU und VV BAU-STE

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau" (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen" (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

A.3.2 Vorerkundung

A.3.2.1 Die dem Tunnelausbruch vorauseilenden Erkundungsbohrungen sind so zu planen und vorzubereiten, dass ein Abdichten/ Injizieren der Bohrungen unter Drücken, die auf den Ruhespiegeldruck des Grundwassers im Oberen Muschelkalk bemessen sind, möglich ist. Die Kilometrierung und die Höhenlage der Ansatzpunkte und die gegebenenfalls erforderliche Verschließung der jeweiligen Erkundungsbohrung sind mit der unteren Wasserbehörde abzustimmen. Der Beginn der Bohrungen aus dem Tunnelvortrieb ist dem Eisenbahn-Bundesamt und der unteren Wasserbehörde vor Ausführungsbeginn rechtzeitig bekannt zu geben.

A.3.2.2 Aus den vorauseilenden Erkundungsbohrungen sind repräsentative, d. h., durch den Baubetrieb stofflich unbeeinflusste Grundwasserproben für hydrochemische Analysen zu entnehmen.

A.3.2.3 Die Beprobungshäufigkeit sowie die Parameter der hydrochemischen Analysen sind im Zuge der Ausführungsplanung mit der unteren Wasserbehörde abzustimmen. Die Untersuchungsergebnisse sind vom Sachverständigen für die Wasserwirtschaft (SVWW) zur Typisierung der Wässer in PIPER-Diagrammen darzustellen und zu bewerten. Die Diagramme sind der unteren Wasserbehörde vorzulegen.

A.3.2.4 In fachlich begründeten Fällen sind auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes oder der unteren Wasserbehörde zusätzliche Wasserproben entsprechend A.3.2.2 zu entnehmen, zu analysieren und zu bewerten.

A.3.3 Tunnel in bergmännischer Bauweise

A.3.3.1 Rechtzeitig vor Baubeginn ist die Ausführungsplanung mit allen erforderlichen Unterlagen (Maßnahmenbeschreibung, Lagepläne, Schnitte mit Höhenangaben in m ü. NN, stratigraphische Grenzen, Vortriebsklassen) der unteren Wasserbehörde zur Abstimmung vorzulegen.

A.3.3.2 Zur Vermeidung von Bildungen neuer Wegsamkeiten ist im Rahmen der Erstellung des Sprengkonzeptes durch den Sprengsachverständigen der SVWW einzubinden.

A.3.4 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.4 Sofortige Vollziehung

Die sofortige Vollziehung wird angeordnet.

A.5 Kosten

Die Kosten des Verfahrens trägt der Vorhabenträger. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Das Eisenbahn-Bundesamt hat am 16. Mai 2007 den Plan für das Vorhaben "Projekt S 21, Zuführung Ober- und Untertürkheim, PFA 1.6a", festgestellt. Der festgestellte Plan ist noch nicht abschließend umgesetzt worden. Gegenstand der vorliegenden Planänderung ist die Tieferlegung der Tunnelachsen 61 und 62 von Stuttgart Hbf nach Obertürkheim um bis zu vier Meter sowie dadurch bedingte Änderungen der Achsen 713 und 714 von der Abzweigung Wangen nach Untertürkheim.

Die wesentlichen technischen und baulichen Einzelheiten der Änderungen sind in den Planunterlagen beschrieben. Sie ersetzen insoweit die festgestellte Planung.

B.1.2 Verfahren

Die DB Netz AG, vertreten durch die DB Projekt Stuttgart - Ulm GmbH hat mit Schreiben vom 8. Dezember 2014, Az. I.GV(2) Do, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.6a, 5. PÄ - Tieferlegung Gradiente " beantragt. Der Antrag ist am 9. Dezember 2014 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 9. Dezember 2014 beantragte die Vorhabenträgerin die Anordnung der sofortigen Vollziehung dieses Bescheides.

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

In einem Gespräch am 4. Februar 2015 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen bzw. um Nachreichung weiterer Unterlagen gebeten.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 9. Februar 2015, Az. 59160-591pä/009-2014#022, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche

Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 3a, 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange durchgeführt. Die Landeshauptstadt Stuttgart und das Regierungspräsidium Freiburg erhielten mit Schreiben vom 12. Februar 2015 Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

BUND Landesverband Baden-Württemberg, LNV-Arbeitskreis Stuttgart, NABU, Gruppe Stuttgart e.V. und NaturFreunde Baden Württemberg erhielten auf deren Anregung hin mit Schreiben vom 5., 11., 30. März und 2. April 2015 ebenfalls Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Die Stellungnahme des Regierungspräsidiums Freiburg – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau – enthielt keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen.

