



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Südenstraße 44
76135 Karlsruhe

Az. 591ppw/080-2018#021
Datum: 17.12.2021

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„S21 PFA 1.6b "Abstellbahnhof Untertürkheim"“

in der Gemeinde Stuttgart

Bahn-km -0,115 bis 2,560

der Strecke 4720 Untertürkheim - Kornwestheim

**Vorhabenträgerin:
DB Netz AG,**

**vertreten durch:
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	4
A.3	Konzentrationswirkung	12
A.4	Nebenbestimmungen	13
A.4.1	Anordnung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung	13
A.4.2	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	13
A.4.3	Naturschutz und Landschaftspflege	14
A.4.4	Kompensationsverzeichnis	14
A.4.5	Immissionsschutz	14
A.4.6	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	20
A.4.7	Brand- und Katastrophenschutz	20
A.4.8	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	21
A.4.9	Straßen, Wege und Zufahrten	21
A.4.10	Städtebauliche Belange	21
A.4.11	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	22
A.4.12	Unterrichtungspflichten	22
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	22
A.5.1	Zusagen gegenüber Amt für Umwelt, Landeshauptstadt Stuttgart (LHS)	22
A.5.2	Zusagen gegenüber LHS Stuttgart	23
A.5.3	Zusagen gegenüber Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)	24
A.5.4	Zusagen gegenüber DB Cargo	24
A.5.5	Zusagen gegenüber Verband Region Stuttgart (VRS)	24
A.5.6	Zusagen gegenüber Unitymedia BW und Unitymedia	24
A.5.7	Zusagen gegenüber Netze BW und Stuttgarter Netze GmbH	25
A.5.8	Zusagen gegenüber der Höheren Naturschutzbehörde	26
A.5.9	Zusagen gegenüber dem Unfallversicherungsträger	26
A.5.10	Zusage gegenüber der Unteren Wasserbehörde	27
A.6	Vorbehalte zum Brand- und Sicherheitskonzept	27
A.7	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	27
A.8	Sofortige Vollziehung	27
A.9	Gebühr und Auslagen	28
B.	Begründung	29
B.1	Sachverhalt	29
B.1.1	Gegenstand des Gesamtvorhabens	29
B.1.2	Gegenstand des Vorhabens S21, PFA 1.6b	31
B.1.3	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	33
B.1.4	Anhörungsverfahren	33
B.1.5	Einleitung des 2. Planänderungsverfahrens „Dohlen und Zufahrt“	41
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	41
B.2.1	Rechtsgrundlage	41

B.2.2	Zuständigkeit	42
B.3	Umweltverträglichkeit	42
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	42
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	42
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	53
B.4.1	Planrechtfertigung.....	53
B.4.2	Abschnittsbildung.....	67
B.4.3	Variantenentscheidung.....	69
B.4.4	Raumordnung und Landesplanung	81
B.4.5	Wasserhaushalt	82
B.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege	88
B.4.7	Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)	101
B.4.8	Artenschutz.....	102
B.4.9	Klima und Luft.....	107
B.4.10	Immissionsschutz	108
B.4.11	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.....	144
B.4.12	Landwirtschaft.....	145
B.4.13	Denkmalschutz	145
B.4.14	Brand- und Katastrophenschutz	146
B.4.15	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	149
B.4.16	Straßen, Wege und Zufahrten	150
B.4.17	Kampfmittel.....	152
B.4.18	Sonstige öffentliche Belange	153
B.4.19	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	154
B.4.20	Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen.....	158
B.5	Gesamtabwägung	159
B.6	Sofortige Vollziehung.....	160
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	160
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	161

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „S21 PFA 1.6b "Abstellbahnhof Untertürkheim"" in der Gemeinde Stuttgart, Bahn-km -0,115 bis 2,560 der Strecke 4720 Untertürkheim - Kornwestheim, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen und Vorbehalten festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen der Neubau eines Abstellbahnhofs auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Stuttgart-Untertürkheim. Das Vorhaben umfasst insbesondere folgende Anlagen:

- Abstellgleise für Züge des Regional- und Fernverkehrs,
- eine Außenreinigungsanlage bestehend aus dem 128 m langen Hallenbereich sowie Vorstell- und Abtropfgleis,
- eine Innenreinigungsanlage mit einer Länge von 400 m und
- ein Technikgebäude für die Innenreinigungsanlage mit Lager-, Sozial- und Büroräumen.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Inhalts- und Abkürzungsverzeichnis, 16.04.2021, 15 Seiten	Nur zur Information
1	Erläuterungsbericht	
	Teil 1: Allgemeiner Teil Stand: 11.12.2018, 74 Seiten	Festgestellt
	Teil 2: Darstellung der Variantenauswahl Stand: 07.11.2018, 219 Seiten	Festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Teil 3: Beschreibung des Planfeststellungsabschnittes Stand: 16.04.2021, 74 Seiten zzgl. Anlage Einleitmengen (7 Seiten)	Festgestellt
2	Übersichtspläne	
2.1	Übersichtskarte Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz Stand: 31.08.2018	Nur zur Information
2.2	Gesamtübersichtsplan der ABS/NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg Stand: 31.08.2018	Nur zur Information
2.3	Übersichtskarte Kerngebiete Stuttgart 21 Stand: 31.08.2018	Nur zur Information
2.4	Übersichtslageplan Maßstab 1 : 5.000 Stand: 16.04.2021	Nur zur Information
3	Lagepläne	
3.1	Lagepläne Neubau	
3.1.1	Lageplan Neubau km 1,475 bis 2,560 (Strecke 4720) Stand: 10.04.2019; Maßstab 1 : 1000	Festgestellt
3.1.2	Lageplan Neubau km 0,615 bis 1,475 (Strecke 4720) Stand: 16.04.2021; Maßstab 1 : 1000	Festgestellt
3.1.3	Lageplan Neubau km -0,115 bis 0,615 (Strecke 4720) Stand: 10.04.2019; Maßstab 1 : 1000	Festgestellt
3.2	Lagepläne Einzugsflächen für Schmutz- und Regenwasser	
3.2.1	Lageplan Einzugsflächen für Schmutz- und Regenwasser km 1,475 bis 2,560 (Strecke 4720) Stand: 31.08.2018; Maßstab 1 : 1000	Nur zur Information
3.2.2	Lageplan Einzugsflächen für Schmutz- und Regenwasser km 0,615 bis 1,475 (Strecke 4720) Stand: 16.04.2021; Maßstab 1 : 1000	Nur zur Information
3.2.3	Lageplan Einzugsflächen für Schmutz- und Regenwasser km -0,115 bis 0,615 (Strecke 4720) Stand: 10.04.2019; Maßstab 1 : 1000	Nur zur Information
4	Bauwerksverzeichnis Stand 16.04.2021, 19 Seiten	Festgestellt
5	Höhenpläne	
5.1	Längsschnitt Gleis 207, km 1,475 bis 1,840 (Strecke 4720) Stand: 31.08.2018	Festgestellt
5.2	Längsschnitt Gleis 207/111, km 0,615 bis 1,475 (Strecke 4720) Stand: 31.08.2018	Festgestellt
5.3	Längsschnitt Gleis 111, km 0,098 bis 0,613 (Strecke 4720) Stand: 31.08.2018	Festgestellt
6	Querschnitte	
6.1	Querschnitt 1, km 0,625 (Strecke 4720) Maßstab 1 : 100 Stand 31.08.2018	Festgestellt
6.2	Querschnitt 2, km 1,320 (Strecke 4720) Maßstab 1 : 100 Stand 31.08.2018	Festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
6.3	Querschnitt 3, km 1,6313 (Strecke 4720) Maßstab 1 : 100 Stand 31.08.2018	Festgestellt
7	Bauwerkspläne	
7.1	Hochbauten	
7.1.1	Containerabstellung	
7.1.1.1	Lageplan Containerabstellung Maßstab 1 : 500 Stand: 31.08.2018	Festgestellt
7.1.1.2	Grundriss und Draufsicht Containerabstellung, Maßstab 1 : 100/200, Stand: 31.08.2018	Festgestellt
7.1.1.3	Schnitte und Ansichten Containerabstellung, Maßstab 1 : 100, Stand: 31.08.2018	Festgestellt
7.1.2	Weichenheizungsstationen	
7.1.2.1	Bauwerksplan Weichenheizungsstation EWHA W1 Maßstab 1 : 20/100, Stand 31.08.2018	Festgestellt
7.1.2.2	Bauwerksplan Weichenheizungsstation EWHA W2 Maßstab 1 : 20/100, Stand 31.08.2018	Festgestellt
7.1.3	Zugvorheizungsstationen	
7.1.3.1	Bauwerksplan Zugvorheizungsstation EZVA Z1 Maßstab 1 : 50, Stand 31.08.2018	Festgestellt
7.1.3.2	Bauwerksplan Zugvorheizungsstation EZVA Z2 Maßstab 1 : 50, Stand 31.08.2018	Festgestellt
7.1.4	Außenreinigungsanlage (ARA)	
7.1.4.1	Grundriss Außenreinigungsanlage, Maßstab 1 : 200 Stand: 12.12.2016	Festgestellt
7.1.4.2	Schnitt Außenreinigungsanlage, Maßstab 1 : 100 Stand: 12.12.2016	Festgestellt
7.1.5	Innenreinigungsanlage (IRA)	
7.1.5.1	Grundriss Innenreinigungsanlage, Maßstab 1 : 500 Stand: 12.12.2016	Festgestellt
7.1.5.2	Schnitt Innenreinigungsanlage, Maßstab 1 : 50 Stand: 12.12.2016	Festgestellt
7.1.6	Innenreinigungsanlage (IRA) Technikgebäude	
7.1.6.1	Lageplan IRA-Technikgebäude, Maßstab 1 : 500 Stand: 16.04.2021	Festgestellt
7.1.6.2	Grundrisse EG – 2.OG IRA-Technikgebäude, Stand: 30.08.2018	Festgestellt
7.1.6.3	Schnitte IRA-Technikgebäude, Maßstab 1 : 100 Stand: 30.08.2018	Festgestellt
7.1.6.4	Ansichten IRA-Technikgebäude, Maßstab 1 : 100 Stand: 30.08.2018	Festgestellt
7.2	Konstruktive Bauwerke	
7.2.1	Lageplan Stützwand Zufahrt Augsburgsberger Straße Maßstab 1 : 200/100, Stand 16.04.2021	Festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8	Kabel- und Leitungspläne	
8.1	Lageplan Kabel- und Leitungspläne km 1,475 bis 5,560 (Strecke 4720) Maßstab 1 : 1000, Stand: 31.08.2018	Nur zur Information
8.2	Lageplan Kabel- und Leitungspläne km 0,615 bis 1,475 (Strecke 4720) Maßstab 1 : 1000, Stand: 16.04.2021	Nur zur Information
8.3	Lageplan Kabel- und Leitungspläne km -0,115 bis 0,615 (Strecke 4720) Maßstab 1 : 1000, Stand: 10.04.2019	Nur zur Information
9	Grunderwerb	
9.1	Erläuterungsbericht zum Grunderwerbsverzeichnis, 6 Seiten, Stand 28.01.2021	Festgestellt
9.2.1	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Cannstatt, 1 Seiten, Stand: 10.04.2019	Festgestellt
9.2.2	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Untertürkheim, 1 Seiten, Stand: 16.04.2021	Festgestellt
9.2.3	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Zuffenhausen, 1 Seiten, Stand: 28.01.2021	Festgestellt
9.2.4	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Münster, 1 Seiten, Stand: 28.01.2021	Festgestellt
9.2.5	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Mühlhausen, 1 Seiten, Stand: 28.01.2021	Festgestellt
9.2.6	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Stuttgart, 4 Seiten, Stand: 28.01.2021	Festgestellt
9.3	Lagepläne Grunderwerb	
9.3.1	Lageplan Grunderwerb km 1,475 bis 2,560 (Strecke 4720) Maßstab 1 : 1000, Stand: 31.08.2018	Festgestellt
9.3.2	Lageplan Grunderwerb km 0,615 bis 1,475 (Strecke 4720) Maßstab 1 : 1000, Stand: 16.04.2021	Festgestellt
9.3.3	Lageplan Grunderwerb km -0,115 bis 0,615 (Strecke 4720) Maßstab 1 : 1000, Stand: 31.08.2018	Festgestellt
9.3.4	Lageplan Grunderwerb Ausgleichsfläche Gemarkung Untertürk- heim km 7,395 bis 7,825 (Strecke 4700) Maßstab 1 : 1000, Stand: 10.04.2019	Festgestellt
9.3.5	Lageplan Grunderwerb Ausgleichsfläche Gemarkung Zuffen- hausen Maßstab 1 : 1000, Stand: 28.01.2021	Festgestellt
9.3.6 bis 9.3.13	Unterlagen entfallen aufgrund von Planänderungen	Bleibt frei
9.3.14	Lageplan Grunderwerb Ausgleichsfläche Gemarkung Stuttgart Km 8,245 bis 9,001 (Strecke 4860) Maßstab 1 : 1000, Stand: 28.01.2021	Festgestellt
9.3.15	Lageplan Grunderwerb Ausgleichsfläche Gemarkung Stuttgart Km 8,245 bis 9,001 (Strecke 4860) Maßstab 1 : 1000, Stand: 28.01.2021	Festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
9.4	Anlage zu den Ökopunktflächen – nachrichtlich	Nur zur Information
10	Flucht- und Rettungskonzept	
10.1	Übersichtslageplan Flucht- und Rettungskonzept, Maßstab 1 : 5.000, Stand 16.04.2021	Nur zur Information
10.2	Erläuterungsbericht Brand- und Katastrophenschutz, 5 Seiten, Stand: 11.12.2018	Nur zur Information
10.3	Brandschutzkonzept Außenreinigungsanlage	Nur zur Information
10.3.1	Erläuterungsbericht Brandschutzkonzept Außenreinigungsanlage, 30 Seiten, Stand 12.12.2016	Nur zur Information
10.3.2	Grundriss Brandschutzkonzept Außenreinigungsanlage, Maßstab 1 : 200, Stand 12.12.2016	Nur zur Information
10.4	Brandschutzkonzept IRA-Technikgebäude	Nur zur Information
10.4.1	Erläuterungsbericht Brandschutzkonzept IRA-Technikgebäude, 49 Seiten, Stand 15.10.2018	Nur zur Information
10.4.2	Pläne Brandschutzkonzept IRA-Technikgebäude	Nur zur Information
10.4.2.1	Grundriss Brandschutzkonzept IRA-Technikgebäude, Maßstab 1 : 100, Stand 12.12.2016	Nur zur Information
10.4.2.2	Schnitte Brandschutzkonzept IRA-Technikgebäude, Maßstab 1 : 100, Stand 12.12.2016	Nur zur Information
10.4.2.3	Lageplan Flächen für Feuerwehr Brandschutzkonzept IRA-Technikgebäude, Maßstab 1 : 100, Stand 16.04.2021	Nur zur Information
11	Bauzustände und Baulogistik	
11.1	Erläuterungsbericht Bauzeiten und Baulogistik, 4 Seiten, Stand 11.12.2018	Nur zur Information
11.2	Lagepläne Baustelleneinrichtungsflächen	Nur zur Information
11.2.1	Lageplan Baustelleneinrichtungsflächen, km 1,475 bis 2,560 (Strecke 4720) Maßstab 1 : 1.000 Stand: 31.08.2018	Nur zur Information
11.2.2	Lageplan Baustelleneinrichtungsflächen, km 0,615 bis 1,475 (Strecke 4720) Maßstab 1 : 1.000 Stand: 16.04.2021	Nur zur Information
11.2.3	Lageplan Baustelleneinrichtungsflächen, km -0,115 bis 0,615 (Strecke 4720) Maßstab 1 : 1.000 Stand: 31.08.2018	Nur zur Information
11.2.4	Lageplan Baustelleneinrichtungsflächen, km 7,395 bis 7,825 (Strecke 4700) Maßstab 1 : 1.000 Stand: 11.12.2018	Nur zur Information
11.2.5	Lageplan Baustelleneinrichtungsflächen, km 8,073 bis 8,963 (Strecke 4860) Maßstab 1 : 1.000 Stand: 15.05.2020	Nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
12	Verkehrsführung während der Bauzeit 1 Seite, Stand: 11.12.2018	Nur zur Information
13	Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)	
13.1	Erläuterungsbericht UVS, 95 Seiten, Stand 16.04.2021	Nur zur Information
13.2	Bestandsplan Schutzgut Landschaft, Wasser Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter, Maßstab 1 : 5.000 Stand 16.04.2021	Nur zur Information
13.3	Bestandsplan Schutzgut Klima und Luft, Maßstab 1 : 5.000 Stand 16.04.2021	Nur zur Information
13.4	Konfliktplan Konfliktschwerpunkte, Maßstab 1 : 5.000 Stand 16.04.2021	Nur zur Information
14	Schalltechnische Untersuchungen	
14.1	Untersuchung von Verkehrslärmimmissionen aus dem Bahnbe- trieb, 53 Seiten zzgl. 7 Anhänge Stand: 05.11.2018	Nur zur Information
14.2	Untersuchung von Geräuschemissionen durch bahnbetriebs- notwendige Anlagen, 36 Seiten zzgl. 5 Anhänge Stand: 29.11.2018	Nur zur Information
14.3	Untersuchung der Gesamtlärmbelastung, 28 Seiten zzgl. 6 Anhänge, Stand: 28.11.2018	Nur zur Information
14.4	Untersuchung der aus dem Baubetrieb resultierenden Geräu- schmissionen, 37 Seiten zzgl. 5 Anhänge Stand: 15.03.2019	Nur zur Information
15	Erschütterungstechnische Untersuchungen	
15.1	Untersuchung von Erschütterungsimmissionen aus dem Bahn- betrieb, 18 Seiten zzgl. 2 Anhänge Stand: 01.04.2019	Nur zur Information
15.2	Untersuchung von Erschütterungsimmissionen aus dem Baube- trieb, 27 Seiten zzgl. 5 Anhänge Stand: 01.04.2019	Nur zur Information
16	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	
16.1	Erläuterungsbericht 90 Seiten zzgl. Maßnahmenblätter Stand: 16.04.2021,	Festgestellt
	Anhang 1 – Eingriffs-/Ausgleichs-Bilanz 4 Seiten Stand 16.04.2021	Festgestellt
	Anhang 2 – Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung Stand 16.04.2021	Nur zur Information
	Anhang 3.1 – Erläuterungen zu den FINK-Maßnahmenblättern	Nur zur Information
	Anhang 3.2 – Maßnahmenblätter	Festgestellt
	Anhang 4 – Darstellung der Ökokonto-Maßnahmen	Nur zur Information
	Anhang 5 – Erläuterung Abweichung von EBA-Musterplänen	Nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16.2	Biotope – Bestands- und Konfliktpläne	
16.2.1	Biotope – Bestands- und Konfliktplan km 1,475 bis 2,560 (Strecke 4720), Maßstab 1 : 1.000 Stand 15.05.2020	Nur zur Information
16.2.2	Biotope – Bestands- und Konfliktplan km 0,615 bis 1,475 (Strecke 4720), Maßstab 1 : 1.000 Stand 16.04.2021	Nur zur Information
16.2.3	Biotope – Bestands- und Konfliktplan km -0,115 bis 0,615 (Strecke 4720), Maßstab 1 : 1.000 Stand 15.05.2020	Nur zur Information
16.3	Fauna – Bestands- und Konfliktpläne	
16.3.1	Fauna – Bestands- und Konfliktplan km 1,475 bis 2,560 (Strecke 4720), Maßstab 1 : 1.000 Stand 15.05.2020	Nur zur Information
16.3.2	Fauna – Bestands- und Konfliktplan km 0,615 bis 1,475 (Strecke 4720), Maßstab 1 : 1.000 Stand 16.04.2021	Nur zur Information
16.3.3	Fauna – Bestands- und Konfliktplan km -0,115 bis 0,615 (Strecke 4720), Maßstab 1 : 1.000 Stand 15.05.2020	Nur zur Information
16.4	Maßnahmenübersichtspläne	
16.4.1	Maßnahmenübersichtsplan Maßstab 1 : 5.000 Stand 16.04.2021	Nur zur Information
16.4.2	Maßnahmenübersichtsplan Panoramabahn Maßstab 1 : 5.000 Stand 15.05.2020	Nur zur Information
16.5	Maßnahmenpläne	
16.5.1	Maßnahmenplan Bad Cannstatt/Untertürkheim Maßstab 1 : 1.000, Stand: 15.05.2020	Festgestellt
16.5.2	Maßnahmenplan Untertürkheim (1) Maßstab 1 : 1.000, Stand: 16.04.2021	Festgestellt
16.5.3	Maßnahmenplan Untertürkheim (2) Maßstab 1 : 1.000, Stand: 15.05.2020	Festgestellt
16.5.4	Maßnahmenplan Obertürkheim Maßstab 1 : 1.000, Stand: 03.12.2018	Festgestellt
16.5.5	Maßnahmenplan Zazenhausen Maßstab 1 : 1.000, Stand: 03.12.2018	Festgestellt
16.5.6	Maßnahmenplan Freiberg/Münster Maßstab 1 : 1.000, Stand: 03.12.2018	Festgestellt
16.5.7	Maßnahmenplan Ersatzflächen Panoramabahn (1) Maßstab 1 : 1.000, Stand: 15.05.2020	Festgestellt
16.5.8	Maßnahmenplan Ersatzflächen Panoramabahn (2) Maßstab 1 : 1.000, Stand: 15.05.2020	Festgestellt
16.5.9	Maßnahmenplan Ersatzflächen Panoramabahn (3) Maßstab 1 : 1.000, Stand: 15.05.2020	Festgestellt
16.5.10	Maßnahmenplan Ersatzflächen Panoramabahn (4) Maßstab 1 : 1.000, Stand: 15.05.2020	Festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16.5.11	Maßnahmenplan Ersatzflächen Panoramabahn (5) Maßstab 1 : 1.000, Stand: 15.05.2020	Festgestellt
16.5.12	Maßnahmenplan Ersatzflächen Panoramabahn (6) Maßstab 1 : 1.000, Stand: 15.05.2020	Festgestellt
16.5.13	Maßnahmenplan Ersatzflächen Panoramabahn (7) Maßstab 1 : 1.000, Stand: 15.05.2020	Festgestellt
16.5.14	Maßnahmenplan Ersatzflächen Panoramabahn (8) Maßstab 1 : 1.000, Stand: 15.05.2020	Festgestellt
16.5.15	Maßnahmenplan Ersatzflächen Panoramabahn (9) Maßstab 1 : 1.000, Stand: 15.05.2020	Festgestellt
16.5.16	Maßnahmenplan Ersatzflächen Panoramabahn (10) Maßstab 1 : 1.000, Stand: 15.05.2020	Festgestellt
16.6	Bestandsübersichtsplan Maßstab 1 : 5.000, Stand 16.04.2021	Nur zur Information
17	Ingenieurgeologie, Erd- und Ingenieurbauwerke	
17.1	Erläuterungsbericht 20 Seiten, Stand 30.07.2018	Nur zur Information
17.2	Längsschnitte	
17.2.1	Längsschnitt Gleis 207, Maßstab 1 : 1.000/100 Stand 31.08.2018	Nur zur Information
17.2.2	Längsschnitt Gleis 207/211, Maßstab 1 : 1.000/100 Stand 31.08.2018	Nur zur Information
17.2.3	Längsschnitt Gleis 211, Maßstab 1 : 1.000/100 Stand 31.08.2018	Nur zur Information
18	Hydrologie und Wasserwirtschaft	
18.1	Erläuterungsbericht 45 Seiten, Stand: 31.07.2018	Nur zur Information
	Anhang Wasserrechtliche Tatbestände 11 Seiten Stand: 28.01.2021	Nur zur Information
	Anhang: Wasserrechtliche Tatbestände (Tabellen)	
	Anlage 1.1 Benutzung nach § 9, Abs. 1. Ziffer 5 WHG dauerhaft	Nur zur Information
	Anlage 1.2 Benutzung nach § 9, Abs. 1. Ziffer 5 WHG bauzeitlich	Nur zur Information
	Anlage 2.1 Benutzung nach § 9, Abs. 1. Ziffer 4 WHG dauerhaft	Nur zur Information
	Anlage 2.2 Benutzung nach § 9, Abs. 1. Ziffer 4 WHG bauzeitlich	Nur zur Information
	Anlage 3.1 Benutzung nach § 9, Abs. 2. Ziffer 1 WHG dauerhaft	Nur zur Information
	Anlage 3.2 Benutzung nach § 9, Abs. 2. Ziffer 1 WHG bauzeitlich	Nur zur Information
	Anlage 4 Benutzung nach § 48 WHG	Nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Anlage 5 Planfeststellung/Plangenehmigung nach § 67 WHG, Benutzung nach § 9, Abs. 1, Ziff. 1 WHG: Benutzung nach § 9, Abs. 1, Ziff. 2 WHG: Benutzung nach § 9, Abs. 1, Ziff. 3 WHG: Genehmigung nach § 36 WHG und § 28 WG: Befreiung nach § 38 WHG und § 38 WG:	Nur zur Information
18.2	Übersichtslageplan Heil-/Mineralquellenschutzgebiet Maßstab 1 : 5.000, Stand 31.08.2018	Nur zur Information
18.3	Stellungnahme Maßnahme Dole 3 und Dole 4, 2 Seiten, Stand 31.11.2020	Nur zur Information
19	Verwertung und Ablagerung von Erdmassen	
19.1	Erläuterungsbericht 12 Seiten, Stand 31.07.2018	Nur zur Information
20	Elektrische und magnetische Felder (EMV)	
20.1	EMV-Gutachten 21 Seiten zzgl. 5 Anhänge, Stand 24.07.2020	Nur zur Information
21	Klima und Lufthygiene	
21.1	Staubschutzkonzept 13 Seiten, Stand 11.12.2018	Nur zur Information
22	Eisenbahntechnische Ausrüstung	
22.1	Stellwerke Steuerkonzept Knoten Stuttgart	Nur zur Information
23	Bahnübergänge	
23.1	Kreuzungsplan Bahnübergang SSB, Maßstab 1 : 250, Stand: 16.04.2021	Nur zur Information
23.2	Markierungs- und Beschilderungsplan Bahnübergang SSB, Maßstab 1 : 250, Stand: 16.04.2021	Nur zur Information
24	Spurplanskizzen	
24.1	Spurplanskizze Endzustand, Stand: 10.04.2019	Nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farbig gemäß Legende kenntlich gemacht.

A.3 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.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Anordnung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung

Der Vorhabenträgerin wird für die Fachrichtungen Immissionsschutz, Natur- und Artenschutz, Wasser/Gewässerschutz und Boden/Abfall eine Umweltfachliche Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltschutzes des Eisenbahn-Bundesamtes (Teil VII) auferlegt. Rechtzeitig vor Baubeginn sind der Planfeststellungsbehörde die von der Vorhabenträgerin mit der Wahrnehmung der Aufgaben beauftragten Fachkräfte einschließlich deren Qualifikation zu benennen.

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, bei wiederholten, erheblichen Mängeln der Aufgabenwahrnehmung durch die Umweltfachliche Bauüberwachung die Abberufung der hiermit betrauten Personen zu verlangen. Erhebliche Mängel liegen insbesondere vor, sofern Umweltschäden entstanden sind bzw. auf der Baustelle Umweltstraftaten verübt wurden, die bei ordnungsgemäßer Aufgabenerfüllung der Umweltfachlichen Bauüberwachung hätten verhindert werden können. Ein erheblicher Mangel liegt des Weiteren vor, wenn die Berichte nicht, wiederholt verspätet oder grob unvollständig vorgelegt wurden. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin unverzüglich für Ersatz zu sorgen.

A.4.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

A.4.2.1 Lagerung von Bauschutt und Bodenaushub

Die Lagerung von verunreinigtem Boden und Bauschutt mit Schadstoff-Werten größer oder gleich Z 2 hat zum Schutz des Untergrundes auf flüssigkeitsdicht befestigten Flächen mit Anschluss an die öffentliche Mischwasserkanalisation zu erfolgen oder die betroffenen Haufwerke sind durch geeignete Maßnahmen (z. B. Abdeckungen, Überdachung) vor dem Zutritt von Niederschlagswasser zu schützen.

A.4.2.2 Umgang mit wassergefährdenden Stoffen im Baustellenbetrieb

Vor Beginn der ersten Rückbau-/Aushubmaßnahmen ist der unteren Wasserbehörde ein Sicherheitskonzept zum bauzeitlichen Umgang mit wassergefährdenden Stoffen zur Abstimmung vorzulegen.

A.4.2.3 Abbrucharbeiten Unterrichtung

Das Eisenbahn-Bundesamt sowie die untere Wasserbehörde sind über den Beginn der Abbruch-/Rückbauarbeiten in Kenntnis zu setzen.

A.4.2.4 Abdichtung des Arbeitsraums von Bauwerken gegen Oberflächenwasser

Der Arbeitsraum ist oberhalb des Bemessungsgrundwasserspiegels mit einem verdichteten Lehmschlag von mindestens 1 m Mächtigkeit ($k_f \leq 5 \cdot 10^{-8} \text{ m/s}$) gegen Oberflächenwasser abzudichten. Verbaumaterialien (Bohrträger, Spritzbetonausfachung) sind in diesem Bereich vollständig zu entfernen.

A.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege

- Es ist ausschließlich gebietseigenes Pflanzenmaterial und Saatgut zu verwenden. Die entsprechenden Pflanzlisten und Saatgutmischungen sind vor Bestellung der Ware mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- Die Umsetzung der naturschutzfachlichen Maßnahmen, die Tätigkeit der Naturschutzfachkraft und der naturschutzfachlichen Bauüberwachung (vgl. A.4.1) sind entsprechend dem Umleitfaden Teil VII des Eisenbahn-Bundesamts in Berichten zu dokumentieren. Die Berichte sind der höheren und der unteren Naturschutzbehörde spätestens 3 Monate nach Umsetzung der Maßnahmen un-aufgefordert zu übermitteln.

A.4.4 Kompensationsverzeichnis

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in das öffentlich einsehbare Kompensationsverzeichnis des Landes Baden-Württemberg aufzunehmen. Einen Monat nach Bestandskraft der Entscheidung hat die Vorhabenträgerin der jeweiligen örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörde die hierfür notwendigen Angaben zu übermitteln.

A.4.5 Immissionsschutz

A.4.5.1 Allgemeines, Überwachungs- und Informationspflicht

- a) Die Vorhabenträgerin hat den Beginn, die Dauer und das voraussichtliche Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten den Anliegern vorab durch Postwurfsendungen (Anwohnerinformationen) mitzuteilen.
- b) Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen (Immissionsschutzbeauftragten) einzusetzen und diesen vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bundesamt und der Stadt Stuttgart als Ansprechpartner zu Immissionsschutzfragen schriftlich

zu benennen (Name, Telefon- und Faxnummer). Der Immissionsschutzbeauftragte hat ggf. notwendige weitere Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft zu veranlassen. Er hat auch als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen bzw. zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht.

A.4.5.2 Baubedingte Lärmimmissionen

A.4.5.2.1 Allgemeine Regelungen zum baubedingten Lärmschutz

- a) Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm –Geräuschemissionen –“ (AVV-Baulärm) zu beachten.
- b) Die Bauphasen 3 und 4 dürfen auch die Nachtzeit umfassen. Im Übrigen haben die Bautätigkeiten innerhalb des Tageszeitraums zu erfolgen.
- c) Während der Bauphase 1 ist die in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 14.4, Kap. 7.3.1) berücksichtigte mobile Lärmschutzwand (4 Meter Höhe, 70 Meter Länge, beidseitig größtmöglich absorbierend) zur Lärminderung einzurichten.

A.4.5.2.2 Detaillierte Baulärmprognosen

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten und nachfolgend jeweils im Abstand von drei Monaten unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen auch auf den Baustelleeinrichtungsflächen schalltechnische Prognosen (Quartalsprognosen) zu erstellen.

A.4.5.2.3 Entschädigung in Geld und Bereitstellung von Ersatzwohnraum

- a) Den betroffenen Eigentümern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld in folgenden Fällen zu:
 1. für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen nach vorstehender Ziffer für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bis zu 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume,

2. für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmprognose nach vorstehender Ziffer für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bezogen auf Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
3. für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmprognose nach vorstehender Ziffer für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 72 dB(A) bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm,
4. für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmprognose nach vorstehender Ziffer im Außenbereich für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm heranzuziehenden gebietsbezogenen Immissionsrichtwert tagsüber überschreitet. Der Anspruch entfällt jedoch für Tage bzw. Nächte, an denen gemäß nachfolgendem Buchstaben b) Ersatzraum in Anspruch genommen wurde.

Unter Beachtung der Messverfahren nach der AVV Baulärm sind die Geräuschimmissionen aus dem Baubetrieb an Orten und zu Zeiten, zu denen nach der detaillierten Baulärmprognose mit Überschreitungen der jeweils gültigen Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm zu rechnen ist, mittels messtechnischer Untersuchungen zu überwachen. Die Messergebnisse sind zur Beweissicherung zu dokumentieren, aufzubewahren und dem Eisenbahn-Bundesamt sowie betroffenen Anwohnern auf Anforderung zur Kenntnis zu geben.

- b) Betroffenen Anwohnern steht im Übrigen ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzraum für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmprognose zu, wenn der Beurteilungspegel von 70 dB(A) zur Tagzeit bezogen auf Wohnräume an mehr als 4 aufeinanderfolgenden Tagen oder der Beurteilungspegel von 60 dB(A) zur Nachtzeit bezogen auf Schlafräume an mehr als 2 aufeinanderfolgenden Nächten überschritten wird. Wird der jeweils gültige Beurteilungspegel an einem Tag sowohl zur Tag- als auch zur Nachtzeit überschritten, besteht der Anspruch, wenn am darauffolgenden Tag der maßgebliche Beurteilungspegel entweder zur Tag- oder zur Nachtzeit überschritten wird. Die Zählweise nach Satz 1 bleibt davon unberührt.

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die gemäß der detaillierten Baulärmprognose ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzwohnraum zu informieren. Die Art und Dauer der Unterbringung ist jeweils mit den berechtigten Anwohnern zu vereinbaren.

A.4.5.2.4 Passiver Lärmschutz

Der Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht für den Immissionsort Augsburgener Straße 257 (2.-3. OG (IP 69 der Gesamtlärmuntersuchung)) bereits mit Beginn der Bauphase 1. Unverzüglich nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses an die Vorhabenträgerin hat sie die Anspruchsberechtigten in Textform darüber zu informieren, dass ihnen ein Anspruch auf Ersatz ihrer Aufwendungen für passiven Schallschutz gegen die Vorhabenträgerin zusteht, wenn die Berechtigten die Umsetzung zuvor selbst veranlasst haben und soweit die Aufwendungen notwendig sind.

A.4.5.3 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Die Erstattungsberechtigten (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigte) der Wohneinheiten von baulichen Anlagen auf den in nachfolgender Tabelle aufgeführten Grundstücken haben gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen. Der Anspruch besteht für schutzbedürftige Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind.

Gebäude-ID	Straße und Hausnummer	Geschoss
IP 3	Alte Untertürkheimer Straße 79	EG-1. OG
IP 31	Augsburger Straße 175	2. OG
IP 59	Augsburger Straße 231	2. OG
IP 68	Augsburger Straße 253	1. und 3. OG
IP 69	Augsburger Straße 257	2.-3. OG
IP 125	Augsburger Straße 371	3. OG
IP 139	Benzstraße 27	EG - 2. OG
IP 140	Benzstraße 29	EG - 4. OG
IP 141	Benzstraße 29/1	1.- 3. OG
IP 142	Benzstraße 31	EG - 4. OG
IP 143	Benzstraße 33	EG- 4. OG
IP 144	Benzstraße 35	EG - 4. OG
IP 149	Dietbachstraße 2	1.- 3. OG

IP 150	Dietbachstraße 4	EG - 1. OG
IP 154	Gaggenauer Straße 18	1. und 3. OG
IP 155	Gaggenauer Straße 20	EG - 4. OG
IP 156	Gaggenauer Straße 23	1.- 4. OG
IP 157	Gaggenauer Straße 23/1	EG - 3. OG
IP 169	Lindenfelsstraße 39	2. OG
IP 170	Lindenfelsstraße 41	2. OG
IP 171	Lindenfelsstraße 43	2. OG
IP 172	Lindenfelsstraße 45	1. - 2. OG
IP 173	Lindenfelsstraße 51	1. - 3. OG
IP 174	Lindenfelsstraße 53	1. - 3. OG
IP 175	Lindenfelsstraße 55	2. OG
IP 176	Lindenfelsstraße 57	1. - 2. OG
IP 194	Mäulenstraße 21	1. - 3. OG
IP 195	Mäulenstraße 23	EG - 1. OG, 3. OG
IP 196	Mäulenstraße 25	3. OG
IP 197	Mäulenstraße 27	EG und 3. OG
IP 198	Mäulenstraße 29	EG
IP 200	Mercedesstraße 143/5	EG - 1. OG
IP 206	Schlotterbeckstraße 15	2. OG
IP 208	Schlotterbeckstraße 19	2. OG
IP 224	Silvrettastraße 38	3. OG
IP 227	Silvrettastraße 42	3. OG
IP 242	Stubaier Straße 41	3. OG
IP 252	Stubaier Straße 62	2. OG

A.4.5.4 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

A.4.5.4.1 Allgemeine Regelungen

- a) Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten.
- b) Es ist insbesondere das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 nach unterschiedlichen Einwirkungszeiten und Beurteilungsstufen differenzierte Bewertungsverfahren anzuwenden und ggf. die dort unter Kapitel 6.5.4.3 beschriebenen Maßnahmen (Betroffeneninformation, Aufklärung, baubetriebliche Maßnahmen, Einrichten einer Anlaufstelle für Beschwerden, erforderlichenfalls auch Messung und Beurteilung tatsächlich auftretender Erschütterungen) umzusetzen.

Der Immissionsschutzbeauftragte (Nebenbestimmung A.4.5.1) hat im Rahmen der Messüberwachungen dafür Sorge zu tragen, dass die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden und ansonsten unverzüglich entsprechende (weitere) Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungseinwirkungen vorzusehen. Messergebnisse sind zur späteren Beweissicherung in geeigneter Weise zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen. Auf Verlangen von Betroffenen sind diese über die sie selbst betreffenden Ergebnisse zu informieren.

- c) Zum Einsatz kommende Rammgeräte müssen über ein im Betrieb veränderliches statisches Moment und eine hinreichend hohe Leistung verfügen.
- d) Rechtzeitig vor Beginn erschütterungsintensiver Bauarbeiten (z. B. Rammarbeiten oder Einsatz schwerer Bodenverdichtungsmaschinen) sind an erschütterungsgefährdeten Gebäuden Beweissicherungsmessungen vorzunehmen.

A.4.5.4.2 Beschränkung der Bauzeiten

- Im Bereich der Gebäude Augsburgsberger Straße 303 bis 321 ist die maximale Rammdauer während des Tageszeitraums entsprechend den Ausführungen des Anhangs 4.1.2 der Unterlage 15.2 auf maximal 8 h zu beschränken.
- Wird bei Verdichtungsarbeiten mittels Vibrationswalze im Zuge der Gleisbauarbeiten der Mindestabstand von 20 m bei Stahlbetondecken bzw. 10 m bei Holzbalkendecken nicht eingehalten, ist die Einwirkzeit entsprechend dem Anhang 4.2.2 der Unterlage 15.2 auf maximal 8 h pro Tagzeitraum zu reduzieren.

A.4.5.5 Stoffliche Immissionen

Die Maßnahmen zum Schutz vor stofflichen Immissionen gemäß dem vorgelegten Konzept „Staubschutz: Vorbeugungs-, Sicherungs- & Überwachungskonzept für die Bauphase“, Unterlage 21.1 der Planunterlagen sind umzusetzen.

A.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

A.4.6.1 Gleisschotter

Zulässig ist der Einbau oberhalb des Bemessungswasserstandes entsprechend der „Handlungshilfe für die Verwertung von Gleisschotter in Baden-Württemberg“ (Stand März 2008) des Umweltministeriums Baden-Württemberg.

A.4.6.2 Aushubüberwachung

Auch die Aushub- bzw. Ausbruchmaßnahmen sind von der Umweltfachlichen Bauüberwachung für mit der Qualifikation für Boden/Abfall (Nebenbestimmung A.4.1) zu überwachen. Die Überwachung umfasst mindestens folgende Maßnahmen:

- organoleptische und analytische Überwachung des Aushubs,
- Aushubseparierung (belastet/unbelastet),
- repräsentative Beprobung der Baugrubensohle und -wandungen,
- bedarfsweise Beprobung von freigelegtem Grundwasser Bericht (inkl. Aussagen zur Schadensausdehnung).

Bei Feststellung organoleptischer Auffälligkeiten sind diese der unteren Wasserbehörde unverzüglich zu melden und die erforderlichen Untersuchungen mit dieser abzustimmen.

A.4.7 Brand- und Katastrophenschutz

A.4.7.1 Allgemeine Auflagen zur vorbeugenden Brandschutz

- Im Zuge der Ausführungsplanung sind sämtliche Feuerwehrflächen gemäß VwV Feuerwehrflächen bzw. nach DIN 14090 auszuführen.
- Im Zuge der Ausführungsplanung ist ein "vereinfachter Feuerwehrplan" nach DIN 14095 sowie den Ausführungsbestimmungen der Branddirektion Stuttgart zu erstellen.

A.4.7.2 Brandschutz im IRA Technikgebäude

- Die Anzahl und Lage der Hydranten sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Branddirektion Stuttgart abzustimmen.
- Die genaue Lage und Ausführung der Stellflächen für die Leitern der Feuerwehr sind mit der Branddirektion Stuttgart abzustimmen.

A.4.8 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

A.4.8.1 Gas-Hochdruckleitung

Im Bereich der geplanten Zufahrtstraße befindet sich die Gas-Hochdruckleitung DN 400, DP 25, Baujahr 1970. Arbeiten in der Nähe der Gas-Hochdruckleitungen dürfen nur nach vorheriger Abstimmung (mit ausreichend Vorlauf) und expliziter Freigabe durch die Netze BW durchgeführt werden. Die gängigen Sicherheitsanforderungen sind einzuhalten.

A.4.8.2 Sonstige Anlagen

Die Vorhabenträgerin hat sich frühzeitig mit den jeweiligen Leitungsträgern abzustimmen, um eine technische Lösung zu erarbeiten. Sie hat außerdem die gängigen Leitungsschutzbestimmungen, entsprechend ihrer Zusagen, zu beachten.

A.4.9 Straßen, Wege und Zufahrten

- Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass mechanische Beschädigungen der Widerlager, Pfeiler und des Überbaus des Brückenbauwerks der B14 (BW 7221 686) vermieden werden. Sollten Verfahren zum Einsatz kommen die Einfluss auf die Standsicherheit des Bauwerks haben, sind die entsprechenden Ausführungsunterlagen vor Beginn der Bauarbeiten dem RP Stuttgart zur Prüfung vorzulegen.
- Es ist sicherzustellen, dass eine Hauptprüfung der Teilbauwerke C1 und C2 der Hochstraßenbrücke (BW 7221 686 C1/C2) nicht eingeschränkt wird. Zudem darf der Umbau des Güterbahnhofs eine spätere Instandsetzung der nicht verhindern.

A.4.10 Städtebauliche Belange

Die Vorhabenträgerin hat auf ihrem Grundstück (Flurstück 8878, Gemeinde und Gemarkung Stuttgart) entlang der Grenze zum Grundstück der Stadt Stuttgart (Flurstück

8940, Gemeinde und Gemarkung Stuttgart) einen zur Rückhaltung von Mauereidechsen geeigneten Reptilienschutzzaun entsprechend der Anlage des Schreibens der Stadt vom 21.01.2021, GZ SWU 7831-10.07, zu errichten und zu unterhalten, bevor die Ansiedlung von umzusiedelnden Mauereidechsen erfolgt.

Die Vorhabenträgerin hat sich mit der Stadt Stuttgart über die Ausführungsplanung der festgesetzten Maßnahmen abzustimmen, soweit sich diese Maßnahmen in unmittelbarer Nähe zu städtischen Grundstücken befinden.

A.4.11 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Die Vorhabenträgerin hat sich im Rahmen der Ausführungsplanung über den Rückbau der Hochbauten in Nähe zum Gleisbereich SSB im Detail mit der SSB abzustimmen.

A.4.12 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, und der Stadt Stuttgart möglichst frühzeitig in Textform bekannt zu geben.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

A.5.1 Zusagen gegenüber Amt für Umwelt, Landeshauptstadt Stuttgart (LHS)

A.5.1.1 Zusagen zum stofflichen Immissionsschutz

Der Vorhabenträger hat folgende Punkte zugesagt:

- Staubende Bereiche werden bewässert. Die zu verwendenden Anlagen werden im Zuge der Ausführungsplanung abgestimmt.
- Es werden nur Straßenkehrmaschinen ohne Aufwirbelung (Nassreinigungsggerät oder mit Gerät mit Absaugung) verwendet.
- Rechtzeitig vor Baubeginn werden die Verbindungsdaten der zuständigen Ansprechpartner der BL und BU bekanntgegeben.

- Reifenwaschanlagen werden bei Anschlüssen der Baustraßen an das öffentliche Straßenverkehrsnetz installiert und bei starken Verschmutzungen ggf. zusätzliche Reinigungsmaßnahmen vorgesehen.
- Die bauzeitlichen Zu- und Ausfahrten werden rechtzeitig mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

A.5.2 Zusagen gegenüber LHS Stuttgart

A.5.2.1 Zusagen zur Grundinanspruchnahme

- Für Bauwerke der LHS, die im Bereich des Planfeststellungsabschnittes liegen, wird eine Beweissicherung und ein geodätisches Messprogramm mit dem Tiefbauamt der LHS Stuttgart abgestimmt. Dies gilt auch für Kanäle, Verkehrsflächen und weitere betroffene städtische Anlagen.
- Für die vorhabensbedingte und vorübergehende Inanspruchnahme von Liegenschaften der Landeshauptstadt Stuttgart wird eine nach den Grundsätzen des Enteignungsrechts ermittelte Entschädigung geleistet.
- Im Zuge der weiteren Planungsphasen werden die Kfz-Verkehrsmengen ermittelt, um die Leistungsfähigkeitsnachweise der Zufahrten bzw. des Knotenpunktes zu erbringen.

A.5.2.2 Abstimmung Zufahrten

Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Rahmen der Ausführungsplanung die endgültige verkehrliche Lösung der Zufahrten zum Abstellbahnhof mit der LHS abzustimmen.

A.5.2.3 Zusage zur Gestaltung der Hochbauten

Die Gestaltung der Hochbauten werden mit der LHS abgestimmt.

A.5.2.4 Zusagen zur Ausgestaltung des Brandschutzes der ARA

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

- im Bereich der ARA eine Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung (OLSP) vorzusehen.
- an der Erschließungsstraße ARA Überflurhydranten nach DIN 3222 vorzusehen, deren genaue Lage im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Branddirektion Stuttgart abgestimmt wird.

A.5.3 Zusagen gegenüber Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)

A.5.3.1 Zusagen zur Abstimmung

Die Vorhabenträgerin sagt, zu im Rahmen der Ausführungsplanung die entsprechenden Details bezüglich der Zufahrt und möglicher rückstaubedingten Behinderungen in Abstimmung mit der SSB festzulegen. Dies gilt auch für die Oberbauform im Überfahrtsbereich, den Rückbau der bestehenden Hochbauten, die Maßnahmen zur Sicherung von Stromleitungen, die Lage und Führung der Gasleitung der ARA sowie auch etwaiger (anderweitiger) Beeinträchtigungen von SSB-Anlagen während der Bauzeit (u. a. SSB-Haltestelle Blick).

A.5.3.2 Verschmutzung Stadtbahngleise

Auch der Forderung der SSB, die Stadtbahngleise während der Bauphase nicht zu stark zu verschmutzen bzw. den Überfahrtsbereich regelmäßig zu reinigen, wird die Vorhabenträgerin entsprechen.

A.5.4 Zusagen gegenüber DB Cargo

Sollten ggf. bauzeitlich bedingte Auswirkungen auf die Zu- und Abfahrten zum bzw. vom Hafen Stuttgart auftreten, wird sich die Vorhabenträgerin rechtzeitig mit der DB Cargo abstimmen.

A.5.5 Zusagen gegenüber Verband Region Stuttgart (VRS)

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die baubedingten Auswirkungen auf den S-Bahn-Betrieb und den Betrieb der Schusterbahn rechtzeitig mit dem VRS abzustimmen und im weiteren Planungsprozess zu minimieren.

A.5.6 Zusagen gegenüber Unitymedia BW und Unitymedia

Die Vorhabenträgerin hat folgende Punkte zugesagt:

- Die Hinweise und Nutzungsbedingungen des Planauskunft-Systems von Unitymedia BW und Unitymedia werden in der Ausführungsplanung berücksichtigt.
- Die Kabelschutzanweisung der Unitymedia BW GmbH wird beachtet.
- Bei Änderungen an den Anlagen der Unitymedia BW GmbH wird diese kontaktiert.
- Vor Baubeginn werden aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen angefordert.

A.5.7 Zusagen gegenüber Netze BW und Stuttgarter Netze GmbH

Die Vorhabenträgerin hat folgende Punkte zugesagt:

- Vor Beginn der Bauarbeiten erfolgt ein Abstimmungs- und Ortstermin mit dem Betriebsmeister.
- Vor Beginn der Baumaßnahme wird mit sämtlichen Beteiligten die Vorgehensweise und Meldewege bei einem evtl. Rohrbruch abgestimmt. Auf die besondere Gefahrensituation wird hingewiesen. Ist der Betriebsmeister nicht erreichbar, ist die Zentralwarte anzurufen. Die ausführende Firma wird diesbezüglich vorab unterwiesen.
- Die Trinkwasserleitungen der Netze BW werden, sofern sie vom Vorhaben betroffen sind, in Betrieb gehalten bzw. die Trinkwasserversorgung wird im betroffenen Bereich auch während der Bauphase sichergestellt.
- Abweichungen an der Bauausführung an den vom Vorhaben betroffenen Anlagen der Netze BW werden rechtzeitig mitgeteilt.
- Die notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden mit dem zuständigen Betriebsmeister abgestimmt.
- Die lichten Mindestabstände nach DVGW-Regelwerk werden eingehalten.
- Bei eventuellen Aushubarbeiten im Nahbereich (0,5 m) der Trinkwasserleitung werden diese von Hand ausgeführt.
- Falls die ZW-Leitungen frei gelegt werden sollten, wird darauf geachtet, dass die Grabenlänge $\geq 3,0$ m nicht überschritten wird. Es wird auch darauf geachtet, dass nur eine Muffenverbindung freigelegt werden darf. Wenn Arbeiten bei niedrigen Temperaturen durchgeführt werden und die Leitungen längere Zeit freigelegt sind, werden Frostschutzmaßnahmen durchgeführt.
- Es wird darauf geachtet, dass im Bereich der Leitung und des Schutzstreifens (10 m) keine Baucontainer, Aushub- und Baumaterialien sowie Schüttgut oder Baustoffe gelagert werden.
- Werden bei Aufgrabungen Wasserrohrleitungen oder deren Zubehör angetroffen, wird der zuständige Betriebsmeister und Wasserwart verständigt.
- Werden bei Aufgrabungen Wasserrohrleitungen oder deren Zubehör angetroffen, wird der zuständige Betriebsmeister und Wasserwart verständigt.

A.5.8 Zusagen gegenüber der Höheren Naturschutzbehörde

A.5.8.1 Zusagen bezüglich den Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat folgende Punkte zugesagt:

- Die Begrünung von Dächern und Fassaden wird im Rahmen der Ausführungsplanung unter Maßgabe technischer und wirtschaftlicher Aspekte geprüft und umgesetzt.
- Im Landschaftspflegerischen Ausführungsplan wird in Bezug auf die Gestaltungsmaßnahme 1 konkretisiert, welche Pflanzungen geplant sind.
- Auf den Flächen der Ausgleichsmaßnahme A1 erfolgt eine gezielte Ansaat bzw. Anpflanzung gebietsheimischer Pflanzen in Abstimmung mit dem ASP-Beauftragten. Auf den Einsatz von Herbiziden wird verzichtet.
- Es werden wirksame Kontroll- und falls erforderlich dauerhafte Gegenmaßnahmen zur Unterdrückung von Neophyten eingesetzt.

A.5.8.2 Zusagen bezüglich der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung (LAP)

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

- die LAP nach den Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (Ausgabe 2013) zu erstellen,
- die LAP zeitlich gestaffelt zu erstellen,
- die Flurstücksnummern der Ausgleichs- und Ersatzflächen anzugeben,
- eine Fotodokumentation des Zustandes vor Beginn der Maßnahmen anzufertigen,
- die Maßnahmenziele und die Vorgehensweise zur Erreichung der Ziele für die Zeiträume Herstellung-/Entwicklungspflege sowie Unterhaltungspflege auszuzeichnen,
- Art, Umfang und Zeitpunkt der Nachpflege anzugeben,
- die höhere Naturschutzbehörde nach erfolgter Abstimmung über die abschließend festgelegten Maßnahmen und deren Ausführung zu informieren.

A.5.9 Zusagen gegenüber dem Unfallversicherungsträger

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

- die Oberfläche der IRA-Bühne mit Rutschhemmung der Bewertungsgruppe R12 vorzusehen.
- die Verkehrswegbreite des Karrenweges gemäß Planungsvorgabe des Betreibers anzusetzen. Im Zuge des Verfahrens werden Abstimmungen mit dem Unfallversicherungsträger erfolgen.
- eine Trennung zwischen Fahr- und Gehverkehr (z. B. Bordsteinkante, Abspernung etc.) in den Bereichen vorzusehen, die zur Mitbenutzung von Fußgängern geplant sind.
- Mastfundamente bzw. sonstige Einbauten bündig zum Verkehrsweg einzubauen.
- Nachweise, wie sicher verhindert wird, dass sich Personen während des Waschvorganges in der Halle befinden bzw. diese (z. B. durch das Hallentor oder sonstige Zugänge) betreten können, nachzuliefern.

A.5.10 Zusage gegenüber der Unteren Wasserbehörde

Die Vorhabenträgerin sagt zu, Gründungsmaßnahmen für Signal- bzw. Oberleitungsmasten in der Kernzone des Heilquellenschutzgebietes nur bis zur Basis Quartär auszuführen und nicht in den darunterliegenden Gipskeuper.

A.6 Vorbehalte zum Brand- und Sicherheitskonzept

- Die Entscheidung, ob der Lagerraum im Technikanbau der Außenreinigungsanlage den Anforderungen für die Rauch- und Wärmeableitung nach der Industriebaurichtlinie entspricht, bleibt einem Ergänzungsbeschluss vorbehalten.
- Die Entscheidung, ob zur Unterteilung ausgedehnter Gebäude in Abständen von nicht mehr als 40 m innere Brandwände erforderlich sind, bleibt einem Ergänzungsbeschluss vorbehalten.

A.7 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.8 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.9 Gebühr und Auslagen

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

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Gesamtvorhabens

Das beantragte Vorhaben ist Teil der Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart und Bestandteil der insgesamt ca. 175 km langen Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Ulm - Augsburg. Das Gesamtvorhaben beginnt in Stuttgart mit dem Umbau des Bahnknotens Stuttgart (Bahnprojekt Stuttgart 21). Daran schließt die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm an, die für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaut wird. Mit der Umgestaltung des Bahnhofs Neu-Ulm (Bahnprojekt Neu-Ulm 21) wird die Eisenbahnstrecke bis Augsburg als Ausbaustrecke fortgeführt.

Die Neu- und Ausbaustrecke mit ihren beiden Knotenpunkten Stuttgart und Ulm ist Bestandteil des „Europäischen Infrastrukturleitplanes“ des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC). Dieser stellt den Rahmen dar, in den sich auch die aktuellen Neu- und Ausbauplanungen in der Bundesrepublik Deutschland einfügen. Er definiert das Netz europäischer Magistralen, die mit einheitlichen Kriterien ausgestattet werden sollen. Der von der UIC erarbeitete Leitplan dient den nationalen Eisenbahnen als Planungsgrundlage.

Aufgrund der zentralen Lage der Bundesrepublik Deutschland innerhalb Europas kommt hierzulande den Aus- und Neubaustrecken eine wesentliche Bedeutung im Fernverkehrsnetz der europäischen Bahnen zu. Folgerichtig ist auch die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-München ein Teilstück der europäischen Magistralen Amsterdam/Rotterdam - Rhein/Ruhr - Rhein/Main – München - Salzburg - Südosteuropa und Paris - Ostfrankreich - München – Wien Bestandteil des Europäischen Infrastrukturleitplans. Mit der Entscheidung Nr. 1629/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates der Europäischen Union vom 23.07.1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes wurde der bisherige Planungsansatz für das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz bestätigt. Die Eisenbahnrelation Stuttgart-Ulm ist in diesem Leitschema als „geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke“ ausdrücklich enthalten. Mit dem so entwickelten, gesamteuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetz sollen sich die Fahrzeiten zwischen den europäischen Metropolen um fast 50 % verkürzen.

Bereits 1991 wurde mit der Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart ein Teil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes in Betrieb genommen. In Fortführung dieser Strecke ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 und im Bundesschienenwegeausbaugesetz

vom 15.09.2004 die gesamte Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Ulm-Augsburg im vor-dringlichen Bedarf enthalten.

Schon in den Jahren 1994/1995 wurden Überlegungen zur Anpassung des Bahnkno-tens Stuttgart an die geänderten Verkehrsbedingungen angestellt, die im Rahmen ei-ner Machbarkeitsstudie und des Vorprojektes zu einer Umgestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof führten. Dieses Vorhaben umfasst insge-samt 8 Planfeststellungsabschnitte und zentraler Bestandteil dieses Projektes, besser bekannt unter der Bezeichnung **Bahnprojekt Stuttgart 21**, ist die Umwandlung des bestehenden 16-gleisigen Kopfbahnhofs in einen achtgleisigen, tiefergelegten Durch-gangsbahnhof (PFA 1.1; Planfeststellungsbeschluss vom 28.01.2005, Aktenzeichen 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1 Talquerung). Der neue Hauptbahnhof wird durch unterirdi-sche Zulaufstrecken aus Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt (PFA 1.5; Planfest-stellungsbeschluss vom 13.10.2006, Aktenzeichen 59160 Pap-PS 21-PFA 1.5-Zufüh-rung Feuerbach und Bad Cannstatt bzw. Wangen und Ober-/Untertürkheim (PFA 1.6a) sowie den ca. 9,5 km langen Fildertunnel (PFA 1.2; Planfeststellungsbeschluss vom 19.08.2005; Aktenzeichen 59160 Pap-PS 21-PFA 1.2 Fildertunnel) angebunden. Dabei werden die bisherigen Abstell- und Wartungsanlagen am Rande des Rosensteinparks in den Bereich des heutigen Güterbahnhofs Untertürkheim verlegt (PFA 1.6b). Auf der Filderebene verläuft die neue Bahnstrecke oberirdisch und in enger Anlehnung an die Bundesautobahn A 8 (PFA 1.3a; Planfeststellungsbeschluss vom 14.07.2016; Akten-zeichen 591ppw/018-2300#001). Der im Entscheidungszeitpunkt im Anhörungsverfah-ren befindliche Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3b „Flughafenanbindung – Gäubahnführung“ umfasst die Anbindung des Flughafens aus und in Richtung Gäubahn mit Rohrer Kurve, die Station 3. Gleis parallel zur bestehenden Station Ter-minal und den Tunnel Flughafenkurve. Auf Höhe der Tank- und Rastanlage Denken-dorf wechselt die Neubaustrecke auf die Südseite der BAB 8 und wird bei Wendlingen über den Neckar geführt. Kurz vor der Überquerung des Neckars endet das Bahnpro-jekt Stuttgart 21 (PFA 1.4; Planfeststellungsbeschluss vom 30.04.2008, Aktenzeichen 59160 Pap-PS 21-PFA1.4). Die **Neubaustrecke** beginnt ab der Überquerung des Neckars bei Wendlingen mit dem ca. 61 km langen Abschnitt der zweigleisigen Hoch-geschwindigkeitsstrecke Wendlingen - Ulm. Die Trasse verläuft über etwa 8 km im "Albvorlandtunnel" (PFA 2.1 a/b; Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2015; Akten-zeichen 591ppw/029-2300#010) und schließt auf Höhe der Gemarkungsgrenze Kirch-heim/Weilheim an den Abschnitt bis Aichelberg (PFA 2.1 c, Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.1999, Aktenzeichen 1015 Pap-NBS-2.1c) an. Der folgende Alaufstieg der

Neubaustrecke wird in Tunnellage geführt. Mit knapp 15 km Gesamtlänge ist der Al-baufstiegstunnel das längste Tunnelbauwerk der Neubaustrecke, das nur durch die Querung des Filstals mit einer 100 m hohen und ca. 400 m langen Talbrücke unterbro-chen wird (PFA 2.2; Planfeststellungsbeschluss vom 20.09.2011; Aktenzeichen 591ppw/029-2300#007). Die Trasse führt ab der Kreisstraße K 7324 bei Widderstall wieder oberirdisch entlang der Autobahn bis in den Bereich Dornstadt (PFA 2.3; Plan-feststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2008; Akten-zeichen 15-3/0513.2-21 (RPT)). Ab hier wird die Neubaustrecke unterirdisch in das Donautal nach Ulm geführt. Dieser etwa 6 km lange "Albabstiegstunnel" führt auf das Gleisfeld des Hauptbahnhofs Ulm (PFA 2.4; Planfeststellungsbeschluss vom 25.06.2012; Aktenzeichen 591ppw/029-2300#008), der für die Gleise der Neubaustre-cke umgebaut werden wird (PFA 2.5 a1; Planfeststellungsbeschluss vom 09.03.2015; Aktenzeichen 591ppw/029-2300#009). Um das steigende Verkehrsaufkommen auf der Strecke nach Neu-Ulm bewältigen zu können, werden auch hier zwei zusätzliche Gleise erforderlich. Die bestehende Eisenbahnbrücke über die Donau wird daher auf beiden Seiten mit je einem neuen Streckengleis versehen (PFA 2.5 a2, Planfeststel-lungsbeschluss vom 27.08.2004, Aktenzeichen 59163 Pap-NBS 2.5a2). Im Stadtgebiet Neu-Ulm wird die vorhandene Trasse um zwei Gleise erweitert. Für diesen Abschnitt (PFA 2.5 b), der unmittelbar im Anschluss an die Donaubrücke beginnt, ist der Plan ebenfalls festgestellt (Planfeststellungsbeschluss vom 25. Oktober 2001, Aktenzeichen 61131 Pap (Neu-Ulm 21)).

Bei der Umgestaltung des Bahnhofs Neu-Ulm ist neben der Erweiterung und Anpas-sung der Gleisanlagen auch dessen Tieferlegung vorgesehen. Mit Ausnahme der Bahnsteigbereiche sollen die dadurch gewonnenen Flächen für einen zentralen Um-steige- bzw. Knotenpunkt des ÖPNV und als Park+Ride Platz genutzt werden.

B.1.2 Gegenstand des Vorhabens S21, PFA 1.6b

Das hier zur Planfeststellung beantragte Bauvorhaben „S21 PFA 1.6b "Abstellbahnhof Untertürkheim"" hat den Neubau eines Abstellbahnhofs zum Gegenstand. Dieser wird auf dem Gelände des bisherigen Güterbahnhofs Stuttgart-Untertürkheim errichtet. Der Bahnhof besteht neben den Gleisanlagen zum Abstellen von Zügen aus einer Außen-reinigungsanlage, einer Innenreinigungsanlage sowie einem Technikgebäude mit La-ger-, Sozial- und Büroräumen.

Die Gleisanlagen des Abstellbahnhofs lassen sich in zwei Teilbereiche unterscheiden. Der nördliche Bereich hat eine Nutzlänge von ca. 5.380 m, auf der Züge abgestellt werden können. Der südliche Bereich verfügt über weitere 3.110 m Nutzfläche. Aus

allen nördlichen Abstellgleisen sind direkte Ein- und Ausfahrten von und zum Stuttgarter Hauptbahnhof (tief) sowie nach Kornwestheim, Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Untertürkheim möglich. Über die Personenzugwendegleise kann vom südliche Bereich von und nach Waiblingen und Stuttgart-Bad Cannstatt ein- und ausgefahren werden. Im Bedarfsfall können weitere 1.660 m an Abstellgleisen durch die Umnutzung der Gleise der Innenreinigungsanlage, der Personenzugwendegleise sowie der Umfahrgleise in Anspruch genommen werden.

Die Außenreinigungsanlage dient der Außenwäsche und Pflege der Fahrzeuge des Fern- und Regionalverkehrs. Sie befindet sich im nördlichen Bereich des Abstellbahnhofs. Sie besteht aus einem Außenreinigungsgleis sowie einem dazugehörigen Betriebsgebäude. Das Außenreinigungsgleis setzt sich aus einem 400 m langen Vorstellgleis, dem ca. 128 m langen Hallenbereich und einem ca. 30 m langen Abtropfgleis mit Abtropfwanne zusammen. Die Breite der Waschhalle misst ca. 8,00 m, die Gesamthöhe beträgt 8,20 m bzw. 8,60 m. Die Außenreinigungsanlage ist auf den vollautomatischen Betrieb ausgelegt, sodass sich während des Waschvorgangs kein Personal in der Waschhalle befindet. Die Fahrzeuge werden mittels einer Schleppanlage durch die Waschhalle gezogen, in der die einzelnen Funktionsabläufe durch Beeinflussungselemente ausgelöst werden.

Das Betriebsgebäude der Außenreinigungsanlage besteht aus Raummodulen und wird parallel zur Waschhalle an der Ostseite errichtet. Dort befinden sich der Bedienstand, die Waschanlagensteuerung, die Lager- und Dosierstände für Reinigungsmittel, die Energieversorgung sowie die Mess- und Regeltechnik. Auch die Wasseraufbereitungsanlage und die Wasserrückgewinnungsanlage sind dort untergebracht.