Eine Stellungnahme der NaturFreunde Baden Württemberg ging trotz gesetzter Frist zur Stellungnahme bis zum Entscheidungszeitpunkt nicht ein.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landeshauptstadt Stuttgart Stellungnahme vom 13.03.2015, Gz.: StU 7831-10.07
2	BUND, Landesverband Baden-Württemberg e.V. Stellungnahme vom 19.03.2014 mit ergänzender Mail vom 30.03.2015
3	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. Stellungnahme vom 26.03.2015 mit Ergänzung vom 07.04.2015
4	NABU Baden-Württemberg

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahme vom 03.04.2015 mit Ergänzung vom 07.04.2015

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 Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zum Gegenstand. Gegenstand des Vorhabens ist die Tieferlegung der Gradiente. Die Änderungen sind räumlich und sachlich eng begrenzt. Die hierdurch zusätzlich betroffenen, abwägungserheblichen Belange werfen Konflikte auf, die bewältigt werden können, ohne die Gesamtplanung in Frage zu stellen.

B.2.2 Zuständigkeit

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

B.3 Umweltverträglichkeit

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

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

Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht. Die verfahrensleitende Verfügung wurde im Internet veröffentlicht.

Die für Umweltbelange zuständigen Fachbehörden der Landeshauptstadt Stuttgart sehen ebenfalls keine Bedenken bzw. zusätzliche Betroffenheiten.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Das durch diesen Bescheid geänderte Vorhaben genügt dem in der Rechtsprechung entwickelten Gebot der Planrechtfertigung. Es entspricht den Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und wird durch einen konkreten Bedarf getragen. Die dem Ausgangsbescheid zu Grunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt. Die mit diesem Bescheid zugelassene Änderung der

Bauausführung schränkt weder dessen Funktion noch dessen Kapazität ein und stellt keine tatsächlichen Hindernisse für die Verwirklichung des Gesamtprojektes dar.

B.4.2 Abzuwägende Belange

B.4.2.1 Wasserwirtschaft

Beim Auffahren im Bereich des Schachtes und des Zugangsstollens am Zwischenangriff Ulmer Straße traten starke Wasserzutritte auf. Die Hauptröhren der Tunnel würden mit ihren Tunnelfirsten die gleichen wasserführenden Schichten anschneiden. Durch das Absenken der Tunnelröhren, d. h. ein Verlegen des Ausbruchsbereichs in voll vergipste und damit quasi trockene Abschnitte des Gipskeupers, lassen sich die anfallenden Bauwassermengen stark reduzieren. Der mit der Absenkung einhergehende zusätzliche hydraulische Eingriff stellt aus wasserwirtschaftlicher Sicht zwar eine geringfügige Abweichung zu der bisher planfestgestellten Variante dar, die aber hinsichtlich des zugleich vermiedenen erwarteten Grundwasserandrangs im Bereich des Neckars kompensiert wird. Durch die geplante Absenkung sind gegenüber der ursprünglichen Variante deutlich geringere Wassermengen zu erwarten.

Die verbleibende Deckschichtmächtigkeit über dem Mineralwasserleiter im Oberen Muschelkalk ist trotz der beantragten Tieferlegung mit ca. 35 Metern immer noch größer als die minimale Deckschichtmächtigkeit der bereits planfestgestellten Trassenführung im Bereich des Gablenbergs mit ca. 32 Metern. Insofern ist die Wahrscheinlichkeit eines hydraulischen Kurzschlusses bei den tiefergelegten Ausbruchstrecken ähnlich gering wie bei der bereits planfestgestellten Variante. Diese Einschätzungen werden durch Erkenntnisse, die beim Auffahren im Bereich des Schachtes und des Zugangsstollen am Zwischenangriff Ulmer Straße sowie durch vorauseilende Horizontalbohrungen gewonnen wurden, bestätigt.

Durch die vortriebsbegleitenden Vorerkundungen und die Handlungskonzepte, die umfangreicher und detaillierter als die bereits planfestgestellten sind, sind ausreichend vorsorgende Maßnahmen getroffen, um unvorhergesehene Wasserzutritte frühzeitig zu erkennen und im Vorfeld des Tunnelausbruchs gegebenenfalls abzudichten.

Die von einer anerkannten Vereinigung eingewendete ungenügende Prognosefähigkeit des Grundwasserströmungsmodells und auch des Prüfmodells aufgrund der Problematik im Bereich des Zwischenangriffs Ulmer Straße aufgrund einer lokalen Abweichung der geologischen Verhältnissen von den Erkundungsergebnissen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Da das Modell der Vorhabenträgerin und das Prüfmodell übereinstimmende Ergebnisse liefern, besteht kein Anlass, an deren Prognosefähigkeit zu zweifeln. Insofern ist ein zusätzliches Risiko für die Heil- und Mineralquellen nicht erkennbar. Durch die Tieferlegung der Gradiente werden günstigere geologische und hydrologische Verhältnisse für den Tunnelbau geschaffen. Zu diesem Ergebnis gelangt auch die für den Heilquellen- und Mineralwasserschutz zuständige Fachbehörde der Landeshauptstadt Stuttgart.