Die Innenreinigungsanlage dient der Reinigung und Pflege von Zügen einschließlich der Betankung mit Frischwasser und der Entsorgung der Abwässer aus den WCs. Die Innenreinigungsanlage befindet sich im südlichen Bereich des Abstellbahnhofs, zwischen den Personenzugwendegleisen 111 und 112 sowie dem Umfahrgleis 115 und hat eine Breite von 14 m und eine Länge von 400 m. Sie wird über einen Karrenweg von Flurförderfahrzeugen angedient. Die Innenreinigungsanlage besteht im Wesentlichen aus einem Bahnsteig, auf dem technische Installationen für die Innenreinigungsmaßnahmen unterschiedlicher Zugtypen angebracht sind. Auch die Durchführung von Instandhaltungs-, Wartungs-, und kleinerer Reparaturarbeiten ist in der Anlage möglich.

Das Technikgebäude ist mit der Innenreinigungsanlage betriebstechnisch verbunden und beinhaltet neben Betriebsstofflagerräumen auch Sozialräume für die Reinigungskräfte und sonstige Bahnbedienstete sowie Büroräume für örtliche Verwaltungszwecke. Der Bau mit zwei Obergeschossen ist 11,50 m breit und 45,00 m lang.

Die Anlagen liegen bei Bahn-km -0,115 bis 2,560 der Strecke 4720 Untertürkheim - Kornwestheim in Stuttgart.

B.1.3 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 11.12.2018, Az. *0003214775*, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „S21 PFA 1.6b "Abstellbahnhof Untertürkheim"" beantragt. Der Antrag ist am 12.12.2018 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 21.02.2019 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 10.04.2019 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 05.03.2019, Az. 591ppw/080-2018#021, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

Mit Schreiben vom 17.04.2019 hat das Eisenbahn-Bundesamt das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.4 Anhörungsverfahren

B.1.4.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Regierungspräsidium Stuttgart (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Wohnen
2.	Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz
3.	Landeshauptstadt Stuttgart, Liegenschaftsamt
4.	Landeshauptstadt Stuttgart, Tiefbauamt

Lfd. Nr.	Bezeichnung
5.	Landeshauptstadt Stuttgart, Eigenbetrieb Abfallwirtschaft Stuttgart
6.	Landeshauptstadt Stuttgart, Branddirektion
7.	Landeshauptstadt Stuttgart, Garten-, Friedhofs- und Forstamt
8.	Landeshauptstadt Stuttgart, AfÖO (Straßenverkehrsbehörde)
9.	Verband Region Stuttgart
10.	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Referat 36
11.	Landratsamt Schwäbisch Hall
12.	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16, Feuerwehr und Katastrophenschutz
13.	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 21, Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz
14.	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 32, Landwirtschaft
15.	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 47.5, Baureferat Großprojekte
16.	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 46.1, Verkehr, Technische Aufsicht Bahnen
17.	Regierungspräsidium Stuttgart, Abt. 5, Umwelt
18.	Regierungspräsidium Stuttgart, Abt. 8 Landesamt für Denkmalpflege
19.	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16, Kampfmittelbeseitigungsdienst
20.	Polizeipräsidium Stuttgart
21.	Regierungspräsidium Freiburg Abt. 9, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
22.	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg
23.	Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Stuttgart
24.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleitungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3
25.	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH
26.	Deutsche Telekom Technik GmbH, PTI 22 Niederlassung Südwest
27.	Telefonica Germany GmbH & Co. KG
28.	Unitymedia BW GmbH, Zentrale Planung
29.	Stuttgart Netze Betrieb GmbH
30.	Netze BW Wasser GmbH
31.	GasLINE GmbH & Co. KG
32.	PLEdoc GmbH
33.	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH

Lfd. Nr.	Bezeichnung
34.	Verizon Deutschland GmbH
35.	Netze BW Wasser GmbH, Techn. Betriebsleitung des Zweckverbandes Filderwasserversorgung
36.	EnBW Energie Baden-Württemberg AG
37.	Netze BW GmbH, S 21-Koordination (Bereich Netz TAI)
38.	NGN Fiber Network KG
39.	Stuttgarter Straßenbahnen AG
40.	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH
41.	terranets bw GmbH
42.	Gasversorgung Süddeutschland GmbH
43.	Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung
44.	Unfallversicherung Bund und Bahn Region Stuttgart
45.	DB Netz AG Regionalbereich Südwest, Immobilienmanagement, N-SW-F 4
46.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Region Südwest
47.	DB System GmbH
48.	DB Cargo AG
49.	DB Regio AG Baden-Württemberg, Konzernbevollmächtigter für das Land BW
50.	Deutsche Bahn AG
51.	DB Station und Service AG, Regionalbereich Südwest
52.	DB Fernverkehr AG
53.	DB Energie GmbH
54.	Bundeseisenbahnvermögen Außenstelle Stuttgart
55.	Bundespolizeidirektion Stuttgart
56.	Bundesamt für Güterverkehr
57.	Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart
58.	Handwerkskammer Region Stuttgart
59.	Dachverband Integratives Planen und Bauen Stuttgart e.V.
60.	Diakonisches Werk der Evangelischen Kirche in Württemberg e.V.
61.	Körperbehinderten-Verein Stuttgart e.V.
62.	Sozialverband VdK Stuttgart
63.	Industrieverband Steine und Erden Baden-Württemberg
64.	Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.
65.	Deutscher Bahnkunden-Verband Baden-Württemberg e.V.
66.	COLT

Lfd. Nr.	Bezeichnung
67.	BT (Germany) GmbH & Co. oHG
68.	Amphibien/Reptilien-Biotopschutz Baden-Württemberg e.V., Regionalbetreuer Stuttgart

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Verband Region Stuttgart Stellungnahme vom 18.07.2019, Az. 60.54
2.	Regierungspräsidium Freiburg Stellungnahme vom 13.01.2020, ohne Az.
3.	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Stellungnahme vom 01.08.2019, Az. 43- 0513.1
4.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleitungen der Bundeswehr Stellungnahme vom 01.07.2019, Az. 45-60-00//V059-19-PFV
5.	Fernleitungs-Vertriebsgesellschaft Stellungnahme vom 26.06.2019
6.	Unitymedia BW GmbH Stellungnahme vom 01.08.2020, Az. 355136 Stellungnahme vom 03.01.2020, Az. 368321
7.	PLEdoc GmbH Stellungnahme vom 15.05.2019, Az. 15.05.2019
8.	GLH GmbH Stellungnahme vom 12.09.2019, ohne Az.
9.	NGN Fiber Network KG Stellungnahme vom 05.08.2019 ohne Az.
10.	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) Stellungnahme vom 17.07.2019, Az. Bdh 2551
11.	Terranets bw GmbH Stellungnahme vom 13.05.2019, Az. Dp-Bur Ds/D 190513_1
12.	Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung Stellungnahme vom 17.05.2019, ohne Az.
13.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Stellungnahme vom 03.06.2019, Az. CS.R-SW-L(A) Ro

Lfd. Nr.	Bezeichnung
14.	Bundespolizeidirektion Stuttgart Stellungnahme vom 20.05.2019, Az SB 13 – 18 20 03
15.	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Stellungnahme vom 09.08.2019
16.	BT (Germany) GmbH Stellungnahme vom 08.08.2019

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landeshauptstadt Stuttgart Stellungnahme vom 23.07.2019, Az. SWU Stellungnahme vom 01.08.2019, Az. SWU Stellungnahme vom 05.07.2019, Az. AWS-4.3.-0400 Stellungnahme vom 29.07.2019, Az. 67-4.33
2.	Regierungspräsidium Stuttgart Stellungnahme vom 06.08.2019, Az. 16-1541.0/0042 Stellungnahme vom 25.07.2019, Az. 21-2435.1/08/56 Stellungnahme vom 30.08.2019, Az. 32-8881.21 Stellungnahme vom 29.07.2019, Az. 47.5-382-NBS / 10.865 Stellungnahme vom 16.05.2019, Az. 46.2-3809.9/033 Stellungnahme vom 26.08.2019, ohne Az. Stellungnahme vom 08.08.2019, ohne Az. Stellungnahme vom 16.05.2019, ohne Az.
3.	Polizeipräsidium Stuttgart Stellungnahme vom 25.07.2019, Az. FEst-E-V 0513.2-1549/2019
4.	Netze BW Wasser GmbH Stellungnahme vom 11.07.2019, ohne Az. Stellungnahme vom 08.08.2019, ohne Az.
5.	Stuttgarter Straßenbahnen AG Stellungnahme vom 09.08.2019 ohne Az.
6.	Unfallversicherung Bund und Bahn Stellungnahme vom 31.07.2019, Az. S-313.3-BAR-S006

Lfd. Nr.	Bezeichnung
7.	DB Cargo AG Stellungnahme vom 29.07.2019, Az. F.CBP 11 Hem
8.	Landesnaturausschutzverband Baden-Württemberg e.V. Stellungnahme vom 09.08.2019
9.	Dachverband integratives Planen und Bauen e.V. Stellungnahme vom 29.07.2019
10.	Deutscher Bahnkunden-Verband Stellungnahme vom 12.08.2019 Stellungnahme vom 21.03.2021
11.	Amphibien/Reptilien-Biotop-Schutz Baden-Württemberg e.V. Stellungnahme vom 08.08.2019

B.1.4.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Landeshauptstadt Stuttgart im Amt für Stadtplanung und Wohnen – Planauslage -, Eberhardstraße 10, 70173 Stuttgart im Erdgeschoss Zimmer 003 vom 13.05.2019 bis 12.06.2019 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Landeshauptstadt Stuttgart am 02.05.2019 durch Veröffentlichung im Stuttgarter Amtsblatt Nr. 18 ortsüblich bekannt gemacht. Daneben wurden die Planunterlagen und der Bekanntmachungstext zusätzlich auf der Internetseite des Regierungspräsidiums zur Information bereitgestellt und über das UVP-Portal des Bundes zugänglich gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in der Landeshauptstadt Stuttgart der 12.08.2019.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind ca. 370 Einwendungsschreiben privater Einwender eingegangen.

B.1.4.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landesnaturausschutzverband Baden-Württemberg e.V. Stellungnahme vom 09.08.2019, Az. S-bahnS21-Abstellbahnhof Unter-türkheim
2.	Bund Für Umwelt und Naturschutz Deutschland Stellungnahme vom 30.07.2019, Az. 25-3824.1/DB-PFA1.6b
3.	NABU Stuttgart e.V. & NABU BW Stellungnahme vom 12.08.2019 Stellungnahme vom 28.01.2020

B.1.4.4 Erörterung

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 15.01.2020 und am 16.01.2020 in Stuttgart in der Sängersalle Untertürkheim erörtert.

Die Behörden und Trägerin des Vorhabens wurden mit Schreiben vom 12.12.2019 über den Erörterungstermin benachrichtigt.

Denjenigen, die Einwendungen und Stellungnahmen abgegeben haben, wurde der Erörterungstermin im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Anhörsungsbehörde, dem Staatsanzeiger Baden-Württemberg, am 12.12.2019 und in den örtlichen Tageszeitungen, Stuttgarter Zeitung; Stuttgarter Nachrichten PLUS; Cannstatter Zeitung; Untertürkheimer Zeitung, am 12.12.2019 öffentlich bekannt gemacht.

Über die Erörterung hat das Regierungspräsidium Stuttgart ein Wortprotokoll erstellt.

B.1.4.5 Einleitung des 1. Planänderungsverfahrens „Ersatzhabitate Panoramabahn“

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 08.07.2020, eine Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG i. V. m. § 18 Abs. 1 AEG für das Vorhaben „S21 PFA 1.6b "Abstellbahnhof Untertürkheim"" beantragt.

Gegenstand der Planänderung ist die Erweiterung der Ersatzflächen zur Umsiedlung der Mauereidechsen. Die zusätzlichen Flächen befinden sich im Bereich der Panoramabahn in Stuttgart. Die Vorhabenträgerin trägt hierzu vor, dass bei einer Genehmigung der zusätzlich beantragten Flächen alle im Bereich des Abstellbahnhofs Untertürkheim vorkommenden Mauereidechsen umgesiedelt werden könnten. Darüber hinaus wurde auf Anregung der höheren Naturschutzbehörde hin die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung überarbeitet. Die Vorhabenträgerin hat außerdem von den Trägern

öffentlicher Belange aufgezeigte redaktionelle Fehler korrigiert. Hierzu gehörte vor allem die Darstellung von Einleitmengen in den technischen Plänen. Im Zuge der Planänderung hat die Vorhabenträgerin zudem gutachterliche Stellungnahmen bzgl. der Einordnung von Horn- und Signalproben auf der Abstellanlage und Warntönen im Bereich der Innenreinigungsanlage vorgelegt. Zudem hat die Vorhabenträgerin das Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV) überarbeitet.

Mit Schreiben vom 24.07.2020 hat das Eisenbahn-Bundesamt das Regierungspräsidium Stuttgart als Anhörungsbehörde gebeten, das Anhörungsverfahren auf der Grundlage der geänderten Planunterlagen für den PFA 1.6b fortzuführen.

B.1.4.6 Anhörungsverfahren zur Planänderung

Da die Planänderungen die Konzeption der Bahnplanung in ihrem Grundgefüge unberührt lassen und sich nur auf relativ engräumige Teilaspekte der bisherigen Planung beziehen, konnte nach Maßgabe des § 73 Abs. 8 VwVfG verfahren werden. Mit Anhörungsschreiben vom 07.09.2020 wurden die betroffenen Kommunen, Fachbehörden, Träger öffentlicher Belange, Vereinigungen und Private zur Stellungnahme/Einwendung binnen zwei Wochen nach Zugang des Schreibens aufgefordert und somit in ordnungsgemäßer Weise zu den Planänderungen gehört. Auf eine öffentliche Planauslegung wurde verzichtet.

Die Anhörungsbehörde hat gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

B.1.4.7 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 18.12.2020 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet.

B.1.4.8 Verfahrensrechtliche Bewertung des Anhörungsverfahrens

Die Planfeststellungsbehörde prüft in verfahrensrechtlicher Hinsicht, ob das Anhörungsverfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurde. Dazu gehört insbesondere die Prüfung, ob die Vorschriften der § 73 VwVfG, § 18a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und § 9 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) beachtet wurden (Nr. 22 Abs. 1 der Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahn-Bundesamtes, Ausgabe 02/2019). Im Ergebnis lassen sich keine Fehler feststellen. Die gegen das – von der Anhörungsbehörde gemäß § 73 VwVfG in eigener Zuständigkeit geführte – Verfahren vorgebrachten Einwendungen waren vielfältig. Schwerpunkte bildeten die

Befangenheit des Regierungspräsidiums in seiner Funktion als Anhörungsbehörde des Landes Baden-Württemberg, die Qualität und Vollständigkeit der Antragsunterlagen (fehlende Anstoßwirkung), die Trennung des PFA 1.6 in die Teile 1.6a und 1.6b, die Durchführung des Anhörungsverfahrens im Allgemeinen und des Erörterungstermins im Besonderen, sowie der Verzicht auf Öffentlichkeitsbeteiligung und Erörterung im 1. Änderungsverfahren. Die Anhörungsbehörde ging diesen Punkten nach und arbeitete sie nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde rechtsfehlerfrei ab. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen auf den Seiten 11 bis 21 des Anhörungsberichtes verwiesen.

B.1.5 Einleitung des 2. Planänderungsverfahrens „Dohlen und Zufahrt“

Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens hat die DB Netz AG (Vorhabenträgerin) mit Schreiben vom 11.02.2021, eine Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG i. V. m. § 18 Abs. 1 AEG für das Vorhaben „S21 PFA 1.6b "Abstellbahnhof Untertürkheim"" beantragt.

Gegenstand dieses 2. Planänderungsverfahrens sind bauliche Änderungen an den Entwässerungsdolen 3 und 4 unter dem Abstellbahnhof, um hydraulische Reserven bzw. Rückhalteräume zwecks schadloser Einleitung in die städtische Kanalisation zu schaffen. Ferner wird die Zufahrt von der Augsburger Straße in den Abstellbahnhof durch bauliche Anpassungen, durch Ausschluss bestimmter Fahrbeziehungen und durch Integration einer zweiten Zufahrt umgestaltet.

Eine Betroffenheit von Privaten und Einwendern ist durch die 2. Planänderung nicht gegeben, daher wurde auf sowohl auf eine öffentliche Auslegung als auch eine Erörterung, gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG, verzichtet.

Mit Schreiben des Eisenbahn-Bundesamts vom 15.02.2021 wurden die von der Planänderung betroffenen Träger öffentlicher Belange unter einer Fristsetzung von zwei Wochen zu einer ergänzenden Stellungnahme aufgefordert.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. 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.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft den Neubau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen, Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 6 Satz 1 UVPG (Bestehen einer unbedingten UVP-Pflicht bei Neuvorhaben) festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Gemäß § 4 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die Vorhabenträgerin hat einen den Anforderungen des § 16 UVPG entsprechenden UVP-Bericht vorgelegt, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes wurden von der Vorhabenträgerin die Vorgaben des Umweltsleitfadens des Eisenbahn-Bundesamts (Teil III) zu Grunde gelegt. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes erfolgte nicht starr und einheitlich, sondern orientierte sich an den örtlichen Verhältnissen, der Wirkungsintensität und der räumlichen Reichweite der Projektwirkungen (v. a. Sichtbeziehungen, Schallimmissionen, funktionale Aspekte), so dass alle wesentlichen vorhabenbedingten Auswirkungen erfasst werden konnten.

Die weitreichendsten Wirkungen betreffen die Schutzgüter Menschen und Tierlebensräume. Dagegen begrenzen sich die Vorhabenwirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser meist auf weniger als 100 m. In Einzelfällen sind bei besonderen Wirkpfaden oder größerer Wirkintensität größere Untersuchungsgebiete erforderlich. Zum Teil wurden die Abgrenzungen für den Untersuchungsraum aber auch deshalb verringert, weil es sich bei dem Vorhabenbereich um bestehende und zum Teil in Betrieb befindliche Gleisanlagen im intensiv genutzten innerstädtischen Bereich handelt und somit eine entsprechende Vorbelastung gegeben ist. Der EBA-Leitfaden sieht bei Ausbauvorhaben zudem vor, dass lediglich die Breiten untersucht werden müssen, in denen zusätzliche Wirkungen zu erwarten sind.

Im Zuge der Umweltuntersuchungen wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, die biologische Vielfalt, Tiere und Pflanzen, die Landschaft, den Boden, die Fläche, das Wasser, Klima und Luft sowie Kultur- und Sachgüter begutachtet. Hierbei wurden schall- und erschütterungstechnische Untersuchungen, Untersuchungen zur Hydrogeologie und Wasserwirtschaft, zur Ingenieurgeologie, Erd- und Ingenieurbauwerken, zur Verwertung und Ablagerung von Erdmassen, zu elektrischen und magnetischen Feldern und zum Boden in gesonderten Fachbeiträgen sowie zur Fauna, Flora und zu Biotopen innerhalb des Landschaftspflegerischen Begleitplanes ausgewertet.

Der Untersuchungsraum des LBP umfasst die Planfeststellungsgrenze des PFA 1.6b. Für die Untersuchung zur Fauna im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurde für die Artengruppen Reptilien, Heuschrecken und Wildbienen zusätzlich ein Puffer von 50 m und für die hoch mobilen Artengruppen Vögel und Fledermäuse ein Puffer von 200 m berücksichtigt.

Der Erläuterungsbericht Ingenieurgeologie, Erd- und Ingenieurbauwerke umfasst zudem einen Untersuchungsraum von 1 km beidseits der Trassen.

Im Fachbeitrag Fauna (GÖG – Gruppe für ökologische Gutachten & Baader Konzept, 2018) wurde auf der Grundlage von Kartierungen zu planungsrelevanten Artengruppen eine Bewertung der Bedeutung des Standortes für das Schutzgut Tiere und möglicher Konflikte vorgenommen. Der Untersuchungsumfang beschränkt sich dabei auf eine Auswahl repräsentativer Arten und Artengruppen, die anhand der Projektwirkung sowie ihrer Schutzbedürftigkeit, Seltenheit und Gefährdung ausgewählt wurden. Die Flächenbewertung erfolgt nach Bewertungsschlüsseln von KAULE (1991) und RECK (1990). Die Vorbelastung der Flächen ist in die Bewertung der Ausgangssituation mit eingeflossen.

B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG

Entsprechend dem UVP-Bericht, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit und den Erkenntnissen aus der Erörterung sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

B.3.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen

Insbesondere durch Lärm und Erschütterungen entstehen Belastungen, die auf das Schutzgut Menschen einwirken.

So kommt es während der Bauphase zur Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm. Diese werden bei der Errichtung des Technikgebäudes um bis zu 15 dB(A) überschritten. Gerade die erste Gebäudereihe im Umfeld der Baumaßnahme ist aufgrund der räumlichen Nähe und der exponierten Lage starken Beeinträchtigungen ausgesetzt. Auch beim Bau der Außenreinigungsanlage ist von einer Überschreitung der gebietspezifischen Lärmimmissionsrichtwerte von 3,6 dB(A) auszugehen.

Bei den Gleisbauarbeiten wird es tagsüber in einer Korridorbreite von 110 m zu Überschreitungen der Lärmimmissionsrichtwerte für Wohnbebauung kommen. Sofern Gleisarbeiten nachts erfolgen, ist in den umliegenden Wohngebieten in einem Korridor von 600 m mit einer Überschreitung der Lärmrichtwerte zu rechnen. Auch die Rammarbeiten, die zur Gründung von Masten erforderlich sind, überschreiten die Lärmrichtwerte für die umliegenden Wohngebiete am Tag in einem Umkreis von 155 m und in der Nacht in einem Umkreis von 680 m. Zudem kommt es durch die Errichtung von Baustraßen und Zufahrten zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte in einem Korridor von 45 m. Zu beachten ist allerdings, dass all diese Werte ohne Berücksichtigung der abschirmenden Wirkung durch umstehende Bebauung ermittelt wurden.

Erschütterungen gehen vor allem von Rammarbeiten bei der Mastgründung und von Verdichtungsarbeiten mit Vibrationswalzen aus. Die Rammarbeiten wirken sich aber bereits in einem Abstand von 8 m nicht mehr als erheblich belastende Erschütterungen bei Holzdecken bzw. ab einem Abstand von 25 m bei Stahlbetondecken aus. Konflikte bei näherliegenden Häusern können durch eine Verkürzung der Rammdauer erreicht werden. Die Verdichtungsarbeiten sind ab einem Abstand von 10 m bei Holzdecken bzw. 20 m bei Stahlbetondecken nicht mehr als erheblich belästigend einzustufen.

Die Planung des Abstellbahnhofs führt betriebs- und anlagenbedingt, insbesondere durch das Abrücken des Güterumfahrgleises in vielen Bereichen zu einer Reduzierung der Lärmbelastung um bis zu 7,5 dB(A). Dem steht an einigen Immissionsorten nachts eine Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen von bis zu 1,2 dB(A) gegenüber. Weitergehend führen die vorhabenbedingten Lärmimmissionen nachts zu einer Überschreitung der maßgeblichen Gesamtlärmwerte an weiteren Immissionsorten, sodass insgesamt an 33 Gebäuden ein Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach besteht. Betriebsbedingt kommt es hingegen zu keiner Erhöhung der Erschütterungsimmissionen (Unterlage 15.1). Die Grenzwerte und Vorgaben zur Elektromagnetischen Verträglichkeit und Elektrosicherheit werden ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen gewahrt (Unterlage 20.1). Da die Dienstwege auf dem Abstellbahnhof allerdings aus Arbeitsschutzgründen beleuchtet sein müssen, kann es zu zusätzlichen Lichtimmissionen in nahegelegenen Wohngebieten kommen.

B.3.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Durch Anpassung der vorhandenen Gleisanlagen an die Nutzung als Abstellbahnhof sowie den Rückbau der baulichen Anlagen kommt es zu einem Verlust an Lebensräumen für Tiere und Pflanzen und somit auch zu einer Beeinträchtigung der biologischen Vielfalt. Akustische wie visuelle Störreize, Lichtimmissionen und Erschütterungen führen zudem zu Flucht- und Meidereaktionen der Tiere. Von einer Beeinträchtigung des Erhaltungszustands der lokalen Population der betroffenen Arten kann allerdings nicht ausgegangen werden, zumal zumindest in den Randbereichen der Gleisanlage nach Abschluss der Bauarbeiten eine Wiedervernetzung der Teilpopulationen möglich sein wird.

Die Anlage des Abstellbahnhofs und dessen Betrieb führen schließlich zu einer Änderung der Habitatqualität, etwa durch Verschattung und Vegetationsunterdrückung, die einen Funktionsverlust bzw. eine Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Tiere zur Folge hat. Vertreibungs- und Fluchtreaktionen können auch durch visuelle und akustische Störreize während des Betriebs des Bahnhofs ausgelöst werden. Großflächige Vegetationsbestände, wie sie der bisherige Güterbahnhof aufweist, wird der Abstellbahnhof nicht mehr bieten.

B.3.2.2.3 Auswirkungen auf Fläche

Auf das Schutzgut Fläche sind keine baubedingten, anlagebedingten oder betriebsbedingten Auswirkungen zu erwarten, da keine Flächen beansprucht oder verbraucht werden, die nicht bereits heute für den Schienenverkehr genutzt werden.

B.3.2.2.4 Auswirkungen auf den Boden

Baubedingt kommt es zu keinen relevanten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden. Zwar fallen durch die Einebnung des derzeitigen Bahnhofsbereichs 113.000 m³ Aushub- und Ausbruchsmassen an, die aufgrund von Kontamination und geotechnischen Eigenschaften nicht mehr für den Wiedereinbau verwendet werden können. Die Verwertung verursacht auch keine neuen oder weiteren Umwelteinwirkungen an den jeweiligen Verbringungsstandorten. Der Einbau erfolgt nur nach entsprechender Genehmigung und soll möglichst einer höherwertigeren Verwendung, wie etwa die Errichtung von Lärmschutzwänden oder zur Rekultivierung, verwendet werden.

Die Planung sieht vor, dass die Verwertung und Entsorgung der Aushub- und Abbruchmassen sowie der beim Abbruch der Bestandsgebäude anfallenden Abfälle fachgerecht nach den Vorgaben des Abfallrechts erfolgt. Vorgesehen ist ein Abtransport über die Straße und ggf. über die Schiene. Luftschadstoffe, die auf den Boden einwirken und durch die Baumaschinen und -fahrzeuge entstehen, stellen keine wesentliche Mehrbelastung dar.

Auch anlage- und betriebsbedingt ist nicht mit relevanten Auswirkungen zu rechnen, da sich im Vorhabenbereich nur Böden von geringer Wertigkeit befinden und sich die Emissionen von Eisen und Kupfer auf den Nahbereich des Bahnhofs beschränken. Betriebliche Abfälle, die über das normale Maß des Eisenbahnverkehrs hinausgehen, sind nicht zu erwarten.

B.3.2.2.5 Auswirkungen auf das Wasser

Durch die Baumaßnahmen sind keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten. Das im Baustellenbereich anfallende Niederschlagswasser wird über Absetzbecken und bei Bedarf über Neutralisationsanlagen dem städtischen Entwässerungssystem zugeleitet. Da die Baumaßnahmen zudem nur lokal und geringfügig in den Untergrund eingreifen und keine Grundwasserabsenkungen erforderlich sind, sind auch keine Beeinträchtigungen der Grundwasserverhältnisse zu erwarten.

Auch anlage- und betriebsbedingt sind keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten. Das auf der Anlage anfallende Niederschlagswasser wird über Entwässerungsanlagen der städtischen Kanalisation zugeführt, wobei das Dachflächenwasser zum Teil gesammelt und als Brauchwasser genutzt werden soll. Die vorgesehene Versiegelung verschlechtert die Schüttcharakteristik der Heil- und Mineralquellen laut untergrundmodelltechnischer Untersuchungen nicht.

Die im Betrieb anfallenden Abwässer werden erst nach einer Vorbehandlung dem öffentlichen Kanalnetz zugeleitet. Dies gilt insbesondere für die Abwässer der Außenreinigungsanlage, die in einer Wasseraufbereitungsanlage nach den Bestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes und des Wassergesetzes Baden-Württemberg behandelt werden, bevor sie der Kanalisation zugeleitet werden. Da sich die Außen- und die Innenreinigungsanlage im Heilquellenschutzgebiet befinden, werden beide Anlagen zudem auf wasserdichten Stahlbetonkonstruktionen errichtet, die chemische Einträge in den Untergrund und damit Auswirkungen auf das Grundwasser verhindern.

B.3.2.2.6 Auswirkungen auf Luft und Klima

Baubedingt sind keine Beeinträchtigungen der klimatischen Situation zu erwarten, da es nur zu kleinräumigen lokalen Erwärmungen durch Verbrennungsmotoren der Baumaschinen und -fahrzeuge kommt. Lufthygienisch kommt es allerdings zu einer mittleren Zusatzbelastung, die jedoch keine nachhaltige Verschlechterung im Vergleich zum jetzigen Zustand herbeiführt. Es ist vorgesehen, möglichst viele Baustellenfahrten über die Schiene abzuwickeln, um Immissionen weiterstgehend zu reduzieren. Zudem ist mit dem Staubschutzkonzept (Unterlage 21.1) ein Auflagen- und Maßnahmenkatalog festgelegt worden, der Emissionen weitestgehend verhindern und reduzieren soll.

Anlage- und betriebsbedingt ist nicht mit Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft zu rechnen, da der Bahnbetrieb weit überwiegend elektrisch erfolgt.

B.3.2.2.7 Auswirkungen auf Landschaft

Aufgrund der Lage des Vorhabens innerhalb eines stark durch Bebauung und Gleisanlagen vorbelasteten Bereichs sind keine Eingriffe in für Erholungszwecke genutzte Flächen notwendig, lediglich im Randbereich zur Augsburgs Straße hin kommt es zu geringfügigen Flächenverlusten für die Kleintierzuchtanlage. Das bereits stark städtisch und gewerblich geprägte Landschaftsbild wird durch die Bauarbeiten nochmals technisch überprägt, was aber angesichts der nur zeitlich begrenzten Bauarbeiten keine erhebliche Auswirkung darstellt.

Anlagenbedingt kommt es angesichts der bereits bestehenden und zukünftigen Bebauung zu keiner Verschlechterung des Landschaftsbildes. Auch kommt es zu keinem erheblichen Eingriff in für Erholungszwecke genutzte Flächen.

Betriebsbedingt kommt es zu einer erhöhten Anzahl abgestellter Züge, die eine visuelle Beeinträchtigung darstellen können. Da der Vorhabensbereich aber bereits als Bahnbetriebsfläche genutzt wird, ist diese Beeinträchtigung nicht als erheblich einzustufen.

B.3.2.2.8 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Da sich Baudenkmale erst in 60 m Entfernung zum Vorhabenbereich befinden, kann eine baubedingte Beeinträchtigung ausgeschlossen werden. Archäologische Baudenk-mäler befinden sich jedoch nur wenige Meter vom Vorhabenbereich entfernt, sodass durchaus die Möglichkeit besteht, dass Objekte mit wissenschaftlicher, künstlerischer oder heimatgeschichtlicher Relevanz zu Tage gefördert werden, an denen ein öffentli-ches Interesse besteht.

Anlagebedingt kann es durch neue Oberleitungen und Aufschüttungen zu visuellen Be-einträchtigungen von Kultur- und Baudenkmalern kommen. Aufgrund der hohen Vor-belastungen im Vorhabenbereich ist dies aber unwahrscheinlich.

B.3.2.2.9 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Der Vorhabenträger der NBS nahm die in § 2 Abs. 1 Satz 2 Nummer 4 UVPG gefor-derte Betrachtung der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern vor. Im Ergebnis ergeben sich auch hieraus keine Eingriffe, die das Vorhaben als nicht um-weltverträglich bewerten lassen. Direkte Wechselwirkungen zwischen den Schutz-gütern sind be-reits bei der Beurteilung der einzelnen Schutzgüter sowie der Ermittlung der Beein-trächtigungsrisiken für die Schutzgüter mit eingeflossen. Folglich wurden die Schutz-güter nicht strikt getrennt voneinander betrachtet. Bestimmte Funktionen des Natur-haushaltes, die sich einzelnen Schutzgütern zuordnen lassen, wurden in ihrer konkre-ten Ausprägung schutzgutübergreifend bestimmt.

B.3.2.3 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG

Die in § 3 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Um-welt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der um-weltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsver-ordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwä-gung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktanalyse.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten (insbesondere: Umweltverträglichkeitsstudie, Landschaftspflegerische Begleitplanung, artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Schall- und Erschütterungsgutachten, FFH-Vorprüfung) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

B.3.2.3.1 Schutzgut Menschen

Die Beeinträchtigungen dieses Schutzgutes sind im Wesentlichen auf bauzeitliche Immissionen von Lärm und Erschütterungen sowie auf betriebsbedingte Geräuschimmissionen zurückzuführen. Durch die Maßnahmen der Vorhabenträgerin lassen sich diese mindern, jedoch nicht gänzlich vermeiden.

Dauerhafte Beeinträchtigungen werden insbesondere durch den Bau von Lärmschutzwänden gemindert. Verbleibende Konflikte werden durch passive Schallschutzmaßnahmen gelöst.

Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen während der Bauphase sind vor allem in der Nacht problematisch. Um hier unzumutbare Auswirkungen zu vermeiden, sieht die Planung umfangreiche Maßnahmen zum Schutz vor baubedingten Immissionen vor. Unter Beachtung der darüber hinaus festgesetzten Nebenbestimmungen sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen zu erwarten. Dies gilt auch für die baubedingten Erschütterungsemissionen.

B.3.2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Es kommt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt. Diese sind jedoch hinnehmbar, weil die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze, insbesondere jene des BNatSchG, erfüllt werden.

Der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird unter Berücksichtigung der planfestgestellten Maßnahmen, insbesondere der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

sowie der Ausgleichsmaßnahmen, entsprochen. Verluste der Lebensräume von Pflanzen und Tieren, die mit dem Rückbau bzw. Umbau der Anlagen des Güterbahnhofs einhergehen, werden so weit wie möglich minimiert. So sind bereits im Frühjahr 2019 für die im Vorhabenbereich vorkommenden, seltenen hochgradig bestandsgefährdeten Wildbienenarten Ersatzhabitate errichtet worden. Bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen werden nach Bauende wiederhergestellt und die Eingriffsschwere durch Gehölzpflanzungen auf den neu entstehenden Bahnböschungen vermindert. Die Baufeldfreimachung sowie die Eingriffe auf Flächen für Ersatzmaßnahmen werden auf außerhalb der für die betroffenen Arten besonders sensiblen Zeiträume (etwa Brut- oder Überwindungszeiten) beschränkt und flankierend durch eine ökologische Baubegleitung bzw. umweltfachliche Bauüberwachung kontrolliert. Verbleibende Eingriffe werden ausgeglichen oder ersetzt.

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Artenschutzes ebenso vereinbar. Dies gilt insbesondere für die Umsiedlung der vorhandenen Mauereidechsenpopulation, für die im Zuge der Änderungsverfahren eine ausreichend große Fläche zur Verfügung steht. Zwar werden hiermit artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG realisiert. Diesem Umstand kann durch die Erteilung einer Ausnahme von den Verboten Rechnung getragen werden. Sie ist dadurch sachlich gerechtfertigt, dass hierdurch die Tötung einer Vielzahl von Individuen vermieden werden kann. Beeinträchtigungen von weiteren Arten wird durch die Umsetzung von zahlreichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen entgegengewirkt, z. B. durch die Kontrolle möglicher Nistplätzen von Fledermäusen, durch Bauzeitbeschränkungen in Hinblick auf die Brutzeit von Vögeln oder die Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen. Des Weiteren sind umfangreiche Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, z. B. die Anlage von trockenwarmen Standorten innerhalb der Vorhabenbereiche oder die Gehölzpflanzungen auf den neu entstehenden Bahnböschungen und der Anlage von Landschaftsrasen.

B.3.2.3.3 Schutzgut Fläche und Boden

Erhebliche Auswirkung auf dieses Schutzgut ergeben sich durch das Vorhaben nicht.

Die betroffene Fläche des künftigen Abstellbahnhofs wurde bislang bereits durch den Eisenbahnverkehr genutzt. Es handelt sich um befahrene und genutzte Gleisbereiche mit starker anthropogener Überformung, sowie einem hohen Grad der Versiegelung.

B.3.2.3.4 Schutzgut Wasser

Von dem Vorhaben gehen potenziell Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser aus. Gleichwohl steht das Vorhaben unter Berücksichtigung der im LBP vorgesehenen Maßnahmen sowie der in diesen Beschluss aufgenommenen Nebenbestimmungen im Einklang mit den einschlägigen, dem Gewässerschutz dienenden wasserrechtlichen Vorschriften.

Bauzeitlich ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen auf das Grundwasser. Aufgrund der geringen Eingriffstiefen des Vorhabens und der Vermeidung von Tiefgründungen ist das verbleibende Risiko für Beeinträchtigungen gering. Anfallendes Oberflächenwasser und Abwässer werden gesammelt und nach erfolgter Vorbehandlung in die Kanalisation abgeleitet. Ebenso entstehen keine Wirkungen auf die oberflächennah anstehenden Schichtabfolgen des Gipskeupers ausgebildeten Schicht- und Kluftgrundwasservorkommen. Unerhebliche Eingriffe geschehen lediglich in die oberen Grundwasserstockwerke, die eine Auflast auf den Mineralwasserführenden Schichten darstellen.

Betriebs- und anlagebedingt entstehen keine Beeinträchtigungen. Die anfallenden Niederschläge werden über Entwässerungsanlagen gefasst und in die städtische Kanalisation abgeleitet. Die zu errichtenden Anlagen, sowohl die Innen- als auch die Außenreinigungsanlage, werden auf wasserdichten Betonplatten erstellt. Anfallende Abwässer werden in einer Wasseraufbereitungsanlage behandelt und ebenfalls in die städtische Kanalisation abgeleitet. Erhebliche betriebs- und anlagebedingte Auswirkungen auf das Schutzgut können daher ausgeschlossen werden.

Insgesamt sind unter Beachtung der Vermeidungs- und Minderungs- sowie Kompensationsmaßnahmen im Schutzgut Wasser keine erheblichen Auswirkungen und Konfliktschwerpunkte zu erwarten.

B.3.2.3.5 Schutzgut Luft und Klima

Die Betroffenheit des Schutzgutes Klima und Luft ist aufgrund der Lage innerhalb bestehender Gleisfelder des vormaligen Güterbahnhofs Untertürkheim insgesamt gering. Erhebliche Auswirkungen sind entsprechend den Ausführungen unter B.3.2.2.6 nicht zu erwarten.

B.3.2.3.6 Schutzgut Landschaft

Gemäß den dargestellten Auswirkungen in Kapitel B.3.2.2.7 kommt es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft. Geringe visuelle Beeinträchtigungen durch die Anlagen und die abgestellten Züge werden nicht als erheblich

bewertet. Bauzeitlich beanspruchten Flächen werden landschaftsgerecht wiederhergestellt.

B.3.2.3.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Erhebliche Beeinträchtigung kultureller Denkmäler sind aufgrund der Entfernung ausgeschlossen. Näherliegende bekannte archäologische Denkmäler sind nur geringfügig visuell betroffen. Werden im Zuge der Baumaßnahme Objekte gefunden, an deren Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, ist dies gemäß § 20 DSchG unverzüglich den zuständigen Behörden anzuzeigen.

B.3.2.4 Zusammenfassung

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich feststellen, dass die Planung des Vorhabens dem Prinzip der Umweltvorsorge Rechnung trägt.

Bei dem Vorhaben handelt es sich um die Umgestaltung eines bestehenden Güterbahnhofs in einen Abstellbahnhof. Grundlegenden Alternativen wurden auch mit Hinblick auf die Umweltauswirkungen geprüft und dargestellt. Die Wahl der Vorzugsvariante ist nicht zu beanstanden, vgl. dazu Kapitel B.4.3.

Die aus dem Vorhaben resultierenden Umweltauswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen entsprechend den gesetzlichen Regelungen erfasst und beschrieben. Dabei umfasst die Beschreibung des Vorhabens gemäß den Vorgaben des § 16 UVPG auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt vermieden, vermindert oder soweit möglich ausgeglichen werden. Die Vorhabenträgerin hat die einzelnen zum Teil entgegenstehenden Belange soweit als möglich zu einem sachgerechten Ausgleich gebracht, unvertretbare Wechselwirkungen ergeben sich nicht.

Die Umweltwirkungen bleiben räumlich eng auf den bestehenden Gleisbereich begrenzt bzw. auf die Bauzeit beschränkt. Zusammenfassend betrachtet führt das geplante Vorhaben zwar zu unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft. Den Eingriffen wird jedoch durch angemessene Kompensationsmaßnahmen Rechnung getragen, so dass eine vollständige Kompensation erreicht wird. Artenschutzrechtlich erforderliche Ausnahmen können zugelassen werden. Baubedingte Immissionen werden durch geeignete Maßnahmen reduziert, so dass gemessen an den gesetzlichen Anforderungen keine Konflikte zu erwarten sind. Unzumutbare betriebsbedingte Lärmimmissionen werden durch aktive wie auch passive Schutzmaßnahmen so reduziert, dass gemessen an den grundrechtlichen Anforderungen keine Konflikte zu erwarten sind.

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist gegeben.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die Errichtung eines Abstellbahnhofs samt Innen- und Außenreinigungsanlagen. Die Planung dient der Herstellung für Abstellmöglichkeiten in räumlicher Nähe zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof. Für die Umsetzung des Verkehrskonzepts Stuttgart 21 ist der Abstellbahnhof notwendig.

Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben ist gegeben, wenn es aus Gründen des Allgemeinwohls vernünftigerweise geboten ist. Dies ist nicht erst dann der Fall, wenn für das Vorhaben ein unabweisbares Bedürfnis besteht. Es genügt, wenn die konkret verfolgten Ziele vereinbar sind mit den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsrechts und sie zudem generell geeignet sind, etwa entgegenstehende Eigentumsinteressen zu überwinden (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. November 1989 – 4 C 41/88 –, Rn. 47, juris). Die Planrechtfertigung bildet für ein Vorhaben folglich nur eine Hürde bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen (vgl. BVerwG, Urteil vom 3. Juni 1971 – IV C 64.70 –, Rn. 21, juris). Die Planfeststellungsbehörde ist mit der Anhörungsbehörde der Auffassung, dass das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist.

Bezugspunkt der Planrechtfertigung ist bei abschnittsweiser Planfeststellung der konkret betroffene Abschnitt. Dieser muss in Bezug auf sich selbst planerisch gerechtfertigt sein. Allerdings ist die Planrechtfertigung des konkreten Abschnitts vor dem Hintergrund des Gesamtvorhabens zu sehen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26. Juni 1992 – 4 B 1-11/92, 4 B 1/92, 4 B 2/92, 4 B 3/92, 4 B 4/92, 4 B 5/92, 4 B 6/92, 4 B 7/92, 4 B 8/92, 4 B 9/92, 4 B 10/92, 4 B 11/92 –, Rn. 13, juris). Folglich ist die Planrechtfertigung der NBS (PFA 2.1 bis 2.5) (unten B.4.1.1), der Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart („Stuttgart 21“) (PFA 1.1 bis 1.6) (unten B.4.1.2) und des Abschnittes 1.6b selbst (unten B.4.1.3) zu betrachten.

B.4.1.1 NBS

Die Neu- und Ausbaustrecke Stuttgart-Ulm-Augsburg ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege unter der laufenden Nummer 20 aufgenommen. Diese Bedarfsbestellung ist gemäß § 1 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) für die Planfeststellung nach § 18 AEG verbindlich. Die Zielkonformität mit den fachplanerischen Intentionen und die Erforderlichkeit des Vorhabens stehen damit fest.

B.4.1.2 Stuttgart 21

Das Projekt „Stuttgart 21“ ist von der erwähnten Bedarfsfeststellung nicht umfasst. Bei der Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart handelt es sich um ein komplexes Vorhaben, das in Zielsetzung und Wirkung über die bloße Neugestaltung eines Schienenweges hinausgeht. Für die vorangegangenen Planfeststellungsverfahren vertrat die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (nunmehr Bundesministerium für Digitales und Verkehr), dass die Planrechtfertigung sich nicht ausschließlich aus einer reinen eisenbahnverkehrlichen oder bahnbetrieblichen Bedarfsprüfung ergeben muss, sondern auch darüber hinausgehende Aspekte zu berücksichtigen sind, etwa städtebauliche Gesichtspunkte sowie die mit dem Vorhaben verbundene Verringerung der Lärmbeeinträchtigungen. Dies steht auch im Einklang mit der bisher hierzu ergangenen Rechtsprechung (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 1. August 2011 – 5 S 1908/11 –, nicht veröffentlicht). Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg betont in seinem Beschluss vom 11. November 2013 (– 5 S 1036/13 –, Rn. 12, juris), dass die Knoten selbst nicht mit umfasst seien. Denn die gesonderte Aufführung von Knoten im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege sei entbehrlich beziehungsweise teilweise sogar widersprüchlich, wenn diese bereits von den aufgeführten Aus- und Neubaustrecken erfasst wären.

Aus der fehlenden Bedarfsfeststellung ist jedoch im Umkehrschluss nicht vom Fehlen der Planrechtfertigung auszugehen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 15. Juli 2005 – 9 VR 39/04 –, Rn. 5, juris). Vielmehr gelten die oben unter B.4.1genannten allgemeinen Grundsätze. Die Anhörungsbehörde hat in ihrem Anhörungsbericht alle maßgeblichen Gesichtspunkte zusammengetragen und hierzu sehr ausführlich Stellung genommen. (Vgl. Anhörungsbericht, Seiten 35 bis 91.) Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Bewertung vollumfänglich und greift zur Vermeidung von Wiederholungen lediglich einzelne Aspekte auf.

B.4.1.2.1 Konformität des Projektes Stuttgart 21 mit den Zielen des AEG

Das Vorhaben muss den fachplanerischen Zielen des AEG als spezielles Fachplanungsgesetz entsprechen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04 –, Rn. 183, juris). So liegt es hier. Mit der Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart im Rahmen des Bahnprojektes Stuttgart 21 verfolgt die Vorhabenträgerin insbesondere folgende verkehrlichen und betrieblichen Ziele (vgl. Erläuterungsbericht Teil I (Unterlage 1.1), S. 58 ff.), die jenen in den §§ 1 Abs. 1 Satz 1 und 3 Abs. 1 AEG entsprechen:

- Bereitstellung einer langfristig leistungsfähigen Schieneninfrastruktur des Bundes (Gebot der Daseinsvorsorge),
- Verbesserung der Verkehrsanbindung im Regional- und Personenfernverkehr bezüglich Bedienungshäufigkeit (Angebotserweiterung) und Verkürzung der Reisezeiten (verkehrliche Zielvorstellungen),
- Beachtung der Zwischenstufe des Integralen Taktfahrplans (ITF),
- Optimierung der Betriebsabläufe zur Erhöhung der Produktivität und damit Steigerung der Attraktivität auf dem Verkehrsmarkt (betriebliche Zielvorstellungen),
- Erhaltung und Stärkung der zentralen Verkehrsfunktion innerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart (Verknüpfung mit Regional-, Stadtbahn- und städtischem Verkehr einschließlich des Fußgängerverkehrs),
- Verknüpfung mit dem Landesflughafen Stuttgart zur Verbesserung der überregionalen Anbindung dieses Verkehrsträgers (Verknüpfung der Verkehrsträger) sowie mit der Messe Stuttgart,
- Anbindung der Region Filder als einen dicht bevölkerten und wirtschaftlich stark entwickelten städtischen Ergänzungsraum, der in der Regionalplanung als Entwicklungsraum angesehen wird,
- Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der überregionalen Entwicklungsräume der Landkreise Tübingen und Reutlingen (Region Neckar-Alb),
- Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der Region Ulm/ Neu-Ulm sowie
- Anpassung des bestehenden Empfangsgebäudes des Stuttgarter Hauptbahnhofs an die veränderten Vorstellungen der Bahnreisenden.

Über die rein verkehrlichen und betrieblichen Zielsetzungen hinaus sollen mit der Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart auch noch folgende weitere Ziele verfolgt werden:

- eine Verminderung der Lärmbelastung im Stuttgarter Talkessel, um die Stadt als Lebensraum attraktiver zu machen,
- die Beseitigung beziehungsweise zumindest Verminderung der Trennwirkung der Bahnanlagen für die vorhandenen Stadtquartiere sowie
- die Schaffung möglichst großer und möglichst gut nutzbarer innerstädtischer Flächen für eine Neunutzung durch Wohn- und Gewerbebebauung, um damit den Siedlungsdruck im Stuttgarter Umland zu verringern; eine umfangreiche städtebauliche Nutzung der heute noch als Bahnanlagen genutzten Flächen

wird ausdrücklich auch mit dem Ziel angestrebt, über die Veräußerung solcher Flächen Eigenmittel für die Baumaßnahmen zu erlösen und dementsprechend weniger öffentliche Mittel dafür in Anspruch zu nehmen.

B.4.1.2.2 Gebotenheit der Planung

Diese Voraussetzung steht im Zusammenhang mit dem enteignenden Zugriff auf privates Grundeigentum, das für das Vorhaben benötigt wird. Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet enteignungsrechtliche Vorwirkung. Nach § 22 Abs. 2 AEG ist der festgestellte Plan dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen müssen daher generell geeignet sein, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden. Das folgt aus Artikel 14 Abs. 3 Satz 1 des Grundgesetzes (GG), der bestimmt, dass eine Enteignung nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig ist. Erfüllt das planfestgestellte Vorhaben dieses Gemeinwohlerfordernis, steht die Zulässigkeit der Enteignung privater Grundstücksflächen dem Grunde nach fest (so BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04 –, Rn. 183, juris).

Die verfolgten öffentlichen Interessen sind zur Überwindung entgegenstehender Eigentumsrechte geeignet.

Die von den Trägern öffentlicher Belange und Einwändern im Hinblick auf die Gebotenheit der Planung vorgetragene Bedenken und Forderungen rechtfertigen keine von den vorangegangenen Planfeststellungsbeschlüssen zum Projekt Stuttgart 21 abweichende Bewertung. Mit der Anhörungsbehörde steht auch zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde weiterhin fest, dass das Vorhaben von einem Bedarf getragen wird. (Vgl. zum bestehenden Bedarf VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 6. April 2006 – 5 S 596/05 –, Rn. 40, juris).

Die Nullvariante, das heißt der gesamte Bahnknoten Stuttgart im baulichen Zustand vor Baubeginn für die Umgestaltung im Jahr 2010, ist nicht geeignet, den Anforderungen des prognostizierten Verkehrsaufkommens gerecht zu werden. Die Anhörungsbehörde stellt im Anhörungsbericht detailliert und überzeugend dar, dass die Nullvariante zur Erreichung der von der Vorhabenträgerin legitim verfolgten Ziele ungeeignet ist. Die Unzulänglichkeit der Bestandsanlagen verschärft sich vor dem Hintergrund der auf das Jahr 2030 bezogenen Bedarfsprognose. Beispielsweise übersteigt die aktuelle Prognose die für eine betrieblich akzeptable Qualität erforderliche Kapazität auf der Strecke Stuttgart Hbf. - Plochingen. Anderslautende Einwände legen einen falschen Maßstab zu Grunde, soweit sie bereits bauliche Veränderungen nach dem Jahr 2010 berücksichtigen.

In Ermangelung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung ist eine auf den aktuell zur Verfügung stehenden Erkenntnismitteln basierende und methodisch einwandfreie Prognose zum künftig erwarteten Bedarf anzustellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 5. Dezember 1986 – 4 C 13/85 –, Rn. 95, juris). Die Antragsplanung muss diesen prognostizierten Bedarf zu bewältigen geeignet sein. Die Planfeststellungsbehörde ist mit der Anhörungsbehörde der Auffassung, dass die Antragsplanung diesen Maßstäben genügt und schließt sich den diesbezüglichen Ausführungen der Anhörungsbehörde an.

Die von der Vorhabenträgerin vorgelegten Verkehrsprognosen sind nicht zu beanstanden. Sie hat die Zugzahlen für die Prognose mit Zielhorizont 2030 aktualisiert. Dieser Zeitpunkt liegt hinter dem voraussichtlichen Inbetriebnahmetermin, ist mithin aussagekräftig. Grundlage der Prognose sind die Gutachten zum gültigen Bundesverkehrswegeplan (BT-Drs. 18/9350) sowie die Vorstellungen des Landes, wie sie im Mengengerüst der verkehrlichen Verflechtung im um die Landkreise Tübingen und Reutlingen ergänzten Verbandsgebiet der Region Stuttgart zum Ausdruck kommen. Hinsichtlich des Personennah- und Regionalverkehrs stützt sich die Vorhabenträgerin maßgeblich auf die angemeldete und bestätigte Nachfrage des Landes Baden-Württemberg und des Nahverkehrsverbandes Baden-Württemberg.

Die von Einwendern und anerkannten Verbänden erhobenen Zweifel an der Richtigkeit der Prognose greifen nicht durch. Die Anhörungsbehörde widerlegt umfassend, detailliert und folgerichtig Behauptungen, wonach die nunmehr prognostizierte Bedarfserhöhung um 30 % gegenüber dem Angebot von 2018 die Leistungsfähigkeit des neuen Bahnknotens Stuttgart übersteige. Diesen Ausführungen der Anhörungsbehörde schließt sich die Planfeststellungsbehörde an und macht sie sich zu eigen.

Für die Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe erkennbar, die gegenüber dem zuletzt festgestellten Abschnitt (PFA 1.3a) eine abweichende Beurteilung der Sachlage rechtfertigt. Es sind seit dem Jahr 2016 keine neuen Tatsachen eingetreten, die der bislang genehmigten Linienführung hinsichtlich des Gesamtvorhabens entgegenstünden oder gar unüberwindliche Hindernisse hierfür darstellten. Wie bereits erwähnt, führt die prognostizierte Bedarfserhöhung gerade nicht zur Leistungsunfähigkeit des Vorhabens „Stuttgart 21“. Das fortgeschriebene Verkehrsmodell des Verbandes Region Stuttgart (VRS) für den Prognosehorizont unterstellt im regionalen Schienennahverkehr (ohne S-Bahn) gegenüber dem Jahr 2009/2010 eine Verdreifachung der Verkehrsleistung. Auch diese regionalverkehrliche Kapazitätssteigerung ist der neue Tiefbahnhof zu bewältigen geeignet. Die von der Bundesregierung angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Fernverkehr bis zum Jahr 2030 stellt die Leistungsfähigkeit des neuen Tiefbahnhofs ebenso nicht infrage, weil es sich hierbei lediglich um eine

politische Absichtserklärung handelt. Hieraus lassen sich weder ein künftiger Bedarf noch konkrete Maßnahmen ableiten, da eine Verdopplung der Fahrgastzahlen nicht zwingend mit einer Verdopplung der Zugzahlen einhergeht. Wie die Anhörungsbehörde zu Recht erläutert, ergibt sich auch aus den Diskussionen um ergänzende Maßnahmen wie eine Ergänzungsstation im Stuttgarter Hauptbahnhof nicht dessen Unvermögen, den künftigen Zugverkehr abzuwickeln. Ungeachtet der Frage, ob in Anbetracht der über das Jahr 2030 hinausgehenden Betrachtung ein Bedarf hierfür hinreichend konkret dargetan ist, geht das Land Baden-Württemberg selbst von einer hinreichenden Leistungsfähigkeit der im Zuge von Stuttgart 21 bereitgestellten Infrastruktur für die Zeit bis 2030 aus. Ein darüber hinausgehender Zeithorizont ist zum Entscheidungszeitpunkt nicht maßgeblich.

Aus den Erwiderungen der Vorhabenträgerin auf die an den eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchungen und dem Stresstest vorgebrachte Kritik lassen sich keine durchgreifenden Bedenken erkennen. Letzteren führte die Vorhabenträgerin durch, obwohl sie – wie die Anhörungsbehörde richtig anmerkt – hierzu rechtlich nicht verpflichtet ist. Die Verkehrsprogose hat sich auf ein zukünftig zu erwartendes Verkehrsbedürfnis zu konzentrieren. Der sogenannte Stresstest geht über dieses Verkehrsbedürfnis hinaus.

Schließlich stehen der Finanzierung des Vorhabens keine unüberwindbaren Schranken entgegen. Auch insoweit fehlt es nicht an der Gebotenheit der Vorhabenumsetzung (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04 –, Rn. 200, juris). Mit seiner Entscheidung vom 14. Juni 2016 – 10 C 7/15 – stellt das Bundesverwaltungsgericht fest, dass die Mitfinanzierung des Vorhabens durch die Stadt Stuttgart und andere baden-württembergische Projektpartner nicht an dem Gebot der Konnexität von öffentlichen Aufgaben und Ausgaben aus Art. 104a Abs. 1 GG zu messen ist. Damit entfällt ein auf diese Verfassungsnorm gestützter Nichtigkeitsgrund für den Finanzierungsvertrag zu „Stuttgart 21“. Die Anhörungsbehörde legt erneut detailliert dar, welcher finanzielle Rahmen um das Vorhaben gezogen wurde und kommt folgerichtig und überzeugend zu dem Ergebnis, dass selbst unter Annahme schlechtesten Bedingungen wie die Ausschöpfung zivilrechtlicher Gestaltungsrechte oder straf- und aktienrechtlicher Mittel von einer finanziellen Absicherung auszugehen ist. Die Finanzierungsvereinbarung selbst sieht Regelungen vor, wie Kostensteigerungen bewältigt werden. Selbst eine unterstellte Nichtigkeit dieser Vereinbarung führt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg nicht dazu, dass die Finanzierung nicht mehr gesichert ist. Dies wäre vielmehr erst dann der Fall, wenn zugleich feststünde, dass auch eine andere Aufteilung der Kosten von vornherein ausscheidet, sodass nach

der Vorstellung der Finanzierungsbeteiligten das Projekt nicht zu verwirklichen wäre (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 3. Juli 2014 – 5 S 2429/12 –, Rn. 51, juris). Weitere Belange, die der Planrechtfertigung des Projektes Stuttgart 21 entgegenstehen, sind nicht ersichtlich. Die auf bauliche Anlagen anderer planfestgestellter Abschnitte bezogenen Bedenken und Forderungen wie die Dimensionierung der Fußgängeranlagen im Hauptbahnhof (tief) und dessen Längsneigung, den Brandschutz und die Entfluchtung sind in den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten behandelt und bestands- bzw. rechtskräftig planfestgestellt worden. Die im vorliegenden Planfeststellungsverfahren vorgebrachten Bedenken hinsichtlich der Ausgestaltung der planfestgestellten Abschnitte führt auch nach nochmaliger Prüfung zu keiner anderen Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde. Dies gilt ebenso für die Frage des diskriminierungsfreien Zugangs. Mit der Anhörungsbehörde ist ein Verstoß weder gegen § 3 Abs. 1 AEG noch gegen § 10 Abs. 2 ERegG erkennbar, weil die Nutzungsbedingungen generell-abstrakt formuliert sind. Damit besteht ein Bedarf für das Gesamtvorhaben fort.

B.4.1.3 PFA 1.6b Abstellbahnhof Untertürkheim (vorliegender Abschnitt)

Auch die Errichtung des antragsgegenständlichen Abstellbahnhofs im Planfeststellungsabschnitt 1.6b im Rahmen der Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart ist planerisch gerechtfertigt und vernünftigerweise geboten.

Der Abstellbahnhof entspricht mit seinen konkreten Zielstellungen den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes und ist ebenfalls - im Hinblick darauf, dass privates Eigentum, wenn auch nur temporär bzw. in öffentlicher Hand befindliches Eigentum teilweise dauerhaft, in Anspruch genommen werden soll - zum Wohle der Allgemeinheit (Art. 14 Abs. 3 GG) objektiv erforderlich, d. h., vernünftigerweise geboten.

Die die geplante Errichtung des Abstellbahnhofs tragenden verkehrlichen und betrieblichen Ziele entsprechen den in Ziffer B.4.1.2 erläuterten Zielsetzungen der Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart. Diese sind auch zulässiger Maßstab der Planrechtfertigung im Planfeststellungsabschnitt 1.6b. Der antragsgegenständliche Abstellbahnhof dient der Schaffung ausreichender Abstellkapazitäten in räumlicher Nähe zum Tiefbahnhof unter Einrichtung eines Ringverkehrs. Der existierende Wartungs- und Abstellbahnhof am Rosensteinpark wird nach der Realisierung der bereits planfestgestellten Abschnitte nicht mehr nutzbar sein.

B.4.1.3.1 Dimensionierung des Abstellbahnhofs

Die Vorhabenträgerin hat die Realisierbarkeit und Funktionalität der Anlagenkonfiguration an den Maximalbelastungen des Stresstest-Szenarios der Früh-Hauptverkehrszeit gemessen. Durch Spiegelung der Früh-Hauptverkehrszeit wurden hieraus die Anforderungen für die Spät-Hauptverkehrszeit und die Nachtabstellungen abgeleitet.

Einwenderseits wurden im Erörterungstermin Zweifel an der hinreichenden Qualität dieser Darstellung geäußert. So fehle eine mit konkreten Zahlen belegte, zwischen dem Wartungs- und Abstellbahnhof am Rosensteinpark und dem Antragsvorhaben vergleichende Bestands- und Bedarfsanalyse. Zudem setze eine ausreichend zukunftsichere Planung eine größere Dimensionierung des Vorhabens voraus. Eine vergleichende Bestands- und Bedarfsanalyse ist nicht erforderlich, da mit der neuen Infrastruktur andere Verkehre und ein anderes Betriebsprogramm zu bewältigen sind als heute im Kopfbahnhof. Die Anzahl der heutigen Abstellfahrten zum Wartungs- und Abstellbahnhof am Rosensteinpark ist insofern nicht aussagekräftig für die Dimensionierung des Abstellbahnhofs in Untertürkheim.

Dem Abstellbahnhof wurde ein Abstell- und Reinigungskonzept zugrunde gelegt, das dem mit dem Land Baden-Württemberg abgestimmten Angebot aus den Grundlagen-Untersuchungen des Bundesverkehrswegeplans entspricht. Unter Berücksichtigung der betrieblichen und verkehrlichen Aufgabenstellung hat die Vorhabenträgerin hieraus einen gegenüber der Abstellanlage am Rosensteinpark geringeren Anlagenumfang abgeleitet. Die Vorhabenträgerin hat im Erörterungstermin noch einmal bekräftigt, dass die Anforderungen an den Abstellbedarf mit einzelnen Netzzugangsberechtigten abgestimmt seien. Die Abstimmung sei auf den Horizont des Betriebsbeginns im Jahr 2025 sowie auf den (weiteren) Prognosehorizont bis 2030 ausgerichtet.

Unter Berücksichtigung der aktuellen Anforderungen im Regionalverkehr kann der geforderte Bedarf an Behandlungen und Abstellungen nach Auffassung der Vorhabenträgerin nur gedeckt werden, wenn die antragsgegenständliche Fläche in Untertürkheim maximal ausgenutzt wird. Diese Einschätzung wird vom Landesverkehrsministerium Baden-Württemberg geteilt. Für die Zukunft steht zu erwarten, dass gegebenenfalls noch zusätzliche Abstellkapazitäten zur Verfügung gestellt werden müssen. Das Landesverkehrsministerium Baden-Württemberg hat in diesem Kontext allerdings darauf hingewiesen, dass mit einer Verdoppelung der Passagierzahlen keinesfalls eine Verdoppelung des Abstellbedarfs im Bereich Untertürkheim einhergehe. Je mehr Züge in einem „S-Bahn-artigen“ durchgebundenen Regionalverkehr den Hauptbahnhof Stuttgart in weiter steigender Frequenz passierten, desto mehr (Nacht-) Abstellungen erfolgten dann an den Linienendpunkten.

Im Hinblick auf weiteren Abstellbedarf neben den Flächen in Untertürkheim wurde im Anhörungsverfahren der Einwand formuliert, dass für diese Flächen dann nicht mehr der betriebliche Vorteil des Ringkonzepts gelte, womit die Tauglichkeit des gesamten antragsgegenständlichen Vorhabens in Frage zu stellen sei. Dieser Vorwurf geht nach Auffassung der Anhörsbehörde fehl. Denn losgelöst vom Bedarf weiterer Abstellflächen können jedenfalls die antragsgegenständlichen Flächen ihre betrieblichen Vorteile voll entfalten. Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Die vielfach von Einwendern zitierte Aussage der Vorhabenträgerin vom Mai 2019, wonach die sich bereits in der Umsetzung befindlichen Teile des Gesamtvorhabens auch ohne Abstellbahnhof in Betrieb gehen könnten, steht hierzu nicht in Widerspruch. Diese Aussage brachte sinngemäß lediglich eine Besonderheit der abschnittweisen Planfeststellung zum Ausdruck. Auch wenn in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung die einzelnen Abschnitte in rechtlicher Hinsicht nicht zwingend eine eigenständige Verkehrswirksamkeit entfalten müssen, ist es unter planerischen respektive betrieblichen Gesichtspunkten sinnvoll, wenn einzelne Planungsteile auch ohne die übrigen in Betrieb genommen werden können. Daher ist es sinnvoll, Gedanken zu entwickeln, die eine Inbetriebnahme der bereits errichteten Teile des Gesamtvorhabens vorsehen, auch wenn sich beispielsweise der Abstellbahnhof noch in der baulichen Umsetzung befindet. Die Vorhabenträgerin hat plausibel dargelegt, dass ein vollständiger Verzicht auf die Abstellanlage in Untertürkheim mit erheblichen verkehrlichen und betrieblichen Nachteilen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen verbunden wäre. Ein solcher Verzicht konterkarierte die planerische Zielsetzung eines Ringverkehrs mit integrierter Abstellung und ließe damit zugleich einen spezifischen Vorteil des Gesamtvorhabens entfallen.

B.4.1.3.2 Lage, Anbindung und Gestaltung des Abstellbahnhofs

Im Anhörungsverfahren haben Einwender geltend gemacht, der Abstellbahnhof weise in der beantragten Form eine gegenüber dem bestehenden Abstell- und Wartungsbahnhof nachteilige Lage und Anbindung auf. Aufgrund der großen Entfernung von 7 Kilometern zum Tiefbahnhof dauerten Abstell- und Bereitstellungsfahrten zu lange, was unnötig Zugpersonal binde und Kosten verursache. Im Bestandsbahnhof existierten fünf kreuzungs- und niveaufreie Zufahrtsmöglichkeiten, deren Nutzung ohne Konflikt mit sonstigen Zugfahrten möglich sei. Die daraus resultierende hohe betriebliche Flexibilität gehe mit Errichtung des Abstellbahnhofs in Untertürkheim verloren. Bei der Antragslösung hingegen konkurriere jede Abstellfahrt mit einer Fahrt des fahrplanmäßigen Schienenpersonenverkehrs.

Es ist nicht zu bestreiten, dass die räumliche Distanz zwischen Tiefbahnhof und Abstellbahnhof in der beantragten Form größer ist, als jene zwischen dem Kopfbahnhof und dem Abstell- und Wartungsbahnhof am Rosensteinpark. Diese größere räumliche Distanz ist indes durch greifbare betriebliche Vorteile ausgeglichen bzw. gerechtfertigt. Die Lage des Abstellbahnhofs in Untertürkheim wird maßgeblich durch das Konzept eines Ringverkehrs bestimmt. Der betriebliche Vorteil liegt hier darin, dass in Stuttgart endende und von dort startende Züge ohne Fahrtrichtungswechsel über den Wartungs- und Abstellbahnhof geführt und von dort aus wieder zum Durchgangsbahnhof geleitet werden können. Sowohl der Tiefbahnhof als auch der Abstellbahnhof müssen dabei jeweils aus zwei Richtungen angefahren werden können, was wiederum durch die Wahl des Standorts in Untertürkheim gelingt. Die Vorhabenträgerin hat hierzu im Erörterungstermin konkretisierend ausgeführt, dass es Wesen des Durchgangsbahnhofs und des korrespondierenden Abstellbahnhofs sei, dass sich der vor dem Zug liegende Fahrweg immer frei gestalte. Das bestimmende Moment für die Haltezeit des Zuges im Bahnhof reduziere sich auf die Fahrgastwechselzeit, technisch bedingte Wendezeiten oder das Freifahren von Fahrstraßen entfielen. Das führe gerade dazu, dass der Durchgangsbahnhof auch in der Lage sei, Verspätungen abzubauen; ein später ankommender Zug könne aufgrund der vor ihm liegenden freien Fahrwege abfahren, sobald der Fahrgastwechsel abgeschlossen sei.

Bezüglich der Möglichkeit des Verspätungsabbaus sind die jeweiligen, im Fahrplan berücksichtigten Mindestfahr- und Haltezeiten von Fahrzeitreserven und Haltezeitüberschüssen zu unterscheiden. So stehe nicht – wie einwenderseitig vorgetragen – die gesamte Haltezeit im Kopfbahnhof für den Verspätungsabbau zur Verfügung. Entgegen dem einwenderseitigen Vortrag reduziert die Fahrzeit nach Untertürkheim auch nicht das Potenzial zum Verspätungsabbau, da diese Fahrzeit im Fahrplan bereits berücksichtigt werde. Darüber hinaus sei es ohnehin vorgesehen, die Mehrzahl der Züge durchzubinden, was in diesem Umfang überhaupt erst mit dem neuen Durchgangsbahnhof ermöglicht werde. Vor diesem Hintergrund sei auch der einwenderseitige Vorwurf einer starken Mehrung „unnötiger Zugfahrten“ nicht nachvollziehbar. Durch den hohen Anteil durchgebundener Linien gelinge es vielmehr, unproduktive Wendezeiten zu vermeiden.

Soweit einwenderseits vorgetragen wird, dass die Zu- und Abfahrten zwischen Tief- und Abstellbahnhof nach dem vorstehenden Konzept Trassen benötigen, die auch dem fahrplanmäßigen Schienenpersonenverkehr dienen, ist hierzu anzumerken, dass dies auch bei Fahrten zwischen dem Kopfbahnhof und dem Wartungs- und Abstell-

bahnhof am Rosensteinpark der Fall ist. Den Ausführungen der Vorhabenträgerin folgend sind dabei die Tief- und Abstellbahnhof miteinander verbindenden Zuläufe Ober-/Untertürkheim und Bad Cannstatt die beiden am schwächsten ausgelasteten Zulaufstrecken im Gesamtvorhaben. Eine Leistungsabnahme gegenüber dem Bestand ist mithin nicht anzunehmen.

Die Zuführung Bad Cannstatt ist durch das Überwerfungsbauwerk der Cannstatter Kurve höhenfrei gestaltet. Durch die Teilung der Anlage in zwei Abstellgruppen können Züge unmittelbar nach Verlassen des Tunnels der Zuführung Untertürkheim in den Abstellbahnhof einfahren. Über das Überwerfungsbauwerk der Interregio-Kurve ist der Abstellbahnhof aus dem Norden ohne höhengleiche Kreuzung mit den im Bereich Untertürkheim wendenden Güterzügen zu erreichen.

Damit kann ohne Berücksichtigung dieses betrieblichen Vorteils allein aus der Lage es Abstellbahnhofs in Untertürkheim nicht der Einwand abgeleitet werden, dass das beantragte Konzept gegenüber dem Bestand unnötig Zugpersonal binde und unnötige Kosten verursache. Den betrieblichen Vorteil einer von Fahrtrichtungswechseln freien Verknüpfung bietet die bestehende Relation zwischen dem Kopfbahnhof und dem Wartungs- und Abstellbahnhof am Rosensteinpark nicht.

Im Anhörungsverfahren und insbesondere im Erörterungstermin wurde vielfach eine nachteilige Gestaltung der Gleisanlagen des Abstellbahnhofs geltend gemacht. Die unnötigen Gleiskrümmungen und Weichenstraßen minderten die Leistungsfähigkeit und riefen unnötigen Lärm hervor. Über die nördliche Zufahrt seien die Gleise der Abstellgruppe Süd nur zu erreichen, wenn eine Durchfahrt durch eine Abstellgruppe oder die Außenreinigungsanlage erfolge. Dies wirke sich negativ auf die verfügbare Abstellkapazität aus. Die einzige hierzu alternative Zufahrtsmöglichkeit sei eingleisig und kollidiere mit der Durchgangsstrecke Untertürkheim-Kornwestheim. Die Führung der Durchfahrt durch die Mitte des Areals habe zur Folge, dass nur sehr eingeschränkt Abstellkapazitäten für lange Züge (ca. 400 m) verfügbar seien. Um die Abstellgruppe Süd zu erreichen, sei bei Fahrten über die Zuführung Untertürkheim ein Fahrtrichtungswechsel notwendig.

Die Vorhabenträgerin führt zu den vorgenannten Kritikpunkten nachvollziehbar aus, dass der Abstellbahnhof unter Berücksichtigung der Regelwerke trassiert und im Hinblick auf die Nutzlängen optimiert sei. Dies geschehe durch eine möglichst enge Anordnung der Weichen unter Verwendung von Standardbauformen. Die Aufteilung des Abstellbahnhofs in zwei Abstellgruppen gewährleiste die betriebliche Flexibilität, da Züge entsprechend ihrer Länge abgestellt werden könnten. Die Anlagenkonfiguration

sowie die jeweiligen Nutzlängen der Abstellgleise seien auf die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen benannten Züge und ihrer Längen optimiert. Auf Basis der genannten Züge seien drei Abstellgleise mit einer Nutzlänge von über 400 m ausreichend. Weiter müsse keines dieser Gleise freigehalten werden, da selbst bei einer vollständigen Belegung aller Gleise der Abstellgruppe Nord in Nachtspitzen, mit dem Gleis 218 sowie der Strecke 4711 stets mindestens zwei Wege zur Verfügung stünden. Dabei weise die bei Nutzung der Strecke 4711 zu querende Schusterbahn (Strecke 4720) im Raum Untertürkheim in der Verkehrsprognose 2030 im Nachtzeitraum eine Belegung von im Mittel gerade einmal drei bis vier Zügen pro Stunde auf, sodass die Personenzugwendegleise auch darüber jederzeit erreicht werden könnten. Mit Blick auf die im Deutschlandtakt vorgesehen Wenden von Personenzügen in Untertürkheim legt die Vorhabenträgerin ergänzend dar, dass hierfür während der Tageszeiten auch in der nördlichen Abstellgruppe Kapazitäten zur Verfügung stünden, da eine vollständige Auslastung dieser Abstellgruppe nur in der Nachtspitze erwartet werde.

Die Abstellgruppe im südöstlichen Bereich des Abstellbahnhofs diene vorrangig den Verkehren von und nach Bad Cannstatt, sodass Ein- und Ausfahrten in der Regel ohne Fahrtrichtungswechsel erfolgen könnten. Die Dimensionierung dieser Abstellgruppe spiegele dabei den erwarteten Anteil von einem Drittel aller über Bad Cannstatt erfolgenden Abstell- und Bereitstellungsfahrten zum Hauptbahnhof wider. Sollte diese Abstellgruppe Süd in Ausnahmefällen auch zur Ab-/Bereitstellung von Zügen vom/zum Südkopf des Hauptbahnhofs genutzt werden, könnten Wenden beispielsweise in Gleisen der Abstellgruppe Nord oder in Verbindungsgleisen erfolgen. Eine anderweitige Anbindung der Gleise sei unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht sinnvoll möglich.

Die Planfeststellungsbehörde ist mit der Anhörungsbehörde der Auffassung, dass den genannten Aspekten kein leistungsminderndes Element innewohnt.

B.4.1.3.3 Wegfall der Wartungskapazitäten

Unter dem Gesichtspunkt des Rückbaus bestehender Kapazitäten machen Einwander geltend, dass der Abstellbahnhof in der geplanten Form im Gegensatz zum Abstell- und Wartungsbahnhof am Rosensteinpark keine Wartungskapazitäten mehr aufweise. Dies habe zur Folge, dass zukünftig nicht einmal mehr kleinere Reparaturen an dem Zugmaterial durchgeführt werden könnten.

Das Einwendungsvorbringen verkennt das primäre Planungsziel. Die im Vordergrund stehende Funktion des Abstellbahnhofs in Untertürkheim ist das betriebliche Wenden und Abstellen der Züge. Zusätzlich können im Abstellbahnhof Züge gereinigt werden.

Der Bedarf an Wartungskapazitäten im Bahnknoten Stuttgart richtet sich nach dem Interesse der dort verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auch die Verantwortung für die Wartung ihrer Züge haben. Sofern diese nicht selbst entsprechende Anlagen betreiben, können diese gegenüber der Vorhabenträgerin als Eisenbahninfrastrukturunternehmerin Bedarf anmelden. Nach Auskunft der Vorhabenträgerin sind entsprechende Bestellungen nicht erfolgt und auch nicht konkret absehbar. Unterstrichen werde dies beispielsweise durch den Umstand, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio in Pforzheim und Go Ahead in Essingen bei Aalen eigene Anlagen zur technischen Instandhaltung und Wartung der Züge betrieben. Diese Firmen hätten die DB Regio AG in ihren Tätigkeitsbereichen insoweit entlastet. Was dazu führte, dass auch die DB Regio AG nunmehr entsprechend weniger Bedarf an Wartungskapazitäten habe und daher auch die ursprüngliche Idee einer eigenen Wartungshalle in Untertürkheim nicht weiterverfolge. Die Vorhabenträgerin selbst hält für kleinere Instandsetzungsarbeiten innerhalb der Innenreinigungsanlage Kapazitäten vor. Ein künftiger Bedarf an (größeren) Instandhaltungs- und Wartungsanlagen am Standort Untertürkheim ist derzeit weder ersichtlich noch wurde ein solcher substantiiert dargetan.

Die vorgenannten Einwendungen vermögen daher die Planrechtfertigung nicht in Frage zu stellen.

B.4.1.3.4 Auswirkungen auf den Güterverkehr

Im Anhörungsverfahren wurde geltend gemacht, dass mit der Errichtung des Abstellbahnhofs in Untertürkheim vorhandene Abstellkapazitäten für Güterzüge wegfielen. Die Antragsplanung sehe für den Güterverkehr nur noch die Wendeanlage für Güterzüge und die verlegte Rampe zur Überleitungskurve auf die Remsbahn vor. Dabei sei die Wendeanlage mit zwei Gleisen zu klein bemessen und führe aufgrund ihrer Positionierung gegenüber den Bestandsanlagen zu leistungsbeeinträchtigenden Fahrwegkonkurrenzen zwischen wendenden und durchfahrenden Zügen.

Die zur Umsetzung des Gesamtvorhabens erforderlichen Anpassungen an der Infrastruktur für den Güterverkehr wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Abschnitt 1.6a mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2007 genehmigt. Die Planung im hier antragsgegenständlichen Abschnitt sieht vor, das Güterumgehungsgleis der Strecke 4721 von der östlichen Planfeststellungsgrenze nach Westen in die Mitte des Gleisfeldes in Untertürkheim zu legen. Wie bereits unter Ziffer B.4.1.3.2 dargelegt, erfolgt eine höhenfreie Kreuzung der Strecke 4721 mit den aus Norden in den Abstellbahnhof einmündenden Gleisen über die sogenannte Interregio-

Kurve. Die Verlegung der Güterzugwendegleise am südlichen Ende des Gleisfeldes erfolgte ebenfalls im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Abschnitt 1.6a.

Die Möglichkeit, Güterzüge in Richtung Geislinger Steige zu puffern, ist nach Auskunft der Vorhabenträgerin durch das beantragte Vorhaben nicht eingeschränkt. Durch das Vorhaben würden heute nicht genutzte Gleise als Abstellgleise reaktiviert und könnten im Ausnahmefall auch von Güterzügen genutzt werden, zumal die Lastspitze des Abstellbahnhofs in der Nacht liege, wenn sich der Güterverkehr wesentlich flexibler als tagsüber bewegen kann.

Soweit die Einwander das Fehlen ausreichender Güterzugwendekapazitäten geltend machen, führt die Vorhabenträgerin richtigerweise aus, dass auf den Wendegleisen des Planfeststellungsabschnitts 1.6a die gleichzeitige Wende zweier Güterzüge ohne weiteres möglich sei, beispielsweise als Rangierfahrt über durchgehende Hauptgleise oder über eines der Abstellgleise. Ein Rangieren über Streckengleise sei nicht erforderlich. Die Streckengleise, die den Zugverkehr von Rems- bzw. MurrtaI kommend aufnehmen, würden ohne Inanspruchnahme der Güterzugwendegleise über den Untertürkheimer Tunnel in den Tiefbahnhof geführt.

Auch die Eisenbahninfrastruktur im Hafen Stuttgart verändert sich durch das antragsgegenständliche Vorhaben nicht. Die Zufahrt in den Stuttgarter Hafen, die sich südlich des Personenbahnhofs Stuttgart-Untertürkheim und damit außerhalb des Planfeststellungsbereichs des PFA 1.6b befindet, wird sowohl in der Bauphase als auch nach Inbetriebnahme des PFA 1.6b möglich sein.

B.4.1.4 Zusammenfassung

Bei der Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart handelt es sich um ein komplexes Vorhaben, das in Zielsetzung und Wirkung über die bloße Neugestaltung eines Schienenweges oder eines Bahnhofs hinausgeht. Die Beurteilung der Planrechtfertigung beschränkt sich nicht allein auf rein eisenbahnverkehrliche oder bahnbetriebliche Gesichtspunkte. Es müssen vielmehr auch darüber hinaus gehende Aspekte berücksichtigt werden. Das Gesamtvorhaben einschließlich des vorliegenden Abschnitts 1.6b ist aus verkehrlichen und betrieblichen Gründen, städtebaulichen Gesichtspunkten sowie der mit dem Vorhaben verbundenen Verringerung der Trennwirkung der Bahnanlagen und des Schienenverkehrslärms in der Stuttgarter Innenstadt zum Wohl der Allgemeinheit nach wie vor vernünftigerweise geboten.

B.4.2 Abschnittsbildung

Die richterrechtlich anerkannte Abschnittsbildung unterliegt den Grenzen planerischer Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers, muss aber den Anforderungen des Abwägungsgebotes genügen (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Juni 1981 – 4 C 5/78 –, Rn. 32, juris). Die Bildung von Unterabschnitten ist für die eisenbahnrechtliche Planfeststellung bei Neubaustrecken nicht nur sachgerecht, sondern unerlässlich, damit der Planungsvorgang mit einer Berücksichtigung einer Vielzahl von Belangen praktikabel und effektiv gestaltet werden kann. Die Bewältigung sämtlicher mit der Gesamtplanung einhergehender Belange wäre völlig unübersichtlich und nicht nachvollziehbar und müsste daher scheitern. Im Eisenbahnrecht muss daher im Gegensatz zum Straßenrecht nicht jedem Planfeststellungsabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion zukommen. Es wird dadurch dem im Vergleich zum Straßennetz viel weitmaschiger geflochtenen Schienennetz Rechnung getragen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21. Dezember 1995 – 11 VR 6/95 –, Rn. 26, juris). Hieran gemessen ist die Abschnittsbildung nicht zu beanstanden.

B.4.2.1 Bildung des Planfeststellungsabschnittes 1.6

Der PFA 1.6 verbindet die bereits planfestgestellten Abschnitte 1.2 und 1.5 und ermöglicht den Ringverkehr zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof. Die Bildung dieser Abschnitte erfolgte in zulässiger Weise. Insoweit wird auf die Begründungen in den jeweiligen Planfeststellungsbeschlüssen verwiesen. Hieraus folgt, dass die Bildung des Abschnittes 1.6 sachgerecht ist.

B.4.2.2 Bildung des Planfeststellungsabschnittes 1.6b

Im Rahmen der oben gezogenen Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit kann eine Abschnittsbildung auch nachträglich erfolgen. Die Vorhabenträgerin machte hiervon in zulässiger Weise Gebrauch. Die inhaltliche Rechtfertigung ergibt sich aus der Vermeidung von Bau- und Inbetriebnahmeverzögerungen des Projektes Stuttgart 21. So gestaltete sich u. a. der Artenschutz, insbesondere der Umgang mit den im Baufeld lebenden Eidechsen schwierig. Die umfangreiche und zeitintensive Suche nach potentiellen Ersatzflächen führte zu Verzögerungen im PFA 1.6b. Auf die entsprechenden Kapitel im begründenden Teil wird verwiesen.

Die Abschnittsbildung zwischen dem PFA 1.6a und dem PFA 1.6b war zulässig. Zwar sind diese Abschnitte funktional miteinander verbunden, entfalten aber auch ohne den jeweils anderen PFA einen eigenen verkehrlichen Nutzen. So könne insbesondere der PFA 1.6a auch ohne den PFA 1.6b in Betrieb gehen, da eine Anbindung des PFA 1.6a

an die restliche Eisenbahninfrastruktur auch ohne den PFA 1.6b möglich sei. Daneben unterscheiden sich beide Abschnitte in ihrem Charakter. Im PFA 1.6a finden sich hauptsächlich Streckengleise in ober- und unterirdischer Lage, im PFA 1.6b hingegen Abstellgleise und Reinigungsanlagen, weshalb hier beispielsweise verschiedene Regelungswerke zur Beurteilung der Lärmimmissionen einschlägig sind.

Dass ein Planfeststellungsabschnitt die Trassierung in einem anderen (zeitlich nachfolgenden) Abschnitt präjudiziert, liegt in der Natur der Abschnittsbildung. Deswegen wird bei der Zulassung eines „präjudiziellen“ Abschnitts geprüft, ob dem Vorhaben im Folgeabschnitt unüberwindbare Schwierigkeiten entgegenstehen. So ist das Eisenbahn-Bundesamt bei der Genehmigung der bereits planfestgestellten Abschnitte des Projekts Stuttgart 21 verfahren.

Soweit einwenderseits vorgetragen wird, Mängel an der Schnittstelle bzw. den Zufahrtswegen zwischen dem PFA 1.6a und dem 1.6b seien erst jetzt erkennbar, führt die Vorhabenträgerin aus, dass jene Änderungen im PFA 1.6a, die zur Anbindung des jetzt antragsgegenständlichen PFA 1.6b erforderlich seien, sich auf einzelne Weichenanschlüsse beschränkten und in der Summe marginal seien. Geringfügige Änderungen und Anpassung führen nicht zur Fehlerhaftigkeit der Abschnittsbildung.

Derartige Anpassungen sind auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Rahmen von Großprojekten regelmäßig notwendig und zulässig. In ihren wesentlichen Zügen ist die Planung des Abstellbahnhofs Untertürkheim schon zum Zeitpunkt der Planfeststellung des PFA 1.6a bekannt gewesen. An den Grundsätzen der damaligen Planung hat sich nichts geändert. Lediglich die Ausführung der Zuführungen in den Abstellbahnhof, dessen innere Erschließung und einzelne Anlagen im Abstellbahnhof änderte sich. Aus diesem Grund konnten diese Anpassungen auch in einem eigenen Planrechtsverfahren, der 16. Planänderung im PFA 1.6a, behandelt werden.

Die Vorhabenträgerin verweist zu Recht auf den begründenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses zum PFA 1.6a, wonach die Auswirkungen der beiden räumlich eng benachbarten Abschnitte 1.6a und 1.6b gemeinsam betrachtet und deshalb durch die Abschnittsbildung keine Rechtspositionen von Betroffenen verkürzt worden sind.

Der Genehmigung eines einzelnen Abschnitts stehen ungenehmigte Planfeststellungsabschnitte eines Gesamtprojekts nicht entgegen. Die Rechtsschutzmöglichkeiten der Betroffenen werden dadurch gewahrt, dass auch die Alternativenprüfung nicht fortan zu Lasten der in nachfolgenden Abschnitten Betroffenen eingeschränkt oder aus dem Abwägungsprogramm gar gänzlich ausgeblendet werden darf. Die Planung muss in jedem Abschnitt dem Einwand Stand halten, dass eine andere Planungsvariante bei

einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung gegenüber dem der Planfeststellung zu Grunde liegenden Planungskonzept vorzugswürdig ist. Vor diesem Hintergrund sind weder von Seiten der Planfeststellungsbehörde noch der Anhörungsbehörde Fehler hinsichtlich der vorliegenden Abschnittsbildung zu erkennen. Auf die diesbezügliche ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach planungsrechtliche Abschnittsbildungen grundsätzlich zulässig sind, wird verwiesen (vgl. u.a. BVerwG, Urteil vom 29.06.2017 – 3 A 1.16, Rn. 51).

B.4.3 Variantenentscheidung

Die Vorhabenträgerin ist in nicht zu beanstandender Weise zu dem Ergebnis gelangt, dass keine der Alternativlösungen die mit ihrer Planung angestrebten Ziele ebenso gut und unter geringeren Eingriffen in entgegenstehende öffentliche und private Belange verwirkliche wie die vorliegende Planung.

Der hier zur Planfeststellung beantragte Teilabschnitt 1.6b „Abstellbahnhof Untertürkheim“ ist, wie vorstehend ausgeführt, ein wesentlicher Bestandteil des Bahnprojektes „Stuttgart 21“, das die grundlegende Umgestaltung des gesamten Bahnknotens Stuttgart und dessen Anbindungen an die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg umfasst. Deshalb wirkt sich die Wahl der großräumigen Alternativtrassen für die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Ulm hier ebenso aus wie die Wahl einer anderen Variante für die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart. Die Vorhabenträgerin hat dementsprechend eine umfassende Variantenprüfung sowohl für

- die Führung der ABS/NBS zwischen Stuttgart und Ulm und ihre Anbindung an den Bahnknoten Stuttgart als auch für
- die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart insgesamt,
- den gesamten Filderbereich,
- die Führung der Gäubahn samt Anbindung an den Bahnknoten Stuttgart sowie
- die Anbindung des Flughafens an die NBS im Teilabschnitt 1.3a und
- die Anbindung der Gäubahn an den Flughafen im Teilabschnitt 1.3b

durchgeführt und eine abschließende Gesamtbetrachtung vorgenommen (vgl. Erläuterungsbericht (Unterlage 1.2), Teil 2). Dabei ist sie zum Ergebnis gekommen, dass keine der Alternativlösungen, die mit der Planung angestrebten Ziele ebenso gut und unter geringeren Eingriffen in entgegenstehende öffentliche und private Belange verwirkliche wie die vorliegende Planung. Die Anhörungsbehörde hat diese Alternativenprüfung und

die Auswahl der bevorzugten Trasse aus den vorliegenden Varianten nachvollzogen und - auch mit Blick auf die hierzu erhobenen Einwendungen - überprüft. Die Planfeststellungsbehörde stimmt mit der Methodik und den daraus resultierenden Schlussfolgerungen überein. Die Variantenauswahl der Vorhabenträgerin ist nicht derart zu bemängeln, dass sich eine andere als die Vorzugsvariante aufdrängt. Damit wird die in vorangegangenen Planfeststellungsbeschlüssen bezüglich Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm festgestellte Planung bestätigt. Dies folgt u. a. aus dem Aspekt, dass in diesem Verfahren keine wesentlich neuen Einwendungen vorgetragen wurden. Die von Einwenderseite vorgetragene Varianten waren daher im Wesentlichen bereits Bestandteil der bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüsse und wurden eingehend, zum Teil auch gerichtlich, geprüft und verworfen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird daher auf die ausführliche Darstellung im Anhörungsbericht (Seiten 100 ff.), die sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen macht, sowie auf die bereits erteilten und öffentlich zugänglichen Planfeststellungsbeschlüsse zu Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, insbesondere die PFA 1.1, 1.3a und 1.6a verwiesen. Die folgende Prüfung beschränkt sich daher auf neue, bislang nicht vorgetragene Punkte in Bezug auf das Gesamtvorhaben sowie auf Varianten zum Abstellbahnhof Untertürkheim.

B.4.3.1 Methodik der Variantenabwägung

Die Entscheidung für eine Variante erfolgt mehrstufig: Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen überhaupt in die Abwägung einbezogen werden, sie müssen ferner mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden und schließlich darf – auf der Ebene des Abwägungsergebnisses – die Bevorzugung einer bestimmten Lösung nicht auf einer Bewertung beruhen, die zur objektiven Gewichtigkeit der von den möglichen Alternativen betroffenen Belange außer Verhältnis steht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 20. Dezember 1988 – 7 NB 2/88 –, Rn. 22, juris). Die Vorhabenträgerin verfuhr in dieser Weise.

Sie hat sich bei der Erarbeitung der Planungsvarianten eines gestuften Vorgehens in der Sachverhaltsermittlung und Bewertung bedient. Diese Vorgehensweise ist nicht zu beanstanden. Sie entlastet den Planungsprozess und kommt der Klarheit des Abwägungsprozesses zu Gute. Das jeweilige Abwägungsmaterial muss in diesem Stadium der planerischen Entscheidung „nach Lage der Dinge“ nur so genau und vollständig sein, dass eine vorauswählende Entscheidung auf der Grundlage erster Bewertungskriterien möglich ist. In aller Regel werden deshalb auch konkrete private Belange erst

bedeutsam, wenn sich ein Planungsansatz aus anderen Gründen konkretisiert hat. Zumeist lässt sich erst dann sinnvoll fragen, welche individuellen Betroffenheiten die jeweilige Planungsvariante auslösen wird. Insoweit ist es verfahrensmäßig veranlasst, dass (erst) in einer späteren Planungsphase die individuellen Belange ebenso wie auch die öffentlichen Belange eine genauere Ermittlung erfordern (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26. Juni 1992 – 4 B 1-11/92, 4 B 1/92, 4 B 2/92, 4 B 3/92, 4 B 4/92, 4 B 5/92, 4 B 6/92, 4 B 7/92, 4 B 8/92, 4 B 9/92, 4 B 10/92, 4 B 11/92 –, Rn. 24 mit weiteren Nachweisen, juris).

Können Alternativlösungen die legitim gesetzten Ziele erreichen und kommen sie damit ernsthaft in Betracht, so hat der Vorhabenträger sie als Teil des Abwägungs-materials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit einzubeziehen. Er ist allerdings nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle bis dahin erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht er den Sachverhalt nur so weit aufzuklären, wie dies für eine sachgerechte Trassenwahl und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Er ist befugt, eine Alternative, die ihm auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden. Verfährt er in dieser Weise, so handelt er nicht bereits dann abwägungsfehlerhaft, wenn sich herausstellt, dass eine von ihm verworfene Lösung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre, sondern erst dann, wenn die ausgeschiedene Lösung sich geradezu als vorzugswürdig hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Februar 1999 – 4 A 47/96 –, Rn. 24, juris und konkret zur NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg: VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 28. Januar 2002 – 5 S 2426/99 –, Rn. 51, juris).

Es ist weiterhin der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten, der es erfordern kann, Planungsalternativen bei gleicher planerischer Zielerfüllung auf ihre jeweilige Eingriffsintensität zu prüfen. Erforderlich ist insoweit die Prüfung, ob sich das planerische Ziel auf andere Weise mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen lässt. Dadurch soll diejenige Lösung für die Verwirklichung des Vorhabens gefunden werden, die öffentliche und private Belange am wenigsten beeinträchtigt. Bei der Prüfung der Alternativen ist Ausgangspunkt daher stets die Frage, ob und in welchem Maße die jeweilige Alternative die Planungsziele des Vorhabenträgers erreichen kann. Kann eine Alternative die Planungsziele nicht erreichen, ist sie im Rechtssinne keine Alternative und muss nicht weiter geprüft werden. Werden die Ziele nur unzureichend erreicht,

müssen Abstriche an der Zielerreichung nur gemacht werden, wenn das beantragte Vorhaben selbst Eingriffe verursacht, die zur Zielerreichung außer Verhältnis stehen.

Es sind also sowohl bei der Planung, die beantragt ist, als auch bei den relevanten Alternativen die jeweils in Betracht kommenden öffentlichen und privaten Interessen in die Abwägung einzustellen und zu gewichten und die einzelnen Ergebnisse miteinander zu vergleichen. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Trasse besser geeignet gewesen wäre. Dies ist aber nicht schon dann der Fall, wenn man über die am besten geeignete Trasse – je nach Betrachtungsweise und unterschiedlicher Gewichtung verschiedener Abwägungskriterien – so oder anders denken könnte, also für die eine Trasse und auch dagegen einleuchtende Gründe angeführt werden könnten (vgl. BVerwG, Beschluss vom 20. Juli 1979 – 7 CB 21/79 –, Rn. 6, juris).

B.4.3.2 Alternative Trassenkonzepte zwischen Stuttgart und Ulm

Die Anhörungsbehörde stellt die Konzeptionen zu den relevanten K- und H-Trassen mit Verweisen auf den diesbezüglichen Erläuterungsbericht Teil 2 der Vorhabenträgerin richtig dar (vgl. Anhörungsbericht, Seiten 104 ff.) und kommt zu dem Ergebnis, dass deren Entscheidung für die autobahnahe (H-)Trasse fehlerfrei erfolgt sei. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Die K-Trasse drängt sich als vorzugswürdige Alternative nicht auf.

B.4.3.3 Alternativen im Bahnknoten Stuttgart

Die Vorhabenträgerin hat vier grundsätzliche Lösungsansätze untersucht:

- Die Beibehaltung und Verbesserung des Kopfbahnhofs,
- eine Kombination aus neuem Durchgangsbahnhof für den Fernverkehr und Beibehaltung des Kopfbahnhofs für den Regional- und Nahverkehr,
- eine Verlegung des Fernbahnhofs oder des Hauptbahnhofs insgesamt aus dem Innenstadtbereich hinaus und
- einen neuen Durchgangsbahnhof für Fern-, Regional- und Nahverkehr an Stelle des Kopfbahnhofs.

Innerhalb dieser grundsätzlichen Lösungsansätze gibt es wiederum zahlreiche Untervarianten, die geprüft wurden. Die Vorhabenträgerin hat sie im Erläuterungsbericht, Teil 2 (Unterlage 1.2) (dort Seiten 18 bis 103) dargestellt und nach einheitlichen Kriterien bewertet, ebenso sind die angestellten Abwägungsüberlegungen übersichtlich dar-

gestellt. Darauf wird Bezug genommen. Darüber hinaus wurden im Anhörungs-verfahren noch weitere Varianten eingebracht. Außerdem wurden auch in diesem Verfahren umfangreiche Einwendungen erhoben, die sich mit der Variantenabwägung für den gesamten Bahnknoten Stuttgart befassen. Die Planfeststellungsbehörde hält an ihren bisher in den vorangegangenen Planfeststellungsbeschlüssen zu den Abschnitten 1.1, 1.2, 1.3a, 1.4, 1.5 und 1.6a getroffenen Bewertungen fest. Wie die Anhörungsbehörde beschränkt sie sich auf die seither eingetretenen Entwicklungen und neu hinzugekommenen Einwände.

B.4.3.3.1 Antragsplanung mit unterirdischem Durchgangsbahnhof

Dass der 8-gleisige Tiefbahnhof gegenüber dem 16-gleisigen Kopfbahnhof weniger leistungsfähig sei, ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde widerlegt. Die von Kritikern hervorgebrachten Bedenken hinsichtlich Eingangsparametern und Methodik der Fahrplanrobustheitsprüfung (Stresstest) ficht diese Feststellung nicht an. Insoweit wird auf die zutreffenden Ausführungen der Anhörungsbehörde (Seiten 112 ff. des Anhörungsberichts) verwiesen. Wie vorstehend erläutert haben die Ergebnisse dieser Fahrplanrobustheitsprüfung auch Bestand vor dem Hintergrund der überarbeiteten Bedarfsprognose auf das Jahr 2030. Allein diese Prognose ist für die Bemessung des zu erwartenden Bedarfs maßgeblich. Die unter dem Stichwort „zukunftsfähige Dimensionierung der Eisenbahnanlagen“ geforderte Erweiterung des Tiefbahnhofs um weitere Bahnsteiggleise ist daher bereits planerisch nicht gerechtfertigt.