B.4.2.2 Grunderwerb

Die Tieferlegung der Gradiente hat keine Auswirkungen auf den Grunderwerb. Durch die Planänderung sind Grundstücke weder erstmals noch stärker als im Planfeststellungsbeschluss vom 16. Mai 2007 (Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.6a) geregelt betroffen. Vielmehr sind aufgrund der größeren Überdeckung zwischen den unterfahrenen Gebäuden und den Tunnelröhren infolge der Tieferlegung geringere vortriebsbedingte Setzungen als in der planfestgestellten Variante zu erwarten. Eine weitere Beteiligung der Eigentümer, deren Grundstücke von der Gradientenabsenkung berührt sind, war daher nicht erforderlich. Der Planfeststellungsbeschluss vom 16. Mai 2007 lässt bereits die Unterfahrung ihrer Grundstücke zu. Da sich die Lage der Tunnelröhre nur der Höhe nach und nicht in der Ebene ändert, wird kein Grundstück stärker oder wesentlich anders als bislang planfestgestellt beansprucht. Infolgedessen werden die von nicht formell am Verfahren beteiligten Privatpersonen, deren Grundstücke unterfahren werden, geäußerten Einwendungen, die Tieferlegung der Tunnelröhren um vier Meter werde zu stärkeren Grundstückbeeinträchtigungen führen, zurückgewiesen. Sie sind unbegründet. Gegenüber der planfestgestellten Variante gehen mit der Vorhabensänderung für deren Grundstücke und den darauf gelegenen Gebäuden keine zusätzlichen Risiken einher. Dies ergibt sich zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zum einen aus den sachverständig getroffenen Aussagen der Vorhabenträgerin und zum anderen aus der Tatsache, dass weder die für Geologie noch die für Gewässerschutz zuständigen Fachbehörden Bedenken äußerten, sondern das Vorhaben ausdrücklich befürworten. Nichtsdestotrotz hat die Vorhabenträgerin zur Bewältigung unwahrscheinlicher, aber nicht gänzlich

ausschließbarer Komplikationen ein Konzept entwickelt, zu dessen Umsetzung sie verpflichtet ist. Damit kommt sie ihrer Vorsorgepflicht, die sich bereits aus dem Beschluss vom 16. Mai 2007 ergibt, nach. Damit ist die Beherrschbarkeit von möglicherweise auftretenden Problemen sichergestellt, was dem Maßstab der Planfeststellung genügt.

B.4.2.3 Gradientenneigung

Die maximale Gradientenneigung von 33 Promille wurde nicht erhöht und ist bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 16. Mai 2007 vgl. hierzu Seite 314) genehmigt. Es wurde lediglich der Bereich mit der maximalen Gradientenneigung um wenige Meter verlängert. Die vorliegende fahrdynamische und oberbautechnische Prüfung sowie die gleisgeometrische Prüfung bestätigen die grundsätzliche Machbarkeit der Trassierung. Somit sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Änderungen der damaligen Entscheidungsgrundlage gegeben.

B.4.2.4 Geologische Vorerkundungen

Die geologischen Vorerkundungen waren und sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend. Sowohl die verschiedenen Erkundungsphasen als auch die Erfahrungen beim Herstellen des Schachtes Ulmer Straße wurden berücksichtigt und ergeben in Verbindung mit den vorauseilenden Erkundungen eine ausreichende Vorerkundung. Auch die planfeststellungsübergreifende Ermittlung des Druckwasserspiegels durch eine Vielzahl von Messstellen sowie die fachspezifischen Erkenntnisse des Stuttgarter Amt für Umweltschutz fließen mit ein.

Auch seitens des tunnelbautechnischen Sachverständigen, des SVWW und des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau des Regierungspräsidiums Freiburg wurden keine Bedenken bezüglich einer unzureichenden Vorerkundung geäußert.

B.4.2.5 Flucht- und Rettungskonzept

Die geringe Tieferlegung der Gradiente hat keinerlei Auswirkungen auf die maßgebenden Parameter für das Flucht- und Rettungskonzept. Weder die Abstände zwischen den Verbindungsbauwerken noch die Verbindungsbauwerke selbst werden

derart verändert, dass Anpassungen im Flucht- und Rettungskonzept erforderlich werden. Auswirkungen auf das Rettungskonzept durch die Planänderung sind somit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

B.5 Anordnung von Nebenbestimmungen

B.5.1 VV BAU und VV BAU-STE

Im verfügenden Teil ist dem Vorhabenträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 – 11 A 5/96).