In Bezug auf die betriebliche und verkehrliche Flexibilität der Antragsvariante tragen die Einwander keine neuen Sachverhalte vor. Wenn sie vorbringen, die Längsneigung des künftigen Tiefbahnhofs schließe Fahrtrichtungswechsel aus, so übersehen sie, dass durch die Einrichtung eines Ringsverkehrs diese Fahrtrichtungswechsel jedenfalls für den Regelbetrieb gerade unnötig werden; sie bleiben gleichwohl möglich.

Die von Einwendern zur Stützung der Beibehaltung des Kopfbahnhofs vorgetragenen Reisezeitverlängerungen stellen weder Vorhabenträgerin noch Anhörungsbehörde noch Planfeststellungsbehörde in Abrede. Sie führen gleichwohl nicht zur Vorzugswürdigkeit der Beibehaltung des Kopfbahnhofs. Die ausgemachten Reisezeitverlängerungen betreffen lediglich einzelne Relationen und liegen darin begründet, dass von diesen Relationen berührte Verkehrsträger Abstimmungen mit ihrem Fahrplankonzept wünschen. Dies führt unter anderem zu Wartezeiten zwecks Gewährleistung von Anschlüssen. Ungeachtet dessen führt die Antragsplanung auf wichtigen Abschnitten zu den mit ihr primär verfolgten Zeitersparnissen. So profitieren insbesondere die häufig genutzten Verbindungen vom Stuttgarter Hauptbahnhof zu dessen Flughafen/Messe,

nach Ulm und auf die Murrbahn. Wie die Anhörungsbehörde richtig ausführt, führen auch rein betriebliche Beschränkungen wie die auf maximal 30 km/h begrenzte Einfahrt in den Kopfbahnhof und der Wegfall erforderlicher Fahrtrichtungswechsel und gegebenenfalls Lokwechsel, die mit Fahrtausschüssen während deren Rangierfahrten einhergehen, zu Zeitersparnissen.

Auch die Einwendung, dass die sogenannte Panoramastrecke zwischen Stuttgart-Vaihingen und dem künftigen Hauptbahnhof als Umleitungsstrecke für S-Bahnen im Falle von Störungen aufrechtzuerhalten, ist nicht neu. Die Planfeststellungsbehörde weicht von ihrer in den bereits erlassenen Planfeststellungsbeschlüssen (vergleiche zuletzt Beschluss zum PFA 1.3a, Seite 144) zum Ausdruck kommenden Auffassung nicht ab, wonach die nach bisheriger Genehmigungslage abgekoppelte Panoramastrecke nicht zwingend Gegenstand eines künftig zu erstellenden Störfallkonzeptes ist.

Auch die im Hinblick auf die Dimensionierung der Fußgängeranlagen im PFA 1.1, die Auswirkungen auf das Grund- und Mineralwasser und die Methodik der Variantenabwägung vorgetragenen Einwendungen fechten die Vorzugswürdigkeit der Antragsvariante nicht an. Die bereits planfestgestellten und für ausreichend dimensioniert befundenen Fußgängeranlagen sind vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg gutachterlich untersucht worden. Mit der Anhörungsbehörde geht auch die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Fußgängeranlagen auch vor dem Hintergrund des neuen Prognosehorizonts 2030 zur Abwicklung der Personenströme geeignet sind. Neue Erkenntnisse in Bezug auf die Besorgnis einer wasserwirtschaftlichen Verschlechterung liegen ebenso wenig vor wie durchgreifende Bedenken in Bezug auf die Methodik der Variantenabwägung.

B.4.3.3.2 Beibehaltung des Kopfbahnhofs

Die von Einwendern geforderte Einbindung in den ITF ist von der Vorhabenträgerin wegen fehlender Zweckmäßigkeit nicht vorgesehen. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Insbesondere ist sie von Rechts wegen dazu nicht verpflichtet. Um ein gleichzeitiges Umsteigen zwischen allen Fern- und Regionalverbindungen zu festen Zeiten zu ermöglichen, müssten einzelne Linien sehr lange Haltezeiten in Kauf nehmen, was die Reisezeit durchfahrender Fahrgäste über Gebühr verlängerte und die Eisenbahn unattraktiv machte. Die Vorhabenträgerin beabsichtigt mit ihrem Verkehrskonzept aber eine Zwischenstufe des ITF, der auch nach Ansicht der Anhörungsbehörde zu optimalen Verknüpfungsbedingungen beiträgt. Ein gewichtiger Nachteil durch das Absehen eines ITF-Knotens ist nicht gegeben.

Ebenso wenig sieht die Planfeststellungsbehörde eine mit der Realisierung des Gesamtvorhabens verbundene Verhinderung des sogenannten Deutschland-Taktes. Die Anhörungsbehörde, deren Ausführungen sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen macht, hat herausgearbeitet, dass das Projekt „Stuttgart 21“ den Deutschland-Takt zwar nicht ermöglicht. Dies war indes nie Zielsetzung des Projektes. Vielmehr lag der Konzeption des Deutschland-Taktes die im Zuge des Gesamtvorhabens zur Verfügung gestellte Infrastruktur zugrunde. Davon ausgehend sind weitere Maßnahmen für die Realisierung des Deutschland-Taktes erforderlich und möglich. Dies zeigt sich beispielhaft an der Diskussion zum sogenannten Gäubahntunnel im PFA 1.3b sowie zum sogenannten Nordzulauf.

B.4.3.4 Varianten im Filderbereich und Gäubahn

Die für den Filderbereich vorgetragenen Varianten vermögen die Antragsplanung nicht infrage zu stellen. Die vorgetragenen Argumente für andere Linienführungen bewertet die Planfeststellungsbehörde seit ihrer letzten Entscheidung zum PFA 1.3a nicht anders. Ebenso hält sie an der Abwägung für die Führung der Gäubahn fest. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die dortigen Ausführungen (Beschluss zum PFA 1.3a, Seiten 146 ff.) verwiesen.

B.4.3.5 Varianten bei der Standortwahl und Gestaltung des Abstellbahnhofs

Die Vorhabenträgerin hat für den Abstellbahnhof insgesamt drei Standorte untersucht (vgl. Erläuterungsbericht Teil 3 (Unterlage 1.3), S. 13-18). Maßgebliche Kriterien für die Standortwahl und Gestaltung des Abstellbahnhofs waren die Umsetzbarkeit des Ringkonzepts sowie die kürzeste Anbindung des Abstellbahnhofs an den Tiefbahnhof, die Verfügbarkeit und Größe der Fläche, die Belange Dritter sowie insbesondere auch Belange des Natur-, Arten- und Immissionsschutzes.

Im Rahmen dieser Betrachtung hat die Vorhabenträgerin vorweg Standorte ausgeschlossen, die nach ihrer Einschätzung zur Umsetzung der vorgenannten Kriterien von vornherein nicht geeignet sind. Hiervon umfasst sind insbesondere mögliche Standorte in Kornwestheim oder noch weiter außerhalb des Stadtgebiets von Stuttgart.

Näher betrachtet wurden:

- der Abstellbahnhof Rosensteinpark (Nullvariante),
- der Güterbahnhof Stuttgart-Bad Cannstatt und
- der ehemalige Güterbahnhof Stuttgart-Untertürkheim (Antragsvariante).

Bei der Nullvariante soll der Abstellbahnhof am Rosensteinpark erhalten werden. Die Variante Güterbahnhof Cannstatt sieht vor, den Abstellbahnhof auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Bad Cannstatt zu errichten. Gegenstand der Antragsvariante ist, den Abstellbahnhof auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Untertürkheim zu errichten.

Der Ausschluss weiterer Standorte außerhalb des Ringkonzepts wurde von Einwendern kritisiert. Mit dem Verweis auf die Verschiebung des vorgesehenen Technischen Service Point sowie der Tankanlage außerhalb des Rings wurde entsprechend nachgefragt, warum dies nicht auch für die Abstellanlagen möglich ist. Diesbezüglich verweist die Vorhabenträgerin zurecht darauf, dass die wesentliche Funktion des Abstellbahnhofs Untertürkheim das betriebliche Wenden und Abstellen der Züge ist, die im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof verkehrlich endeten. Damit die Abstellanlage ohne weitere Wendevorgänge erreicht werden könne, sei deren Lage innerhalb des Ringkonzepts von zentraler Bedeutung. Aus betrieblichen Gründen endeten oder wendeten im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof Züge nur verkehrlich. Diese Züge müssten im Anschluss aus dem Tiefbahnhof hinaus in eine Abstellanlage geführt werden, die möglichst nah am Tiefbahnhof liege und ohne Wendevorgänge erreicht werden könne. Alle anderen Standorte außerhalb des Ringkonzepts (bspw. in Kornwestheim oder an den Endpunkten der neuen Durchmesserlinien, bspw. in Ulm oder Pforzheim) würden zu wesentlich längeren und damit personal-, fahrzeug- und kostenintensiveren Abstell- und Wendefahrten führen. Die Möglichkeit eines technischen Service an einem Standort ist aus diesem Grund von untergeordneter Bedeutung. Für die Konzeption des Ringverkehrs und damit für die Ziele des Gesamtvorhabens ist die Einbindung des Abstellbahnhofs in den Ring vorzugswürdig und daher sind weitere Standorte folgerichtig nicht weiter zu betrachten. Weitere Kriterien für alternative Standorte waren eine ausreichend große und verfügbare Fläche, sowie Belange Dritter, insbesondere Umweltbelange und Immissionsschutz. Zusätzlich wurden ebenfalls städtebauliche Ziele berücksichtigt. Diese Kriterien führten zu drei untersuchten Varianten. Weitere denkbare und prüfungswerte Varianten sind nicht ersichtlich.

Es ist der Vorhabenträgerin im Rahmen ihrer gestalterischen Planungsfreiheit unbenommen, Zielsetzungen für ihr Bauvorhaben zu entwickeln. Dabei hat sie mit Blick auf den antragsgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt den in § 1 AEG verankerten gesetzlichen Rahmen für solche Zielsetzungen nicht verlassen. Im Rahmen der planerischen Abwägung steht es der Vorhabenträgerin frei, abgestuft vorzugehen und diejenigen Alternativen auszuschneiden, die ihr zur Erreichung ihrer Planungsziele weniger

geeignet erscheinen. Die nachstehende Prüfung hat zum Ergebnis geführt, dass sowohl die Nullvariante als auch die Variante Güterbahnhof Bad Cannstatt zur Erreichung der Planungsziele weniger gut geeignet sind als die Antragsvariante. Bereits unter diesen Gesichtspunkten hat sich die Vorhabenträgerin in nachvollziehbarer Weise für die Antragsvariante entschieden.

B.4.3.5.1 Variante Abstellbahnhof Rosensteinpark (Nullvariante)

Die Beibehaltung des bestehenden Abstellbahnhofs Rosensteinpark als Nullvariante lässt die Einrichtung eines Ringverkehrs nicht zu. Durch den 90-Grad Winkel zwischen dem Tiefbahnhof sowie dem Wartungs- und Abstellbahnhof am Rosensteinpark wäre eine Verknüpfung allenfalls über zusätzliche Gleisinfrastruktur und betrieblich nachteilige Wendevorgänge denkbar. Dieser Nachteil wohnt auch den einwenderseitigen Vorschlägen inne, den Wartungs- und Abstellbahnhof am Rosensteinpark entweder von Bad Cannstatt aus über Kurzwenden anzufahren und dabei Züge unter Nutzung der bereits existierenden S-Bahn-Gleise über einen Abzweig im alten Rosensteintunnel zu führen oder alternativ Verbindungsgleise über die neue Zuführung Bad Cannstatt in den Wartungs- und Abstellbahnhof am Rosensteinpark einzuschleifen. Die Vorhabenträgerin verweist diesbezüglich zu Recht auf die fehlenden Pufferkapazitäten für Kurzwenden im Bahnhof Bad Cannstatt und das Erfordernis einer aufwändigen Anpassung des Spurplans im Westkopf des Bahnhofs Bad Cannstatt. Darüber hinaus fächern die Gleise des Wartungs- und Abstellbahnhofs am Rosensteinpark nach Osten hin auf – also gegen die Fahrbeziehung aus Bad Cannstatt, weshalb bei der hier vorgeschlagenen Lösung ein vernünftiger Bahnbetrieb nicht möglich ist.

Die Vorhabenträgerin weist zutreffend darauf hin, dass die Einwender unzulässigerweise den Maßstab der Variantenbetrachtung verschieben, wenn sie unterstellen, dass mit dem notwendigen Erhalt der oberirdischen Gleisanlagen im Bereich des heutigen Gleisvorfelds des Stuttgarter Kopfbahnhofs der hieran vorteilhaft angebundene Abstellbahnhof am Rosensteinpark in diesem Verfahren als Variante vorzuziehen sei. Der VGH Baden-Württemberg hat bereits in seiner bestandskräftigen Entscheidung vom 06.04.2006 zum Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Az. 5 S 848/05) die betriebliche Flexibilität, die der in eine Ringstrecke eingebettete Durchgangsbahnhof ermöglicht, als wesentlichen Vorteil des Gesamtvorhabens bestätigt. Dies bezog sich hier auf die Frage, ob die Beibehaltung des Kopfbahnhofs gegenüber der Errichtung des Tiefbahnhofs vorzugswürdig ist und muss erst Recht für die Frage gelten, ob eine Anbindung der bestehenden Abstellanlage am Rosensteinpark an den nunmehr im Bau befindlichen Tiefbahnhof möglich ist. Aus dieser, in den Planfeststellungsabschnitten PFA 1.2, 1.5

und 1.6a bestandskräftig planfestgestellten Infrastruktur heraus, ist die Abstellanlage am Rosensteinpark eben nicht ohne erhebliche Nachteile erreichbar. Daran ändert auch die vielfach vorgetragene Einwendung nichts, die Antragsvariante führe zu unnötigem Rangieraufwand im Vergleich zu bestehenden Kombination aus Kopfbahnhof und Abstellbahnhof Rosensteinpark. Eine Weiternutzung der Abstellanlage Rosensteinpark, wäre nur über zusätzliche Gleisinfrastuktur und weitere Wendevorgänge von dem neuen Tiefbahnhof erreichbar. Zusätzlich würde dies auch die städtebaulichen Entwicklungsziele der Landeshauptstadt Stuttgart verhindern. Die Vorhabenträgerin gesteht zwar zu, dass die Bereitstellung oder Abstellung beim antragsgegenständlichen Vorhaben notwendigerweise auch Streckentrassen in Anspruch nehmen werde, dies sei jedoch bereits bei den bestehenden Anlagen der Fall. Zu der einwenderseits behaupteten Verdichtung und Verteuerung des Zugbetriebs werde es nicht kommen. Ebenso wenig zu Wartezeiten für Pendlerzüge durch blockierte Streckengleise. Wesen des Durchgangsbahnhofs und des korrespondierenden Abstellbahnhofs sei, dass der vor dem Zug liegende Fahrweg immer frei sei. Die Stärke des Durchgangsbahnhofs liege gerade darin, dass Zugwenden und Rangieren mit den damit verbundenen betrieblichen Einschränkungen im Bahnhof vermieden werden können, stattdessen seien schnelle durchgebundene Linien mit kurzer Taktung möglich.

B.4.3.5.2 Variante Güterbahnhof Bad Cannstatt

In Betracht gezogen wurde ebenfalls die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs Bad Cannstatt. Eine Anbindung des Abstellbahnhofs an den Tiefbahnhof über einen Ringverkehr wäre auch hier nur mit aufwändigen Streckenumbauten möglich. Die Vorhabenträgerin hat im Erörterungstermin nachvollziehbar ausgeführt, dass eine Anbindung ohne größere Probleme aus Richtung Untertürkheim möglich gewesen wäre, aus Richtung Bad Cannstatt hingegen eine fahrtrichtungswechselfreie Relation nur über einen großen Gleisradius hätte geschaffen werden können. Letzteres hätte zu einer deutlichen Reduzierung der zur Verfügung stehenden Fläche geführt.

Bereits während der Planung des Abstellbahnhofs wurde das Gelände des Güterbahnhofs Cannstatt städtebaulich überplant, seit 2017 entstehen dort großflächig Geschäfts- und Wohngebäude, einschließlich der dazugehörigen Erschließungsstraßen. Die Fläche steht daher nicht mehr zur Verfügung.

B.4.3.5.3 Variante Güterbahnhof Untertürkheim

Ein Kriterium, das für die Nutzung des Güterbahnhofs Untertürkheim als Abstellbahnhof spricht, ist die Möglichkeit, die Strecke Stuttgart Hbf. tief - Obertürkheim (-Esslingen) über die Wangener Kurve, an die Remsbahn über die Interregio-Kurve, an den Bahnhof Bad Cannstatt über das Streckengleis südlich des Mercedes-Benz-Motorenwerkes und an die Güterumgehungsbahn anzuschließen. Dieser Standort ermöglicht somit die beidseitige Integration in das Ringkonzept. Ferner befindet sich am Standort Untertürkheim bereits heute umfassende Gleisinfrastruktur, die für den Abstellbahnhof umgebaut wird. Eine Neuinanspruchnahme von Flächen mit den damit verbundenen Umweltwirkungen wird somit vermieden. Artenschutzrechtliche Bedenken bezüglich der streng geschützten Mauereidechsen sind berechtigt, diese konnten u. a. im Rahmen der Planänderungen minimiert werden. Auf dieser Fläche können die technischen und betrieblichen Anforderungen mit möglichst geringen Eingriffen in Eigentumsrechte Dritter umgesetzt werden.

Zusätzlich ist zu beachten, dass mit Blick auf die städtebaulichen Ziele die Antragsplanung gegenüber der Beibehaltungsalternative zur Verminderung der Lärmbelastung im Stuttgarter Talkessel und damit zur Steigerung der Attraktivität der Stadt als Lebensraum beiträgt. Mit der Verlagerung des Abstellbahnhofs nach Untertürkheim wird die Trennwirkung der Bahnanlagen vermindert und damit ein Vorteil für die vorhandenen Stadtquartiere erzielt. Hierdurch wird eine Neunutzung innerstädtischer Flächen durch Wohn- und Gewerbebebauung ermöglicht. Aufgrund ihrer räumlichen Nähe zu den Zentren Bad Cannstatts sowie der Innenstadt von Stuttgart und dem hier bestehenden Siedlungsdruck sind die Flächen am Rosensteinpark für die städtebauliche Entwicklung besser geeignet als die Flächen in Untertürkheim. Die Beibehaltungsalternative vermag daher die städtebaulichen Ziele nicht in gleichem Maße zu erreichen wie dies bei der Antragsvariante der Fall ist. Die Antragsplanung weist auch gegenüber der Variante Güterbahnhof Stuttgart-Bad Cannstatt unter städtebaulichen Gesichtspunkten Vorteile auf. Die randlichen Geschäftsbauten im dort entstehenden Stadtquartier Neckarpark tragen zur Abschirmung der Wohnbebauung in Bad Cannstatt gegenüber der Lärmentwicklung der Veranstaltungsflächen am Neckarpark bei. Dieser Effekt ließe sich mit dem dort alternativ errichteten Abstellbahnhof mit offenem Gleisfeld nicht in gleichem Maße erzielen.

Dass ein Projekt dieser Größenordnung auch mit Eingriffen verbunden ist, liegt gleichsam in der Natur der Sache und wird von der Vorhabenträgerin auch eingeräumt. Diese Belastungen sind jedoch entweder kleinformig, wie beispielsweise die begrenzte und

lediglich temporäre Inanspruchnahme von Privatflächen oder sie werden durch entsprechende Maßnahmenkonzepte ausgeglichen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den speziellen Artenschutz und hier zuvörderst für die Eidechsenthematik. Gerade in diesem Bereich sind spürbare planungsbedingte Eingriffe gegeben, da eine bauliche Verdichtung der Anlagen zugunsten einer Flächenreduzierung zum Wohle des Natur- und Artenschutzes am Standort Untertürkheim nach Darlegung der Vorhabenträgerin aus betrieblichen Gründen nicht weiter möglich ist. Diesen Eingriffen wird indes durch ein umfangreiches Maßnahmenbündel Rechnung getragen. Auch die teilweise Mehrbelastung einzelner Anwohner durch Immissionen vermag nach Auffassung der Anhörungsbehörde an der grundsätzlichen Geeignetheit des Standorts nichts zu ändern. Die Planfeststellungsbehörde ist daher ebenso wie die Anhörungsbehörde gesamtsaldierend der Auffassung, dass diese Eingriffe im Interesse der planerischen Zielsetzung hingenommen werden können. (Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf die jeweiligen Fachkapitel verwiesen).

B.4.3.6 Sonstige Einwendungen bezüglich Standortwahl und Alternativenprüfung

Einwendungen, die durch die Planung eine zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs beeinträchtigt sehen, werden zurückgewiesen. Das Gesamtprojekt setzt durch die zusätzliche Infrastruktur insgesamt Kapazitäten frei, die auch bei einer eventuellen zukünftigen Steigerung des Schienengüterverkehrs genutzt werden können. Die Vorhabenträgerin führt zutreffend aus, dass ein Vorhaben nicht alle Verkehrsarten gleichermaßen fördern müsse. Dem Allgemeinen Eisenbahngesetz folgend (vgl. § 1 Abs. 1 AEG), hat ein Vorhaben zunächst einmal der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene im Allgemeinen zu dienen. Die Planfeststellungsbehörde ist ebenso wie die Vorhabenträgerin und die Anhörungsbehörde der Auffassung, dass die vorgeschlagene alternative Nutzung der Fläche für Zwecke des Güterverkehrs mit einer Vielzahl von Nachteilen verbunden wäre. Zum einen würde dies die Preisgabe des geplanten betrieblich vorteilhaften Ringverkehrs im Gesamtknoten bedeuten, zum anderen würde hierdurch im Bereich Untertürkheim innerhalb städtischer Strukturen wieder ein Ziel- und Quellverkehr mit LKWs ausgelöst und darüber hinaus die Lärmbelastung durch die dort verkehrenden Güterzüge verstärkt. Bereits vor diesem Hintergrund erübrigt sich auch eine einwenderseits geforderte Bedarfserhebung für den Güterverkehr. Im Übrigen weist die Vorhabenträgerin richtigerweise darauf hin, dass es letztlich dahinstehen kann, wie sich die Antragsplanung auf den Güterverkehr auswirkt. Die Antragsplanung ist bereits dadurch vorzugswürdig, da ein leistungsfähiger Eisenbahnknoten für den Schienenpersonenverkehr geschaffen wird.

Mit Blick auf die künftigen Entwicklungen des Hafens Stuttgart und der damit verknüpften einwenderseitigen Forderung, hierfür auf dem Gelände des Abstellbahnhofs Untertürkheim Puffergleise vorzuhalten, führt die Vorhabenträgerin richtigerweise aus, dass derlei Entwicklungsmöglichkeiten im Güterverkehrskonzept des Landes nicht vorgesehen sind. Das Land gehe vielmehr von der Realisierung des Projekts Stuttgart 21 aus. Der Hafen Stuttgart bleibt weiterhin – wie bisher – an das Schienennetz angeschlossen und die „Pufferung“ von Zügen ist auch andernorts möglich.

Nach Abwägung aller relevanter Faktoren hat sich die Vorhabenträgerin in nachvollziehbarer Weise für die Antragslösung entschieden. Der in das Ringkonzept eingebundene Abstellbahnhof in Untertürkheim erreicht - im Gegensatz zu den dargestellten Varianten - in der beantragten Form die mit der Planung verfolgten Ziele. Die mit Verwirklichung des Vorhabens verbundenen Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange sind beherrschbar und ausgleichbar.

B.4.4 Raumordnung und Landesplanung

Die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart (Projekt Stuttgart 21) entspricht den Erfordernissen der Raumordnung und der Landesplanung. Dies stellte das Regierungspräsidium als zuständige Raumordnungsbehörde nach Durchführung eines gemäß § 1 Satz 3 Nummer 9 Raumordnungsverordnung notwendigen Raumordnungsverfahrens in seiner raumordnerischen Beurteilung vom September 1997 fest. Die darin formulierten Ziele sind zu beachten und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen (§ 4 Abs. 1 Satz 1 des Raumordnungsgesetzes). Die Planfeststellungsbehörde kann keine Widersprüche zu diesen Vorgaben erkennen. Einwendungen wurden gegen das Vorhaben insoweit nicht erhoben. Aus regionalplanerischer Sicht wird das zur Planfeststellung anstehende Projekt als Teil des Projektes Stuttgart 21 vom Verband Region Stuttgart begrüßt, da es den im Regionalplan formulierten Grundsätzen (Plansatz 4.1.2.1(G)) und Vorschlägen (Plansatz 4.1.2.1.2(V)) entspreche. Es sei geeignet, die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs im Fern-, Regional- und Nahverkehr wesentlich zu verbessern, und diene der Einbindung der Region in das innerdeutsche und internationale Schienennetz.

Aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde bestehen gegen das vorliegende Vorhaben ebenfalls keine Bedenken, da die Planungen des Abschnitts 1.6b das Gelände des heutigen Güterbahnhofs Stuttgart-Untertürkheim betreffen und keine Inanspruchnahme weiterer Flächen erfolgt. Auch die geplanten landschaftspflegerischen Begleit- und Artenschutzmaßnahmen stehen nicht im Widerspruch zur Raumnutzungskarte.

B.4.5 Wasserhaushalt

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Den Forderungen und Anregungen der wasserwirtschaftlichen Fachbehörden und anderer Betroffener wird im Hinblick auf die im verfügbaren Teil unter A.4.2 aufgeführten Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Soweit vorgeschlagene Nebenbestimmungen nicht übernommen wurden, ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass sie für das konkrete Vorhaben nicht erforderlich sind. So wurden insbesondere Nebenbestimmungen nicht übernommen, die dem Schutz von Oberflächengewässern oder dem Schutz des Grund- oder Mineralwassers dienen sollen. Mit dem Vorhaben sind Benutzungen dieser Gewässer nicht verbunden, obwohl der Vorhabenbereich größtenteils in den Schutzzonen des Heilquellenschutzgebietes für Mineral- und Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und -Berg liegt. Überwiegend finden die Baumaßnahmen in der Außenzone statt. Aber auch in der Kernzone sind Bauarbeiten geplant, wie etwa die Errichtung der Außenreinigungsanlage. Die Bauarbeiten sind unter Berücksichtigung des in der Planung vorgesehenen Maßnahmenkonzepts und der Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unbedenklich.

B.4.5.1 Grundwasser

Im Bereich Abstellbahnhof Untertürkheim ist das oberste Grundwasservorkommen in den quartären Schichtabfolgen ausgebildet, wobei die Grundwasserführung im Wesentlichen an die hochergiebigen Neckarkiese gebunden ist. Die Neckarkiese werden generell von unterschiedlich mächtigen Auelehmen überlagert, wobei z. T. gespannte Verhältnisse vorliegen. Die generell stark bis sehr stark durchlässigen quartären Schichtabfolgen werden von den gering durchlässigen ausgelaugten bzw. aufgewitterten Schichtabfolgen des Mittleren Gipschizontes (km1MGH) und der Dunkelroten Mergel (km1DRM(a)) unterlagert, die insgesamt als Grundwasserhemmer bzw. -geringleiter anzusprechen sind. Der Flurabstand des oberen Grundwasservorkommens beträgt unter MW-Verhältnissen generell ca. 5,0 bis 8,0 m.

Die Gründungen der geplanten baulichen Anlagen kommen in künstlichen Auffüllungen stark variierender Mächtigkeit und den darunter anstehenden quartären Schichten zu liegen. Die darunter anstehenden ausgelaugten Gipskeupergesteine werden durch diese Gründungsarbeiten nicht betroffen. Grundwasserhaltungsmaßnahmen sind mit den Gründungen nicht verbunden. Bei ggf. erforderlichen Bohrpfählen (Tiefgründungen) kommen diese mehr oder weniger parallel zum Grundwasserabstrom im Quartär zu liegen. Ein bauwerksbedingter Aufstau durch diese Einzelgründungselemente ist auszuschließen. Es sind keine Grundwasserhaltungen vorgesehen. Die im Untergrund

ausgebildeten Grundwasservorkommen werden von den Baumaßnahmen und den bei Kontaminationen vorgesehenen Bodenaustauschmaßnahmen im Bereich des Abstellbahnhofs nicht tangiert. Bauzeitliche und dauerhafte Grundwasserabsenkungen sind für die geplanten Baumaßnahmen im PFA 1.6b nicht erforderlich.

Dem zusätzlich im Rahmen des Änderungsverfahrens erteilten Hinweis der unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde, Gründungsmaßnahmen für Signal- bzw. Oberleitungsmasten in der Kernzone des Heilquellenschutzgebietes nur bis zur Basis Quartär auszuführen und nicht in den darunterliegenden Gipskeuper, sagt die Vorhabenträgerin zu, vgl. A.5.10.

Die Außenreinigungsanlage befindet sich in der Kernzone des Heilquellenschutzgebietes (Verordnung des RP Stuttgart vom 11.06.2002) von Stuttgart-Bad Cannstatt. Um die für diesen Bereich geltenden Bestimmungen einzuhalten, wird die Waschanlage auf einem wasserdichten, oberflächenversiegelten Gleistragplattensystem aus Stahlbetonfertigteilen errichtet. Über eine Abwasserleitung, die in einem Betonkanal seitlich der ARA verläuft, fließt das Abwasser in einen Abwassersammelschacht (geländegleich). Im Bereich des Abwassersammelbeckens ist auch die Wasseraufbereitungsanlage untergebracht. Das Waschwasser wird vor der Einleitung in das öffentliche Kanalnetz nach den Bestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Wassergesetzes (WG) des Landes Baden-Württemberg behandelt. Direkt im Anschluss an das Abwassersammelbecken ist das Regenwasserspeicherbecken angegliedert, in dem das Dachflächenwasser einiger Gebäude des Abstellbahnhofes gesammelt und als Waschwasser weiterverwendet wird. Das Waschwasser wird im Kreislauf geführt. Die Vorgaben zu Bauvorlagen nach der LBO Baden-Württemberg bzw. der LBOVVO (Anlage 8 – Angaben zu gewerblichen Anlagen) sind für den Abstellbahnhof nicht einschlägig. Die geltenden gewässerschutzrechtlichen Richtlinien werden entsprechend der Unterlage 1.3 eingehalten.

Durch die Baumaßnahmen erfolgen keine Verstöße gegen die in der Heilquellenschutzgebietsverordnung erlassenen schutzzonenspezifischen Verbotskataloge.

Zahlreiche Einwander sowie der LNV befürchten dennoch eine dauerhafte Schädigung des Mineralwasservorkommens durch die Baumaßnahmen und den Betrieb des Abstellbahnhofs. Insbesondere gegen den Bau der Außenreinigungsanlage in der Kernzone des Heilquellenschutzgebiets werden Bedenken vorgebracht. Trotz der geplanten „Schutzwanne“ unter der Außenreinigungsanlage könne nicht ausgeschlossen werden, dass verschmutztes Wasser in den Untergrund bis in die Mineralwasser-führenden

Schichten gelange. Diesem Einwand wird widersprochen. Abgesehen von der fehlenden Substantiierung der Bedenken sind unter Beachtung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der Nebenbestimmung des verfügenden Teils keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Durch die Abdichtung der Reinigungsanlagen wird ein schädlicher Eintrag verhindert. Auch die untere Wasserbehörde hat in ihrer Stellungnahme klargestellt, dass aus Sicht des Grundwasser- und Heilquellenschutzes keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben bestehen.

Auf die weitere Forderung, wonach die Auswirkungen der Änderung des Entwässerungssystems auf die Grundwasserneubildung und den Wasserhaushalt in UVP-Bereich und LBP entsprechend darzustellen und zu bewerten seien, weist die Vorhabenträgerin zurecht darauf hin, dass diese Auswirkungen bereits anhand der Grundwasserneubildungskarte der Stadt Stuttgart untersucht wurden. Nach dieser Karte und auch bei bisherigen Berechnungen (Modell DB/Behördenmodell in Abstimmung mit dem Stuttgarter Amt für Umweltschutz) seien die Gleisanlagen der DB generell als voll versiegelte Fläche angenommen worden, weshalb sich durch die Änderung des Entwässerungssystems keine Änderungen bzw. zusätzliche Eingriffstatbestände ergeben. Die Änderung des Entwässerungssystems ist notwendig, da nur eine Tiefenentwässerung die nötige Tragfähigkeit der Böden für Gleisanlagen gewährleiste und man so dem Schutzanspruch des Heilquellenschutzgebietes gerecht werde. Die vorgetragenen Bedenken, das versickernde Niederschlagswasser habe durch Verdunstung auch eine umgebungskühlende Funktion, die sich positiv auf das Stadtklima auswirke, die nun entfalle, sind unerheblich. Diese kühlende Wirkung ist sehr geringfügig und hat daher dem Interesse an einem sicheren Eisenbahnbetrieb zurückzustehen.

B.4.5.2 Oberflächenwasser

Im Vorhabengebiet verläuft der Dietbach, der im Bereich des künftigen Abstellbahnhofs verrohrt ist und somit keine gewässerökologische Funktion hat. Eine Beeinträchtigung kann daher ausgeschlossen werden.

B.4.5.3 Entwässerungskonzept

Im Bereich des Abstellbahnhofs erfolgt eine Fassung von Oberflächenwässern über Entwässerungsanlagen mit Ableitung in das vorhandene Kanalnetz. Insgesamt beinhaltet das vorgesehene Entwässerungskonzept im Bereich der geplanten Maßnahmen eine wesentliche Veränderung im Vergleich zum Bestand (bislang dezentrale flächige Versickerung). Wasserwirtschaftliche Auswirkungen durch die kontrollierte Ableitung von Oberflächenwasser sind nicht zu besorgen.

Im Jahr 2016 wurde die Genehmigungsplanung des PFA 1.6a und 1.6b im Kombiverfahren bearbeitet, d. h. der gesamte Abstellbahnhof wurde entwässerungstechnisch betrachtet, die Einzugsflächen festgelegt und die Abflussmengen ermittelt und der Landeshauptstadt Stuttgart (vertreten durch die Stadtentwässerung Stuttgart (SES)) zur Überprüfung übergeben. Zu diesem Zeitpunkt wurde durch die SES eine hydrodynamische Berechnung für den Bereich Untertürkheim in Auftrag gegeben, die auch die Abflussmengen aus dem Abstellbahnhof berücksichtigen sollte. Das Fazit dieser Berechnung war, dass die Abflussmengen aus dem Abstellbahnhof schadlos in das öffentliche Abwassersystem abgeleitet werden können.

Mit fortschreitender Planung wurden die PFA-Bereiche getrennt voneinander bearbeitet und zur Genehmigung eingereicht. Für den PFA 1.6a betraf dies zuletzt das im Jahr 2019 entschiedene Verfahren zur 16. Planänderung „Anbindung Interregio-Kurve“. Mit der Beteiligung der Träger öffentliche Belange wurde Mitte 2019 nochmals eine hydrodynamische Berechnung der SES für den Bereich Untertürkheim in Auftrag gegeben, die relevante Einzugsflächen aus Obertürkheim ergänzte. Die aktuelle hydrodynamische Kanalnetzrechnung hat daraufhin ergeben, dass an der Dole 3 und Dole 4 eine hydraulische Überlastung vorliegt, die Dole 5 und 6 jedoch ausreichend dimensioniert sind. Die Dolen 1 und 2 waren für die Betrachtung nicht relevant. Derzeit plant und baut die SES eine eigenständige Entwässerungslösung, so dass zukünftig keine städtischen Abwassermengen mehr durch die Dole 1 und 2 abgeleitet werden. Die Dole 1 wird dann zukünftig ausschließlich Oberflächenwässer der Gleisanlagen ableiten, so dass die hydraulische Leistungsfähigkeit ebenfalls gegeben ist.

Aufgrund der Überlastung des öffentlichen Abwassernetzes werden weitere hydraulische Reserven im Kanalnetz benötigt, damit ein schadloser Anschluss aus der Gleisentwässerung des PFA 1.6b erfolgen kann und eine Überstaugefahr zwischen der Augsburger- und der Benzstraße erheblich reduziert werden kann. Hierzu werden die Dole 3 und die Dole 4 im Bereich des PFA 1.6b zunächst zurück gebaut. Im Anschluss wird die Dole 3 als Rechteckprofil (Abmaße innen B/H mit 2000/1250) mit einer Länge von rd. 59 m und die Dole 4 als Rechteckprofil (Abmaße innen B/H mit 2000/1250) mit einer Länge von rd. 77 m in offener Bauweise neu hergestellt. Die aufdimensionierten Leitungen verlaufen innerhalb der alten Trassen zur Dole 3 und zur Dole 4 und schließen jeweils im östlichen Zulaufbereich und im westlichen Anschlussbereich an die bestehenden Sonderprofile (breiter Eiquerschnitt, B/H = 1000/1250) mittels Übergangsbauwerke an die Bestandskanalisation an.

In der o. g. 16. Planänderung „Anbindung Interregio-Kurve“ wurde seitens der Planfeststellungsbehörde eine wasserrechtliche Genehmigung mit dem Hinweis erteilt, dass im

PFA 1.6b die "Machbarkeit des Gesamtsystems" nachgewiesen werden muss. Bei der hier dargestellten Variante handelt es sich um eine zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Stuttgart abgestimmte technische Lösung, mit der Entwässerung des beantragten Vorhabens, einschließlich des PFA 1.6a sichergestellt werden. Die oben genannte Forderung ist daher erfüllt.

Aufgrund des Zustands der vorhandenen Dolen ist eine Erneuerung dieser Leitungen notwendig. Es ist angedacht, dass im Bereich des PFA 1.6b die Leitungen in offener Bauweise ausgetauscht werden und ab dem PFA 1.6a bis zum Anschluss an die öffentliche Kanalisation ein geschlossenes Sanierungsverfahren gewählt wird.

Der Forderung der Stadt Stuttgart nach einem 100-jährigen Durchleitungsrecht kann nicht entsprochen werden. Die Aufgabe der Planfeststellung hat sich hier auf die Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Entwässerung der gegenständlichen Bahnanlagen zu beschränken. Durch die Errichtung zusätzlichen Rückhaltevolumens führt die Vorhabenträgerin aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die sich aus der aktuellen hydrodynamischen Kanalnetzrechnung ergebenden Konflikte einer tragfähigen Lösung zu. Eine rechtliche Sicherstellung der langjährigen Nutzung zur Entwässerung angrenzender Stadtteile zugunsten der Stadt Stuttgart ist dagegen nicht Gegenstand der Planfeststellung und kann daher nicht als Nebenbestimmung festgesetzt werden. Reine Sanierungsmaßnahmen bestehender Anlagen sind nicht planfeststellungsbedürftig und müssen daher nicht dargestellt werden.

Die Vorhabenträgerin hat sich bei der Detaillierung der Pläne im Zuge der Ausführungsplanung mit der Stadt Stuttgart abzustimmen. Das aus den Baugruben geförderte Oberflächen-/Niederschlagswasser (Bauwasserhaltung) wird in die städtische Kanalisation eingeleitet, die Abwasserbeseitigungssatzung der Stadt Stuttgart ist zu beachten.

Die Lagerung von verunreinigtem Boden und Bauschutt mit Schadstoff-Werten größer oder gleich Z 2 hat zum Schutz des Untergrundes auf flüssigkeitsdicht befestigten Flächen mit Anschluss an die öffentliche Mischwasserkanalisation zu erfolgen oder die betroffenen Haufwerke sind durch geeignete Maßnahmen (z. B. Abdeckungen, Überdachung) vor dem Zutritt von Niederschlagswasser zu schützen (A.4.2.1). Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Lagerung, Betankung, Umschlag, Behandeln) ist Teil des zu erstellenden Sicherheitskonzeptes entsprechend Nebenbestimmung A.4.2.2. Die betreffenden Flächen sowie die betreffenden Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen müssen die Vorgaben nach § 62 WHG, § 53 WG BW sowie die einschlägigen Vorschriften nach AwSV erfüllen.

Forderungen nach zusätzlichen wasserrechtlichen Unterlagen nach der LBO BW bzw. der LBOVVO sind für den nach dem AEG planfestzustellenden Abstellbahnhof nicht einschlägig. Ebenfalls zurückgewiesen werden weitere Forderungen nach detaillierten Angaben zum Abwasseranfall und Abwasserbehandlung. Die vorliegenden Angaben entsprechen dem Maßstab der Planfeststellung und sind Inhalt der Ausführungsplanung.

B.4.5.4 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Die Vorhabenträgerin beantragte für die Durchführung des Vorhabens wasserrechtliche Entscheidungen. Diese sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich, weil das Vorhaben nicht mit Benutzungen von Gewässern verbunden ist. Anfallendes Bauwasser sowie aus der Anlage herrührendes Niederschlagswasser werden in die städtische Kanalisation eingeleitet. Ferner bedarf es für die Indirekteinleitung gemäß § 58 Abs. 1 Satz 1 WHG keiner Genehmigung, da die Abwasserverordnung für die hier anfallenden Abwässer keine besonderen Anforderungen aufstellt.

B.4.5.5 Forderungen und Einwendungen

Durch das vorliegende Vorhaben entstehen keine Beeinträchtigungen für das Grundwasser und das Heilquellenschutzgebiet. Dennoch sind zahlreiche Bedenken, Einwendungen und Forderungen die sich mit dem Thema Wasser beschäftigen, eingegangen. Im Folgenden sollen diese, soweit sie nicht in den vorangegangenen Kapiteln thematisiert wurden, betrachtet werden.

Änderungen

Die Zuständigkeit für wasserwirtschaftlich relevante Änderungen bzw. Ergänzungen (z.B. neue Erlaubnisse, Planänderungen etc.) richtet sich nach den gesetzlichen Zuständigkeitsbestimmungen. Die Forderung nach einer zusätzlichen Nebenbestimmung wird daher abgelehnt.

Vorbehalt

Der geforderte Vorbehalt zusätzlicher wasserrechtlicher Maßnahmen und Nebenbestimmung wird aufgrund der geringen wasserrechtlichen Eingriffe für nicht notwendig angesehen und zurückgewiesen.

Sicherheitskonzept

Der Forderung eines Sicherheitskonzeptes zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen wird mit der Nebenbestimmung A.4.2.2 entsprochen. Der geforderte zeitliche Vorlauf von 6 Monaten wird jedoch im Hinblick auf daraus möglicherweise resultierende

zeitliche Verzögerungen der Bauarbeiten als unverhältnismäßig lang angesehen. Die Vorhabenträgerin wird daher verpflichtet ein solches Konzept vor Beginn der ersten Rückbau-/Aushubmaßnahmen vorzulegen.

Überwachung

Die Untere Wasserbehörde erhebt detaillierte Forderungen bezüglich der Überwachung der wasserrechtlichen Gegebenheiten. Dies betrifft unter anderen die durchzuführenden chemischen Analysen, die Messstellen, das Monitoringkonzept, die Beweissicherung sowie die Vorgehensweise bei Auffälligkeiten und besonderen Vorkommnissen. Diese entsprechen den Tätigkeiten und dem Leistungsbild der auch für die Wasserwirtschaft zuständigen Umweltfachlichen Bauüberwachung oder werden von der Vorhabenträgerin zugesagt.

Abbrucharbeiten

Soweit weitergehende Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers gefordert wurden, wird auf eine Festsetzung in diesem Beschluss verzichtet, da die Vorgaben im Wesentlichen auf gesetzlichen Bestimmungen beruhen und es somit einer Festsetzung im Beschluss nicht explizit bedarf.

B.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege

Das geplante Vorhaben steht nach Auffassung der Anhörungs- wie der Planfeststellungsbehörde mit den naturschutzrechtlichen Vorschriften im Einklang. Zwar sind mit dem Vorhaben Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Diese Beeinträchtigungen werden jedoch durch eine optimierte Planung zugunsten einer größtmöglichen Schonung der Umweltschutzgüter sowie durch die geplanten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen so gering wie möglich gehalten. Die Vorhabenträgerin hat einen LBP vorgelegt, der die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft zutreffend ermittelt und bewertet. Die vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden vermieden, die unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert.

B.4.6.1 Methodik von Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischem Begleitplan

Die Vorhabenträgerin legte nach Auffassung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde Unterlagen, die eine umfassende Bewertung der vorhabenbedingten Umweltwir-

kungen erlauben, vor. Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und der LBP entsprechen den jeweils geltenden gesetzlichen Anforderungen nach § 16 UVPG beziehungsweise § 17 Abs. 4 Sätze 3 und 4 in Verbindung mit Satz 1 BNatSchG.

Die Bestandserfassung und -bewertung sowie die Konfliktanalyse werden jeweils getrennt für die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaftsbild und Erholung sowie Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt durchgeführt. Die Bewertung des Bestandes und der Eingriffe erfolgt bei den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Boden in definierten Wertstufen und mit einer Flächenbilanz. Bei den übrigen Schutzgütern werden die wesentlichen Merkmale und Funktionen dargestellt und die Eingriffe verbal-argumentativ beurteilt. Bestand und Konflikte wurden auch in Plänen dargestellt. Zudem wird mit der Unterlage 16.1 Anhang 2 eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vorgelegt, in der die speziellen artenschutzrechtlichen Bestimmungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG geprüft werden. Die zu erwartenden Konflikte werden in der Unterlage 16.2 und 16.3 auch kartographisch dargestellt. Im Rahmen der Planänderung „Ersatzflächen Panoramabahn“ wurden die Pläne des LBP teilweise nachgebessert und um die Untersuchung und Kartierung der Flächen entlang der Panoramabahn ergänzt, die im Zuge des Änderungsverfahrens als Ersatzhabitate für die Mauereidechsen im Vorhabengebiet in das Verfahren eingebracht wurden.

Der Forderung der Landeshauptstadt Stuttgart, auch die positiven Wirkungen des Rückbaus der bisherigen Abstellanlagen im Bereich des Gleisvorfelds in den UVP-Bericht und den LBP aufzunehmen, ist die Vorhabenträgerin zu Recht nicht gefolgt, da der Rückbau in diesem Verfahren kein Antragsgegenstand ist.

Die Auswirkungen auf die Schutzgüter wurden sachgerecht dargestellt und hinsichtlich der Schutzgüter Boden und Biotop quantitativ, die übrigen Schutzgüter verbal-argumentativ bewertet. Dies ist nicht zu beanstanden. Die Bewertungen richteten sich nach den von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) erarbeiteten Leitfäden und der Ökokontoverordnung des Landes Baden-Württemberg (LUBW 2010b). Alle Eingriffe und Kompensationsmaßnahmen im Naturraum 3. Ordnung „Schwäbisches Keuper-Lias-Land“ sowie die Ökokontomaßnahme im Naturraum „Neckar-Tauber-Gäuplatten“ erfüllen die Vorgaben des § 15 BNatSchG in Verbindung mit § 15 NatSchG des Landes Baden-Württemberg.

Der im Rahmen des Änderungsverfahrens „Ersatzflächen Panoramabahn“ vom NABU eingebrachte Einwand, dass auch die in die Planunterlagen dargestellte GSM-R-Anlage in den UVP-Bericht aufgenommen werden müsse, da zahlreiche Tiere wie Fledermäuse und Insekten auf die elektronischen Signale bzw. Spannungsfelder der Anlage

reagieren würden, greift im Ergebnis nicht durch. Die Anlage nicht Vorhabengegenstand, daher sind deren Umweltauswirkungen erst in einem gesonderten Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen.

Gesamtbetrachtet lässt sich festhalten, dass der UVP-Bericht und der LBP mit den enthaltenen Darstellungen und Untersuchungen eine ausreichend gesicherte Grundlage darstellen, um die Projektauswirkungen profund einschätzen zu können. Der LBP entspricht damit den gesetzlichen Anforderungen.

B.4.6.2 Vermeidung und Minimierung

Die durch ein Vorhaben bedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind soweit als möglich zu vermeiden oder zu minimieren. Beeinträchtigungen sind dann vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, mit denen der verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreicht werden kann.

Unter dem Blickwinkel einer Eingriffsminimierung hat die Vorhabenträgerin ihre Planung so gestaltet und optimiert, dass Natur und Landschaft nur in einem unerlässlichen Mindestumfang in Anspruch genommen werden müssen. Die planungsbegleitenden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind in Kapitel 8 des LBPs ausführlich beschrieben. In Kapitel 8.3 des LBPs sind die geplanten Maßnahmen zur Schutz von Tieren, Pflanzen und Biotopen sowie zum Schutz des Bodens, des Wassers und von Klima und Luft dargestellt. Dies beinhaltet im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- V1 Bauzeitenbeschränkung für die Baufeldfreimachung und Eingriffe in potenzielle Lebensstätten,
- V2 Abfang und Umsiedlung der betroffenen Mauereidechsen,
- V3 Absichern freigefangener Flächen vor Neubesiedlung durch Stellen von Zäunen bzw. Flächenentwertung,
- V4 Ökologische Baubegleitung (ÖBB) bzw. umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ).

Hinzu kommen allgemeine Maßnahmen zur Minimierung von Schadstoffeinträgen in den Boden sowie ins Grundwasser, insbesondere der sachgerechte Umgang mit Gefahrstoffen. Zur Minderung von Beeinträchtigungen des Klimas und der Luft werden Eingriffe in Gehölzbestände möglichst geringgehalten. Durch den Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge wird die lufthygienische Belastung reduziert. Die Belastung durch

Stäube wird dadurch verringert, dass das Bodenmaterial bei trockener Witterung angefeuchtet wird.

Zusätzlich sind Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen. Gestaltungsmaßnahmen dienen der Minderung von Eingriffen in Lebensräume von Pflanzen und Tieren sowie der Neugestaltung bzw. der Wiederherstellung des Landschaftsbildes. Im PFA 1.6b sind dies die Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen (Maßnahme G 1) und die landschaftsgerechte Gestaltung und Eingrünung oberirdischer Bauwerke (Maßnahmen G 2 Ansaat von Landschaftsrasen und G 3 Gehölzpflanzungen). Da es sich um versiegelte und teilversiegelte Flächen von geringem ökologischen Wert sowie Bahnböschungen handelt und da die Inanspruchnahme weniger als 5 Jahre andauert, wird die bauzeitliche Nutzung durch die Rekultivierung ausgeglichen.

Bezüglich des Landschaftsbildes und der Erholungseignung stellen die Gestaltungsmaßnahmen im PFA 1.6b eine landschaftsgerechte Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes sicher.

Die Wiederherstellung von Schotterflächen, die Gestaltung neu entstehender Bahnböschungen (Maßnahme G 1) und Restflächen im randlichen Bereich der Abstellbahnhöfe tragen zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes bei. Eine randliche Bepflanzung führt zur Einbindung der Bauwerke in die Umgebung (Maßnahmen G 2 und G 3).

Auf Grund der Lage des Vorhabens innerhalb bestehender Gleisanlagen, des bereits stark vorbelasteten Raums und der zeitlich und räumlich begrenzten Bautätigkeiten ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild und die Erholung, so dass für diese Schutzgüter keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind.

Konflikte mit dem Umweltfaktor Klima und Luft ergeben sich durch die temporäre Emission von Luftschadstoffen und Stäuben während der Bauphase. Alle geplanten Maßnahmen einschließlich der Schutzmaßnahmen haben durch die Wiederherstellung der bauzeitlich beanspruchten Flächen, Erhaltung und Anpflanzung von Gehölzen positive Wirkungen und dienen der Sicherung und Verbesserung der klimatischen und lufthygienischen Situation. Dauerhafte negative Einflüsse auf das Klima bzw. die Luft sind durch Vorhaben aufgrund des Standortes und der damit verbundenen Vorbelastung nicht zu erwarten.

Soweit dies möglich ist, wird in Unterpunkt 7.5.2.8 (Konfliktanalyse) dargestellt, wie Verbotverletzungen des § 44 BNatSchG vermieden werden sollen. Hinsichtlich der Mauereidechsenpopulation im Vorhabengebiet erschien eine artenschutzgerechte Umsiedelung des gesamten Vorkommens aufgrund fehlender Flächen, die sich als Ersatzhabitat eignen, zunächst nicht möglich. Die Vorhabenträgerin hat deshalb bezüglich

der Mauereidechsen artenschutzrechtliche Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt, um die Eidechsen verdichtet auf kleinere Flächen umsiedeln zu dürfen bzw. hilfsweise im Baufeld belassen zu dürfen. Im Rahmen der Planänderung „Ersatzflächen Panoramabahn“ wurde der LBP nun dahingehend abgeändert, dass weitere Flächen entlang der Panoramabahn zu Ersatzhabitaten für die Mauereidechsen aufgewertet werden sollen, sodass eine artenschutzgerechte Umsiedlung der gesamten Mauereidechsenpopulation möglich ist. Über die von der Vorhabenträgerin hilfsweise aufrechterhaltenen artenschutzrechtlichen Ausnahmeanträge muss nicht entschieden werden (B.4.8).

Das Amt für Stadtplanung und Wohnen der Landeshauptstadt Stuttgart sieht die auf der Vorhabenfläche bestehenden Möglichkeiten zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation nicht völlig ausgeschöpft und fordert eine Reihe von weiteren Maßnahmen. So könne man Dächer von Gebäuden und technischen Anlage sowie fensterlose Fassaden fachgerecht begrünen, soweit deren Freihaltung nicht zwingend technisch erforderlich ist. Flächen, auf denen das Ansäen von Rasen geplant ist, könnten durch das Ansäen von kräuterreichen Saatgutmischungen als Nahrungshabitate für Insekten und Mauereidechsen entwickelt werden. Es wird angeregt, im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme 2 (G2), kräuterreiche Saatgutmischungen statt Rasensaaten auszubringen, die in Ergänzung zu den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als Nahrungshabitate dienen könnten. Auch die höhere Naturschutzbehörde regt an, im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme G2 artenreichere Ausprägungen wie Landschaftsrasen zu säen, damit sich diese Flächen auch zu Kleinstbiotopen entwickeln können.

Die Vorhabenträgerin hat daraufhin zugesagt, auf weiten Flächen der Gestaltungsmaßnahme 2 (G2) magere Standorte als Ersatzhabitats für Wildbienen, Heuschrecken und Mauereidechsen zu entwickeln statt Landschaftsrasen einzusäen und die Pläne entsprechend anzupassen. Diese Anpassung wurde im Rahmen der Planänderung „Ergänzungsflächen Panoramabahn“ bereits vorgenommen. Zudem soll sich die Pflege der Flächen möglichst an den für Wildbienen geeigneten Zeiträumen orientieren. Auf den Einsatz von Herbiziden soll verzichtet werden. Auch die Begrünung von Dächern und Fassaden sei geplant, könne aber erst im Rahmen der Ausführungsplanung unter Maßgabe technischer und wirtschaftlicher Aspekte abgestimmt werden.

Der weiteren Forderung der Stadt, wonach auch die Gleis- und Gleiszwischenflächen der neuen Gleisfelder für das Schutzgut Arten und Biotope in Anspruch genommen werden sollen, hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar entgegnet, dass diese Flächen nach Durchführung aller Baumaßnahmen nicht mehr geeignet seien, um hierauf

thermophile Ruderalfluren in bedeutsamen Flächenumfang zu schaffen. Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Einschätzung der Vorhabenträgerin und weist die Forderung zurück.

Die Planung entspricht dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot. In Anbetracht der vorgesehenen Umsetzung des Vorhabens auf bereits bestehenden Gleisflächen sowie der planerischen bzw. fachlichen Notwendigkeiten und der zu berücksichtigenden Verhältnismäßigkeitsaspekte sind keine weiteren Minimierungsmöglichkeiten ersichtlich.

B.4.6.3 Nicht vermeidbare Eingriffe

Trotz dieser vorgesehenen Maßnahmen sind mit dem Vorhaben dennoch unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes verbunden. Für weitere Einzelheiten wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen (Anlage 12.1 der Planunterlage). Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch eine andere Gestaltung des Vorhabens nicht mit zumutbarem Aufwand weiter verringern. Die danach verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen für die Belange von Natur und Landschaft wiegen jedoch nicht so schwer, als dass sie der vorliegenden Planung entgegenstünden. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

B.4.6.4 Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe

Nach dem Bundesnaturschutzgesetz (§ 15 BNatSchG) ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen.

Die Vorhabenträgerin hat Ausgleichsmaßnahmen unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben vorgesehen. Es wurde auf eine funktionale und örtliche Zuordnung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahme geachtet. Soweit ein Ausgleich nicht möglich ist, wurde eine Ersatzmaßnahme vorgesehen.

Ausgleichsmaßnahmen im unmittelbaren Eingriffsbereich stehen dabei aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit und Realisierbarkeit in dem innenstadtnahen PFA 1.6b nur in beschränktem Umfang in Randbereichen des Planungsgebietes zur Verfügung.

Die Ausgleichsmaßnahme A 1 ist innerhalb des Vorhabensbereiches in Untertürkheim geplant und berücksichtigt die im Frühjahr 2019 angelegten Flächen für geschützte Wildbienen- (Sandrasen-Kegelbiene, Sand-Blattschneiderbiene und Matte Natterkopf-

Mauerbiene) und Heuschrecken-Arten (Blaüflügelige Sandschrecke). Auch die als Gestaltungsmaßnahmen bezeichneten Maßnahmen G 1, G 2 und G 3 dienen der Eingriffskompensation.

Diese Maßnahmen reichen nicht aus, um den Wertverlust durch das geplante Vorhaben im PFA 1.6b auszugleichen (vgl. Eingriffs-/Ausgleichs-Bilanz, Anhang 1 des LBP). Daher werden außerhalb des Vorhabensbereichs weitere Maßnahmen benötigt. Im Zuge der Ersatzmaßnahme E1 werden auf verschiedenen Flächen in diversen Stadtteilen von Stuttgart (Zazenhausen, Freiberg, Münster, Untertürkheim und Bad Cannstatt) Aufwertungen durchgeführt. Diese dienen primär der Aufnahme der Mauereidechsen, vgl. B.4.8. Bei allen o. g. Maßnahmenflächen umfassen die vorgesehenen Habitatoptimierungen insbesondere eine großflächige Entnahme der auf den Maßnahmenflächen befindlichen Gehölzbestände, den Einbau von Totholzstrukturen (unter Verwendung der bei der Freistellung anfallenden Materialien) als Versteck- und Sonnplätze für die Mauereidechsen und die Anlage von Nahrungshabitaten durch Ansaat mit gebietsheimischem Saatgut bzw. gezielte Anpflanzungen. Des Weiteren sind grundlegende, artspezifische Habitatelemente (dauerhaft offene Bereiche, z.B. durch Entsiegelung, Anlage von Winterquartieren und Eiablageplätzen) in Teilbereichen vorgesehen.

Die Schutzgüter Boden und Biotope wurden gemäß den Vorgaben der Anlage 2 der Ökokonto-Verordnung vom 19.12.2010 (LUBW 2010b) quantitativ behandelt, die übrigen Schutzgüter/Naturpotentiale (Wasser, Klima und Luft, Landschaftsbild) verbal-argumentativ.

Da das geplante Vorhaben im PFA 1.6b im Bereich anthropogen gestörter und z. T. stark versiegelter Böden liegt, sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der naturnahen Funktionen des Bodens zu erwarten. Eine Bilanzierung im Sinne der Eingriffs-Ausgleichs-Gegenüberstellung Boden ist daher nicht notwendig.

Durch das Vorhaben im PFA 1.6b wird eine Fläche von rd. 11,7 ha in Anspruch genommen (116.767 m², s. Tab. 16a LBP) mit einem Bestandswert von 1.312.447 Wertpunkten (WP) im Naturraum Schwäbisches Keuper-Lias-Land (s. Tab. 16a LBP).

Die Gesamtgröße der für eine landschaftspflegerische Aufwertung bzw. Gestaltung verfügbaren Fläche entlang der Panoramabahn beträgt rd. 16 ha (160.234 m²). Die verschiedenen vorhandenen Biotoptypen weisen im Ist-Zustand einen Gesamtwert von 1.382.483 WP auf (s. Tab. 16b LBP).

Insgesamt ergibt sich damit ein Bestandswert von 2.694.930 WP.

Nach Realisierung der Planung ergibt sich ein Flächenwert von 323.624 WP im Planungsgebiet des Abstellbahnhofs Untertürkheim (s. Tab. 17a LBP) und von 1.635.423 WP für die Flächen an der Panoramabahn (s. Tab. 17b LBP).

Insgesamt ergibt sich damit ein Planungswert von 1.959.047 WP, so dass durch das Vorhaben im PFA 1.6b ein Flächenwert von 735.883 WP im Naturraum Schwäbisches Keuper-Lias-Land verloren geht.

Dieser Kompensationsbedarf ist gem. § 15 BNatSchG und § 15 NatSchG BW durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Die Vorhabenträgerin gleicht das nach Umsetzung der o.g. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bestehende Kompensationsdefizit durch den Erwerb von Wertpunkten aus Ökokontomaßnahmen aus.

Der notwendige Ausgleich erfolgt über den Kauf von 1.194.068 WP für Ökokonto-Maßnahmen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben auf der Fläche der ehemaligen Munitionsanstalt Kupfer und die Zuordnung von 736.183 WP zum PFA 1.6b.

Damit steht das Vorhaben unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Maßnahmen und unter Beachtung der im verfügbaren Teil dieses Beschlusses getroffenen Auflagen mit dem Naturschutz im Einklang.

B.4.6.5 Kompensationsverzeichnis

Bezüglich der Führung eines Kompensationsverzeichnisses ist das Eisenbahn-Bundesamt grundsätzlich verpflichtet, der unteren Naturschutzbehörde die erforderlichen Angaben für die Führung zu übermitteln, § 17 Abs. 6 BNatSchG. § 2 Abs. 1 Satz 1 Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung – KompVzVO) bestimmt die erforderlichen Angaben. Gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 KompVzVO kann die für die Zulassung des Eingriffs zuständige Behörde dem Verursacher des Eingriffs die Datenübermittlungspflicht auferlegen (Nebenbestimmung unter A.4.4).

B.4.6.6 Einwendungen und Stellungnahmen

Soweit Einwendungen zum Naturschutz und dem LBP vorgetragen wurden, sei zunächst auf die dazu ergangenen Entscheidungen im Verfügbaren Teil unter der Ziffer A.4.3 sowie auf die zugehörigen in den vorstehenden Kapiteln dargestellten Ausführungen und Begründungen verwiesen. Dem entgegenstehende Einwendungen auch zu nur allgemein vorgetragene Forderungen bzw. Befürchtungen werden zurückge-

wiesen. Des Weiteren müssen auch Forderungen, welche sich z. B. durch Ergänzungen der Planunterlagen oder Nebenbestimmungen der Planfeststellungsbehörde erledigt haben, grundsätzlich nicht weiter gewürdigt werden. Sonstige spezifische Einwendungen zur Naturschutzthematik werden in den nachfolgenden Kapiteln gewürdigt.

B.4.6.6.1 Vermeidung- und Minimierungsmaßnahmen

In Bezug auf die Gestaltungsmaßnahme 1 (G1) fordert die höhere Naturschutzbehörde, dass spätestens im Landschaftspflegerischen Ausführungsplan konkretisiert wird, welche Pflanzungen geplant sind. Dies wird, ebenso wie die Forderung, nur gebietseigenes Saatgut zu verwenden, von der Vorhabenträgerin zugesagt, vgl. Zusage unter A.5.8.

Die Forderung nach einer Umsetzung von weiteren Maßnahmen zum Schutz von Arten und Biotopen im Bereich der Gleis- und Gleiszwischenflächen wird zurückgewiesen. Diese Flächen sind nach der Baumaßnahme hierfür nicht geeignet. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass diese Flächen es nicht ermöglichen, thermophile Ruderalfluren in bedeutsamen Flächenumfang zu schaffen. Dies folgt unter anderem aus der Verschattung durch die hohe Anzahl stehender Züge innerhalb der Abstell- und Reinigungsanlagen.

B.4.6.6.2 Ausgleichskonzept / Kompensationsmaßnahmen

Das AfU fordert weiterhin, dass aufgezeigt werden müsse, wie die Wildbienen und Heuschrecken von der Eingriffsfläche in ihre Ersatzhabitate gelangen würden, und dass in die Ursprungshabitate erst eingegriffen werde, wenn die neuen Habitate ausreichend besiedelt seien. Um ihre Funktionsfähigkeit zu erreichen, benötigten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zudem eine gewisse Habitatsreife von 2-3 Vegetationsperioden. Die Vorhabenträgerin erwidert zutreffend, dass die für Wildbienen vorgesehenen Ersatzhabitate bereits 2019 – also deutlich vor Baubeginn – unter Aufsicht und Leitung des ASP-Bearbeiters angelegt bzw. aufgewertet wurden. Da sich die Ersatzhabitate in unmittelbarer Umgebung zu den Eingriffsflächen befinden, sollten die Tiere diese Habitate ohne weitere Hilfe finden und besiedeln.

Der BUND bemängelt, dass nur für wenige besonders geschützte Wildbienenarten eine Kompensationsfläche innerhalb des Abstellbahnhofs vorgesehen sei, zu der in den Unterlagen keine weiteren Details enthalten seien. Ausgleichsmaßnahmen für den Verlust der 11,7 ha großen Fläche, davon 7,3 ha Biotope, seien nur auf einer Fläche von 1,4 ha vorgesehen. Für die sonstigen Wildbienen und Heuschrecken würden 5,4 ha bzw. 3,5 ha nicht kompensiert. Auch das AfU hält die Fläche der Ausgleichsmaßnahme nicht

für ausreichend groß, um Habitatsverluste bei den betroffenen Arten auszugleichen, und fordert, mehr Flächen im Vorhabengebiet mit angepasster Habitatausstattung anzulegen. Diese Einschätzung wird auch vom LNV geteilt, der nicht ausreichende Erhaltungsmaßnahmen für die zahlreichen Wildbienenarten kritisiert.