B.5.2 Vorerkundungen, Handlungskonzepte und Grundwassersperren

Die durchzuführenden Vorerkundungen und die Handlungskonzepte stellen vorsorgliche Maßnahmen dar, mit denen unvorhergesehene Wasserzutritte frühzeitig erkannt werden können und auf geologische Gegebenheiten reagiert werden kann, um im Vorfeld des Tunnelausbruchs die erforderlichen Sicherheits- und Vorkehrungsmaßnahmen zu treffen.

Die vom Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart geforderten Nebenbestimmungen zu Handlungskonzept und Grundwassersperren sind im Planfeststellungsbeschluss vom 16. Mai 2007 unter der Ziff. A/VII/6.1.16.1 und A/VII/6.1.15.2.2 bereits geregelt und mussten daher nicht erneut aufgenommen werden.

B.5.3 Tunnel in bergmännischer Bauweise

Die Einbindung des Amtes für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart in die Ausführungsplanung als eigentlich zuständige Fachbehörde für den Heil- und Mine-

ralquellenschutz erfolgt auf dessen Anregung hin und ist als Vorkehrung zum Wohle der Allgemeinheit und zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf die Rechte anderer angemessen.

Durch die Einbindung des SVWW in die Erstellung des Sprengkonzeptes ist sichergestellt, dass der erforderliche Sachverstand zur Vermeidung von Bildungen neuer Wegsamkeiten eingebunden ist.

Die vom Amt für Umweltschutz geforderte Einbindung des Bauvorlageberechtigten ist bereits in der über Nebenbestimmung A.3.1 für die Vorhabenträgerin zu beachtenden VV BAU geregelt. Gleiches gilt für die Überwachung der Bauwasserhaltung, die im Planfeststellungsbeschluss vom 16. Mai 2007 unter A/VII/6.1.13.5 geregelt ist.

Zuständig für die Genehmigung der Sprengkonzepte ist das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau des Regierungspräsidiums Freiburg. Eine Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange in diesem Zusammenhang ist durch dieses durchzuführen.

B.6 Gesamtabwägung

Am gegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens bleiben im Verhältnis zur Gesamtplanung im Wesentlichen gleich, da sich die Änderung auf bestimmt räumlich und sachlich abgrenzbare Teile gegenüber der bisherigen Planung beschränkt. Die Änderung hat keine zusätzlichen, belastenden Auswirkungen von einigem Gewicht auf die Umgebung oder auf die Belange Betroffener. Deshalb und wegen der mit der Änderung einhergehenden Vermeidung baubedingter erheblicher Grundwasserzutritte ist die Vorhabensänderung wasserwirtschaftlich geboten. Im Ergebnis lässt sie das Abwägungsergebnis der vorliegenden Planung unberührt.

B.7 Sofortige Vollziehung

Die Entscheidung zur sofortigen Vollziehbarkeit dieses Bescheides beruht auf § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 4 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Der Antrag ist statthaft, da dieser Bescheid nicht gem. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 3 VwGO in Verbin-

dung mit § 18e Absatz 2 Satz 1 AEG von Gesetzes wegen sofort vollziehbar ist. Der Planfeststellungsabschnitt 1.6a ist vom vordringlichen Bedarf der Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) nicht umfasst (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 11. November 2013 – 5 S 1036/13 –, juris).

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

Die unverzügliche Umsetzung der mit diesem Änderungsvorhaben genehmigten Maßnahmen liegt im öffentlichen Interesse. Seit der Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 1.6a (Zuführung Ober- und Untertürkheim) vom 16. Mai 2007 in Bestandskraft erwuchs, besteht an der Verwirklichung des Projektes „Stuttgart 21" insgesamt ein öffentliches Interesse. Hieran nimmt auch die rechtzeitige Verwirklichung der dazugehörigen Teilabschnitte teil. Dies trifft auf die hier betroffene Planänderung zu. Die 5. Planänderung wird erforderlich, da im Bereich des Schachtes und des Zugangsstollen am Zwischenangriff Ulmer Straße starke Wasserzutritte aufgetreten sind. Die Hauptröhren der Tunnel hätten mit ihren Tunnelfirsten die gleichen wasserführenden Schichten angeschnitten. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist die Planänderung daher zu befürworten und stellt damit im Hinblick auf öffentliche Belange eine Verbesserung dar. Auswirkungen auf private Belange Dritter sind mit der Planänderung nicht verbunden.

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

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

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

B.7 Kostenentscheidung

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

C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg

Schubertstraße 11

68165 Mannheim

erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/ Stuttgart, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Bescheid hat gem. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 4 VwGO keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Bescheid gem. § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Bescheides beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg gestellt und begründet werden.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Stuttgart, den 27.04.2015

Az.: 59160-591pä/009-2014#022

VMS-Nr.: 3324761

Im Auftrag

[redacted]