Die Vorhabenträgerin hat hierauf entgegnet, dass auch die Maßnahmenflächen für den Erhalt der Mauereidechsenpopulation so gestaltet werden, dass sie sich als Habitat für Wildbienen eignen. Die Eingriffsflächen in ihrem jetzigen Zustand eignen sich nicht in vollem Umfang als Habitat für Wildbienen, daher kann der notwendige Umfang der Ausgleichsflächen nicht durch eine rechnerische Gegenüberstellung mit dem Umfang der Eingriffsfläche ermittelt werden. Die Vorhabenträgerin hat richtigerweise den Ansatz verfolgt, die Ausgleichsflächen artenspezifisch zu ermitteln. Die Ausgleichsmaßnahme A 1 ist innerhalb des Vorhabensbereiches in Untertürkheim geplant (s. Unterlagen 16.4, 16.5.1 und 16.5.2b sowie Maßnahmenblätter in Anhang 3) und berücksichtigt die bereits angelegten Flächen für geschützte Wildbienenarten (Sandrasen-Kegelbiene, Sand-Blattschneiderbiene und Matte Natterkopf-Mauerbiene). Aufgrund der o. g. Forderungen, diese Flächen zu vergrößern, hat die Vorhabenträgerin die Flächen der Gestaltungsmaßnahme 2 soweit wie möglich auf die Entwicklung magerer Standorte statt der Einsaat von Landschaftsrasen umgestellt. Diese Flächen dienen dann ebenfalls als Ersatzhabitate unter anderem für Wildbienen. Weitere potentielle Flächen im Vorhabengebiet sind aufgrund der dichten Bebauung nicht vorhanden. In Summe werden die Ausgleichsmaßnahmen für die gefährdeten Wildbienenarten als ausreichend angesehen und die entsprechenden Einwende zurückgewiesen.

Im Rahmen des Änderungsverfahrens „Ersatzflächen Panoramabahn“ hat das AfU seine Kritik wiederholt und nochmals darauf hingewiesen, dass Heuschrecken und Wildbienen aufgrund unterschiedlicher Lebensraumansprüche nicht durch eine Einheitsmaßnahme gefördert werden können. Zudem wird bezweifelt, dass die Ersatzmaßnahmenflächen E1 (Fläche 2-5), die für die Eidechsen angelegt werden, auch als Ersatzlebensraum für diese Tiere geeignet sein können. Da die betrachteten Tierarten bereits auf der Vorhabenfläche in Kleinhabitaten nachgewiesen wurden, kann die Vorhabenträgerin nicht nachvollziehen, warum eine entsprechende Gestaltung der Ersatzmaßnahmenfläche E1 nicht möglich sein soll. Die Berücksichtigung der Ansprüche dieser Arten gehe zudem nach Meinung der Vorhabenträgerin über den erforderlichen Umfang hinaus und erfolge auf freiwilliger Basis. Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Argumentation, die Maßnahme E1 dient entsprechend der Optimierung bzw.

Anlage von Ersatzhabitaten für Mauereidechsen. Zusätzliche Maßnahmen, die sich positiv auf die Bienenpopulation auswirken, sind zu begrüßen, die Einwendung werden daher zurückgewiesen.

Die höhere Naturschutzbehörde wendet ein, dass hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahme für Mauereidechsen anhand des FINK-Maßnahmenblattes nicht nachvollzogen werden könne, ob die Ausbildung einer lockeren magerrasigen Vegetationsdecke bzw. die Herstellung eines schütter bewachsenen Offenlandhabitats über eine natürliche Sukzession oder eine gezielte Pflanzung bzw. Ansaat entwickelt werden soll. Zudem wird von der höheren Naturschutzbehörde auch auf die Empfehlungen zur Herstellung und Entwicklung solcher Lebensräume von dem ASP-Beauftragten für Wildbienen verwiesen und dass auf den Flächen der Ausgleichsmaßnahme A1 keine Herbizide verwendet werden dürfen.

Die Vorhabenträgerin hat in Bezug auf die Ausführung der Maßnahmen auf den LAP verwiesen und klargestellt, dass eine gezielte Ansaat bzw. Anpflanzung gebietsheimischer Pflanzen in Abstimmung mit dem ASP-Beauftragten erfolgt. Auch auf den Einsatz von Herbiziden werde verzichtet, vgl. Zusage unter A.5.8.

Der NABU fordert, dass die vorgesehenen Ausgleichsflächen zunächst auf die dort bereits ansässigen Arten hin zu untersuchen seien, um eine Verdrängung dieser Arten durch die Ausgleichsmaßnahme zu verhindern. Zudem müsse die Funktionsfähigkeit der Ersatzfläche durch ein Monitoring vor dem Eingriff in die Vorhabenfläche nachgewiesen werden. Die Vorhabenträgerin weist zurecht darauf hin, dass entsprechende Untersuchungen auf artenschutzrechtliche Konfliktpotenziale bereits durchgeführt wurden, wobei der Untersuchungsumfang zuvor mit der höheren Naturschutzbehörde abgestimmt wurde. Aus der Darstellung und Bewertung dieser Untersuchungen in den Antragsunterlagen ergibt sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde schlüssig, dass die vorgesehenen Flächen nach den geplanten Habitatoptimierungen als Ausgleichsflächen geeignet sind. Auch ein entsprechendes Monitoring wird von der Vorhabenträgerin zugesagt. Die Planfeststellungsbehörde sieht die o. g. Forderungen des NABU damit bereits als erfüllt an.

Seine Kritik gegen das vorgelegte Ausgleichskonzept hat der Vertreter des NABU im Nachgang zum Erörterungstermin nochmals erweitert und schriftlich beantragt, dass zum Ausgleich der Eingriffe im Vorhabengebiet ein vergleichbares Biotop für die Pflanzen- und Tiergesellschaften, die bisher im Vorhabengebiet leben, geschaffen werden müsse. Erst wenn auch für Spinnen, Heuschrecken, Bienenarten und Schmetterlinge ein innerstädtisches Ersatzgebiet geschaffen werde, könne man von einem Ausgleich

des Eingriffs sprechen. Es könne davon ausgegangen werden, dass nachweisliche und offensichtliche Populationseinbrüche in der Vergangenheit auch durch die Praxis verursacht worden seien, wonach Ausgleichsmaßnahmen ohne inhaltlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Eingriffsort genügen.

Diese Ansicht entspricht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht den gesetzlichen Vorgaben. Die Vorhabenträgerin ist nicht zu einer Ausgleichsmaßnahme im technischen Sinne verpflichtet, die zu einer gleichartigen Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts führe. Es genügt vielmehr eine Realkompensation, die die beeinträchtigten Funktionen in gleichwertiger Weise wiederherstellt. Ein derartiger Ausgleich kann rechtmäßig auch dadurch geschaffen werden, dass im maßgeblichen räumlichen Bezugsrahmen ein aus anderen Pflanzen bestehendes Ökosystem geschaffen wird. Diese Darstellung der Rechtslage stimmt ebenfalls mit dem Verständnis der Anhörungsbehörde überein. Ebenfalls zurückgewiesen wird die Forderung des NABU, sämtliche im Vorhabengebiet verdrängten Arten zu untersuchen. Die Vorhabenträgerin stellt daraufhin klar, dass die Maßnahmen für solche Arten durchgeführt werden würden, die eine Schirmfunktion für entsprechende Lebensgemeinschaften darstellen. Dadurch profitieren auch andere Arten von der Maßnahme, es ist aber nicht zwingend notwendig, dass die Maßnahme allen dort vorkommenden Tieren zugutekomme. Aus diesem Grund genügt die Kartierung einer Auswahl repräsentativer Artengruppen, um die Eingriffsschwere und die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hinreichend genau beurteilen zu können.

B.4.6.6.3 Ökokontomaßnahme

Mehrere Träger öffentlicher Belange sowie zahlreiche private Einwender wenden sich gegen die Ökokontomaßnahme auf dem Gelände der ehemaligen Munitionsanstalt Kupfer im Landkreis Schwäbisch Hall, die das Defizit in der naturschutzrechtlichen Eingriffs-/Ausgleichsbilanz kompensieren soll. Aufgrund der Entfernung zwischen Eingriffsort und Ausgleichsort wird etwa vom NABU bezweifelt, dass die Maßnahme geeignet ist, die Eingriffe im Stadtgebiet von Stuttgart zu kompensieren. Der BUND und die Landeshauptstadt Stuttgart halten die Maßnahme gar für naturschutzfachlich ungeeignet bzw. untauglich, da Habitatsverluste geschützter Arten nicht durch die Aufwertung eines Waldes ausgeglichen werden könnten.

Aufgrund dieser Einwände weist die Vorhabenträgerin – in der Sache zutreffend – darauf hin, dass das Landesnaturschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg eine Kompensation mit Ökopunkten explizit vorsieht. Das Landesnaturschutzgesetz ermögliche es zudem auch, die Ökopunkte für eine Ausgleichsmaßnahme im benachbarten

Naturraum und bereits im Vorfeld des geplanten Eingriffs zu erwerben. Da es im Zuge der geplanten Habitatoptimierungen zu einer großflächigen Entnahme von Gehölzbeständen auf den Ausgleichs- und Ersatzflächen komme, sei die Aufwertung eines bestehenden Eichen-Hainbuchenwaldes sehr wohl geeignet, die mit dem Vorhaben verbundenen Maßnahmen im Vorhabengebiet zu kompensieren. Die Kompensation des Eingriffs durch die von der Vorhabenträgerin eingebrachte Ökokontomaßnahme ist möglich, die gesetzlichen Vorgaben werden eingehalten.

Auf die Forderung, Ersatzmaßnahmen seien zuvörderst auf Stuttgarter Gemarkung auszugleichen, hat die Vorhabenträgerin zutreffend erwidert, dass im Rahmen des hiesigen Planfeststellungsverfahrens eine von Gemarkungen unabhängige Gesamtbeurteilung der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz geboten sei. Maßgebend für die Planung der Kompensationsmaßnahmen sei der betroffene (gemarkungsunabhängige) Naturraum.

Von der Landeshauptstadt Stuttgart wird ein Ausgleich auf Maßnahmenflächen im gleichen Naturraum, etwa auf städtischen Flächen im Bereich Uhlbach (Käppeleshau) oder auf bundeseigenen Flächen am Neckar im Bereich Bad Cannstatt vorgeschlagen. Diese Flächen seien der Vorhabenträgerin bekannt und seien von ihr auch bereits untersucht worden. Weitere Möglichkeiten zur Kompensation gebe es entlang dem Neckarufer im Stadtbezirk Untertürkheim auf städtischen Grundstücken und auf Grundstücken der Bundesrepublik Deutschland. Auch der BUND fordert die Realisierung von Ausgleichsmaßnahmen auf der Gemarkung der Stadt Stuttgart. Hierzu werden ehemalige verbuschte Weinberge und andere geeignete Flächen in den oberen Neckarvororten vorgeschlagen, die sich teils bereits in städtischer Hand befänden und die von der Stadt aus Biotop-, Arten- und Landschaftsschutzgründen wiederhergestellt werden sollten. Diesen Forderungen entgegnet die Vorhabenträgerin, dass eine Abstimmung mit den zuständigen Behörden erfolgt sei und sie Maßnahmen im Bereich der Landeshauptstadt im Laufe der Erarbeitung der Antragsunterlagen geprüft habe. Da aber in jedem Fall ein Ankauf von Ökopunkten notwendig gewesen sei, habe man sich – auch unter Berücksichtigung der Schonung landwirtschaftlicher Flächen sowie anderer Planungsabsichten – für eine vollständige Kompensation mit Ökopunkten entschieden. Dieses Vorgehen ist nachvollziehbar und gesetzeskonform.

Der NABU geht allerdings aufgrund der zusätzlichen Eingriffe, die im Rahmen des Änderungsverfahrens „Ersatzflächen Panoramabahn“ entlang der Panoramabahn geplant sind, davon aus, dass nun eine höhere Zahl an Ökopunkten benötigt werde als bisher. Dies wird von der Vorhabenträgerin – zu Recht – unter Verweis auf die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung bestritten. Denn die geänderte Planung, die vorsieht, Flächen ent-

lang der Panoramabahn im Stadtgebiet von Stuttgart zu Ersatzhabitaten für Mauereidechsen aufzuwerten, wirkt sich positiv auf die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz aus. Im Ergebnis kann das Kompensationsdefizit, das durch Ökopunkte ausgeglichen werden muss, durch das Änderungsverfahren „Ersatzflächen Panoramabahn“ sogar verringert werden.

Soweit die höhere Naturschutzbehörde eine teilweise Abweichung von den Vorgaben der Anlage 2 der Ökokonto-Verordnung vom 19.12.2010 moniert hat, hat die Vorhabenträgerin die entsprechenden Korrekturen vorgenommen.

Die höhere Naturschutzbehörde bemängelt des Weiteren, dass aus den Unterlagen nicht hervorgehe, inwieweit das vom Vorhaben verursachte Kompensationsdefizit über die vorgesehene Ökokontomaßnahme ausgeglichen werde. Es wird daher um eine verbalargumentative Ergänzung gebeten, inwieweit in der Gesamtschau der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff über die herangezogenen Maßnahmen ausgeglichen werde. In ihrer Replik hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar erläutert, dass die Aufwertung des Eichen-Hainbuchenwaldes den Verlust an Gehölzflächen im Vorhabengebiet ausgleichen solle, der durch die Aufwertungen der Ausgleichs- und Ersatzflächen zu Ersatzhabitaten für die Mauereidechsen entstehe.

B.4.7 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

Die als Ersatzhabitat für Mauereidechsen dienenden Flächen an der sogenannten Panoramabahn liegen teilweise im Landschaftsschutzgebiet „Glemswald“. Ferner grenzen die Landschaftsschutzgebiete „Weinberg- und Gartenlandschaft zwischen Bad Cannstatt und Untertürkheim“ und „Wein- und Obstanbau-landschaft Württemberg und Götzenberg“ an das Vorhabengebiet an. Gesetzlich geschützte Biotopen sind nicht betroffen.

Soweit Flächen des Landschaftsschutzgebiets „Glemswald“ von der Errichtung von Habitaten die Mauereidechse betroffen sind, stehen die hierfür erforderlichen Rodungen gemäß der diesbezüglichen Verordnung des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 16.10.1995 unter Erlaubnisvorbehalt. Bedenken gegen die Erteilung einer Erlaubnis sind von keiner Seite, insbesondere nicht vom verordnungsgebenden Regierungspräsidium geäußert worden. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung und erteilt für die im Landschaftsschutzgebiet „Glemswald“ gemäß § 5 Abs. 2 Nrn. 14 und 15 der Verordnung vorgesehene Erlaubnis im Umfang der vorgesehenen notwendigen Rodungen.

In die Landschaftsschutzgebiete wird nicht eingegriffen, da sie sich nicht mit den Anlagen des künftigen Abstellbahnhofs überschneiden. Die im Bereich der Panoramabahn kartierten Feldgehölze unterfallen nicht dem gesetzlichen Schutz nach §§ 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG, 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 NatSchG BW, weil sie sich nicht in freier Landschaft befinden. Freie Landschaft sind sämtliche Flächen außerhalb besiedelter Gebiete (§ 33 Abs. 2 NatSchG BW). Die kartierten Feldgehölze befinden sich im Bereich von Wohn- und Gewerbegebieten zwischen Panoramabahntrasse und Herderstraße.

B.4.8 Artenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Artenschutzes vereinbar. Von besonderer Bedeutung ist vorliegend der Umgang mit den im Bereich des Abstellbahnhofs verbreiteten Mauereidechsen. Der Fachgutachter ermittelte durch Rasterbildung im Vorhabensbereich 869 adulte Individuen der Mauereidechse. Für die Hochrechnung des tatsächlich auf einer Fläche vorhandenen Bestandes legte der Fachgutachter mit dem Faktor 5 einen über dem Mindestkorrekturfaktor liegenden Wert zugrunde und prognostizierte insgesamt 4350 adulte Mauereidechsen im Vorhabengebiet.

Mit der Einbeziehung einer 5. Maßnahmenfläche im Bereich der sogenannten Panoramabahn durch die 1. Planänderung steht der Vorhabenträgerin eine Fläche zur Verfügung, die für die Umsiedlung aller im Vorhabengebiet prognostizierten Mauereidechsen geeignet ist. Die Berechnung der notwendigen Größe der Umsiedlungsfläche ist nicht kritisiert worden. Sie legt die fachlich anerkannte Methodik zugrunde, wonach die Qualität der neu geschaffenen Lebenssphäre derjenigen der beeinträchtigten zumindest entsprechen muss. Bei gleicher Qualität muss die Ausgleichsfläche daher mindestens ebenso groß sein. In der Fläche ersetzt die Vorhabenträgerin 10,44 ha gegenüber verloren gehenden 10,1 ha. Diese Fläche ist unter Berücksichtigung der Habitatanforderungen ausreichend. Die Maßnahmenflächen werden den Habitatansprüchen wenigstens genauso genügen wie die Bereiche am ehemaligen Güterbahnhof Untertürkheim. An dem in der Maßnahme F1 beschriebenen Konzept zur Habitatoptimierung (vergleiche Unterlage 16.1, Anhang 2 (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung und Ausnahmeantrag), Seite 146 a-4 ff.) nahm keine Seite Anstoß. Die Forderung nach einer verbindlichen Festlegung der Habitatpflege ist durch Festsetzung des Maßnahmenblattes zu E1, dessen Inhalt durch Unterlage 16.1, Anhang 2 (dort Maßnahme F1) konkretisiert wird, erfüllt.

Da sich die Maßnahmenflächen nicht im räumlichen Zusammenhang zur Eingriffsfläche befinden, ist für die Umsiedlung der Mauereidechsen und für die mit der Errichtung

des Abstellbahnhofs verbundene Beschädigung und Zerstörung ihrer Fortpflanzungs- oder Ruhestätten eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat den entsprechenden Ausnahmeantrag unbedingt gestellt. Für den Fall, dass die als Ersatzhabitate vorgeschlagenen Maßnahmenflächen nicht oder nur teilweise als fachlich geeignet qualifiziert werden mit der Folge des Verbleibs eines Teils der betroffenen Mauereidechsen, hat die Vorhabenträgerin gestufte Hilfsanträge gestellt. Mit der Anhörungsbehörde hält die Planfeststellungsbehörde die Maßnahmenflächen 1-5 als Ersatzhabitate für Mauereidechsen für geeignet. Damit wird dem unbedingt gestellten Hauptantrag entsprochen; auf die Hilfsanträge kommt es nicht an.

Demgegenüber wird der Antrag auf Ausnahme vom Verbot des Schlingenfangs nach der Bundesartenschutzverordnung zurückgewiesen. Entsprechend der Anlage 1 (zu § 1 der Bundesartenschutzverordnung) sind nach Fußzeile 3) die nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa BNatSchG geschützten Arten und Unterarten ausgenommen. Hierzu zählt auch die Mauereidechse (*Podarcis muralis*). Demzufolge ist keine Ausnahmegenehmigung für den Schlingenfang nach der Bundesartenschutzverordnung erforderlich.

Die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sind erfüllt. Hiernach können von den Verboten des § 44 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses Ausnahmen zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG weitergehende Anforderungen enthält. Hängt schließlich die artenschutzrechtliche Zulässigkeit eines Vorhabens von Ausnahmen für mehrere Beeinträchtigungen ab, die dieselbe Art betreffen, so sind die Ausnahmevoraussetzungen in einer Gesamtschau der artenschutzwidrigen Beeinträchtigungen zu prüfen (BVerwG, Urteil vom 14. Juli 2011 – 9 A 12/10 –, Rn. 146, juris).

Das Vorhaben wird von zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses getragen. Dies ergibt sich aus dem oben unter B.4.1 hergeleiteten Befund, dass das Vorhaben geeignet ist, Enteignungen zu rechtfertigen.

Auch zumutbare Alternativen sind – wie sich bereits aus der Variantenentscheidung (vgl. oben B.4.3) ergibt – weder groß- noch kleinräumig vorhanden. Insbesondere ist die Nullvariante als Alternative nicht zumutbar, weil sie keines der von der Vorhabenträgerin legitim verfolgten Ziele erreichen kann. Die Vorhabenträgerin fand auch im unmittelbaren Eingriffsbereich keine Möglichkeiten, die artenschutzwidrigen Eingriffe zu

minimieren. Eine Vergrämung der Mauereidechsen scheidet aus, weil die an das Vorhabengebiet angrenzenden Bereiche nicht die notwendige Habitatqualität aufweisen.

Der Erhaltungszustand der Population der Mauereidechse verschlechtert sich nicht. Der Erhaltungszustand der Mauereidechse wird als günstig eingestuft; sie hat in Baden-Württemberg einen ihrer Verbreitungsschwerpunkte. Die Anzahl der in Stuttgart verbreiteten Mauereidechsen wird auf 140.000 geschätzt. Selbst bei vorübergehendem Rückgang der Individuenanzahl wird sich die Mauereidechsenpopulation reproduzieren. Die höhere Naturschutzbehörde ist der Auffassung, dass selbst die Tötung der 4350 Individuen im Vorhabengebiet nicht zu einer Schwächung der Population führt. Daher steht eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes erst recht nicht bei fachgerecht durchgeführtem Abfang zu befürchten.

Die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Maßnahmen erfüllen die an den Artenschutz zu stellenden fachlichen Anforderungen. Die qualitative Flächeneignung ergibt sich aus dem Umstand, dass sämtliche Maßnahmenflächen auf Bahntrassen liegen. Sie entsprechen damit grundsätzlich der Qualität derjenigen Flächen, von denen sie abgesammelt werden. Die Flächen hat die Vorhabenträgerin gemeinsam mit der höheren Naturschutzbehörde ermittelt und bewertet. Wichtiges Auswahlkriterium war neben der grundsätzlichen Eignung als Ersatzhabitat die Lage der Flächen innerhalb der sogenannten Besorgnislinie. Sie kennzeichnet einen Bereich, der überwiegend dem Stuttgarter Stadtgebiet entspricht und in dem bereits nicht heimische (allochthone) Unterarten der Mauereidechse verbreitet sind. Nur in diesen Bereich dürften auch die nicht heimischen Mauereidechsen aus dem Vorhabengebiet angesiedelt werden, um eine Gefährdung von Ökosystemen, Biotopen oder Arten der Mitgliedstaaten zu vermeiden (§ 40 Abs. 1 BNatSchG). Hiermit trägt die höhere Naturschutzbehörde den genetischen Besonderheiten der Stuttgarter Mauereidechsenpopulation Rechnung. Eine Verbreitung nicht heimischer Mauereidechsen über die Besorgnislinie hinaus müsse zum Schutze heimischer Mauereidechsen vermieden werden. Die von der Vorhabenträgerin in ihre Planung aufgenommenen Ersatzflächen entsprechen diesen Anforderungen.

Die Forderung der Stadt Stuttgart, bei der Bewertung der Auswirkungen auf die Mauereidechsenpopulation auch Planungen, die nicht mit dem vorliegenden Vorhaben zusammenhängen, zu berücksichtigen (Summationswirkung), wird zurückgewiesen. Wie sich der durch andere Vorhaben bewirkte Wegfall von Habitatflächen auf die lokale Population der Mauereidechsen auswirkt, ist auf das jeweilige Vorhaben bezogen zu bewerten. Für den PFA 1.6b kann sie ausgeschlossen werden.

Generelle Bedenken gegen die Umsiedlung der Mauereidechsen sind unbegründet. Von Einwendern wird der Maßnahme im Wesentlichen deshalb die Eignung abgesprochen, weil mit ihr im Ansiedlungsgebiet ein neuer Konkurrenzdruck entstehe. Dieser betreffe zum einen die Nahrung, die auch aus streng geschützten Insektenarten bestehe, was die artenschützende Wirkung zusätzlich infrage stelle, und zum anderen die ebenso schützenswerte Zauneidechse, deren Gefährdung durch die nicht heimische Unterart der Mauereidechse besonders zunehme. Darüber hinaus werde die Anlage trocken-warmer Standorte als klimaschädlich und die Umsiedlung für die Eidechsen als überwiegend tödlich erachtet.

Demgegenüber überzeugt das Konzept der Vorhabenträgerin, das den fachlichen Anforderungen in jeder Hinsicht genügt. Die Maßnahme F1 wird durch die Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahmen V1 bis V4 flankiert. Die Absammlung der Mauereidechsen erfolgt innerhalb ihrer Aktivitätsphase von März bis Oktober eines Kalenderjahres, wobei der zeitliche Ablauf der Absammlung an deren jeweiliges Aktivitätsmuster und die Witterung angepasst wird. An der artgerechten Durchführung von Absammlung, Überführung und Ansiedlung besteht kein Zweifel. Die festgesetzte Maßnahme V2 beschreibt detailliert Voraussetzungen und Anforderungen an die jeweiligen Schritte. Zusammen mit der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen umweltfachlichen Bauüberwachung (V4) und den umfangreichen Erfahrungen, die die Vorhabenträgerin im Rahmen des Projektes „Stuttgart 21“ gemacht hat, ist den Belangen des Artenschutzes hinreichend Rechnung getragen. Insbesondere enthält die Maßnahme F1 auch Vorgaben für die Anlage von Nahrungshabitaten auf allen Maßnahmenflächen, womit eine Verknappung des Nahrungsangebots für die bereits vorhandenen Arten unwahrscheinlich ist. Der potentiellen Verdrängung der Zauneidechse durch Mauereidechsen trägt die Vorhabenträgerin bei der Flächenauswahl Sorge. Sie achtete darauf, dass keine stabilen Zauneidechsenpopulationen in der näheren Umgebung vorkommen, die gegebenenfalls von den dorthin umgesiedelten Mauereidechsen verdrängt werden könnten. Die Klimaschädlichkeit der Maßnahme ist nicht erkennbar. Das Vorhaben beeinträchtigt keine klimatischen Ausgleichsräume oder Klimafunktionen. Gerade die Maßnahmenflächen sind durch dort bestehende Bahnanlagen klimatisch vorbelastet. Schließlich kann der Umsiedlung *per se* keine letale Wirkung unterstellt werden. Es handelt sich um eine anerkannte und von der Vorhabenträgerin mehrmals erfolgreich umgesetzte Artenschutzmaßnahme.

Auch eine Gesamtbetrachtung der Beeinträchtigungen der jeweiligen Art lässt die Erteilung der Ausnahme zu. Die Verbotsnorm wird jeweils durch das Abfangen und die

nicht auszuschließende Tötung einerseits sowie die Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten andererseits verletzt. Das Abfangen dient indes gerade dazu, Tötungen auf das absolut notwendige Maß zu begrenzen. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die vorgesehenen FCS-Maßnahmen weiterhin erfüllt. In der Gesamtbetrachtung werden die artenschutzwidrigen Handlungen durch gegensteuernde Maßnahmen entschärft, wodurch auch die mehrheitliche Verbotsnormverletzung einer Ausnahmeerteilung nicht entgegensteht.

In Bezug auf weitere Arten sind Verbotsnormverletzungen nicht zu besorgen. Die Planfeststellungsbehörde qualifiziert den Oberleitungsmast, der im Jahr 2016 als Brutplatz eines Turmfalken diente, nicht als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im Sinne des § 44 Abs. 1 Nummer 3 BNatSchG. Während die höhere Naturschutzbehörde zurecht vorträgt, dass der Turmfalke Brutplätze nicht jedes Jahr mit derselben Intensität nutzt, wodurch dessen Schutzwürdigkeit nicht entfällt, konnte die Nutzung des betroffenen Oberleitungsmasten als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte allerdings seit dem Jahr 2016 nicht mehr dokumentiert werden. Der Fachgutachter der Vorhabenträgerin legt zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dar, dass Turmfalken zwar auf optische Reize mit Meideverhalten reagieren, Erfahrungen aber verdeutlichen, dass Brutplätze häufig auch in sehr störungsintensiven Umgebungen gewählt werden. Für die Planfeststellungsbehörde ist die überwiegende Wahrscheinlichkeit eines durch die Bauaktivitäten ausgelösten Meideverhaltens nicht dargetan. Ebenso ist erhebliche Störung während sensibler Zeiten (§ 44 Abs. 1 Nummer 2 BNatSchG) vor dem Hintergrund der vorgesehenen Bauzeitenbeschränkung (V1) sowie der umweltfachlichen Bauüberwachung (V4) nicht zu besorgen.

Das Vorhabengebiet spielt für die Aktivität von Fledermausarten eine untergeordnete Rolle. Es konnten vereinzelte Überflüge des Vorhabengebiets festgestellt werden. Allein die Zwergfledermaus kreuzte das Vorhabengebiet im Jahr 2018 häufiger als zuvor; sie konnte vor allem an Gehölzinseln, nicht aber im Gleisbereich verortet werden. Im Vorhabengebiet konnten keine Quartiere festgestellt werden. Verbotsnormverletzungen sind daher nicht zu besorgen. Die zunächst von der höheren Naturschutzbehörde als zeitlich zu weit zurückliegend beanstandete Erfassung der Fledermausarten wurde durch die Vorhabenträgerin ergänzt. Mit der höheren Naturschutz- und Anhörungsbehörde hält auch die Planfeststellungsbehörde die Erfassungen für fachlich geeignet.

Einzig artenschutzrechtlich relevante Insektenart ist aufgrund der strukturellen Ausstattung des Vorhabengebiets der Nachtkerzenschwärmer. Im Stuttgarter Stadtgebiet wurde er zuletzt 1918 festgestellt, weshalb Forderungen nach entsprechenden Schutz-

maßnahmen keine Grundlage haben. Die Vorhabenträgerin erklärte sich dennoch bereit, im Falle der Feststellung einer relevanten Futterpflanze des Nachtkerzenschwärmers im Rahmen der umweltfachlichen Bauüberwachung entsprechende Begehungen durchzuführen.

Die im Bereich des Vorhabengebiets sonst nachgewiesenen Insektenarten bedürfen keiner individuenbezogenen Betrachtung im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG, da es sich um national geschützte Arten handelt. Als solche unterfallen sie dem allgemeinen Artenschutz, weshalb die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Abarbeitung der hierauf bezogenen Konflikte im LBP genügt.

B.4.9 Klima und Luft

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie die klimatischen und lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens untersucht. Im Ergebnis sind keine erheblichen Beeinträchtigungen dieser Schutzgüter zu besorgen. Dieser Auffassung schließen sich die Anhörungs- wie die Planfeststellungsbehörde an.

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Luft und Klima können ausgeschlossen werden, da die klimatischen Ausgleichsräume oder Klimafunktionen durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden und der Betrieb der Züge überwiegend elektrisch erfolgt. Es besteht zwar eine klimatische Vorbelastung aufgrund der starken Versiegelung und eingeschränkten Durchlüftung sowie eine lufthygienische Vorbelastung aufgrund der großräumigen Hintergrundbelastung und lokaler Emittenten, in erster Linie jedoch durch Emissionen aus dem Kfz-Verkehr. Diese werden indes durch das Vorhaben nicht erheblich geändert, da es sich im Wesentlichen um den Umbau der bestehenden Gleisanlagen des Güterbahnhofs in einen Abstellbahnhof handelt.

Baubedingt sind Emissionen von Luftschadstoffen und Staub durch Baumaschinen und -fahrzeuge zu erwarten. Diese werden jedoch durch den Einsatz schadstoffarmer Baumaschinen und -fahrzeuge sowie das Befeuchten des Materials bei Abbruch, Lagerung und Transport, gemindert. Zusätzlich wurde ein Staubschutzkonzept erstellt, dessen Auflagen dazu beitragen, dass nachteilige Wirkungen in der Bauphase weitestgehend vermieden werden. Im Übrigen gilt die Verordnung der Landesregierung zur Verbesserung der Luftqualität in Gebieten mit hoher Luftschadstoffbelastung.

Die Abteilung Stadtklimatologie der Landeshauptstadt Stuttgart hat mit Blick auf das Stadtklima und die Luftqualität keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert. Die geplanten Maßnahmen zur Vermeidung von Luftschadstoffemissionen (siehe Staubschutzkonzept, Unterlage 21) werden als ausreichend erachtet. Um deren Umsetzung

zu gewährleisten, wird allerdings eine Festsetzung der Maßnahmen im Planfeststellungsbeschluss verlangt. Dieser Forderung wird mit Nebenbestimmung A.4.5.4 entsprochen. Bezüglich weiterer Forderungen zum Schutz vor Staubbelastungen wird auf das Kapitel B.4.10.8 verwiesen.

Der NABU und ein weiterer Einwender fordern, dass die Unterlagen um eine lokalklimatische Erhebung und Bewertung ergänzt werden, an der erneut die Öffentlichkeit zu beteiligen ist. Da die lokalklimatischen Auswirkungen des Vorhabens bereits im UVP-Bericht betrachtet wurden, ist die Erstellung eines weiteren Gutachtens nicht erforderlich. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Auch die Befürchtungen mehrerer Einwender, dass der künftige Abstellbahnhof die Luftqualität in Stuttgart negativ beeinflusst, weil die Gleisflächen für die Entlüftung der Stadt bzw. für die Kalt- und Frischluftzufuhr sehr wichtig seien, lassen sich dadurch entkräften, dass der Abstellbahnhof im Wesentlichen durch Umbaumaßnahmen an vorhandenen Gleisanlagen erstellt wird und es nur zur Anpassung von Lage und Höhe der Gleise kommt. Auch durch die Gebäude, die vereinzelt neu errichtet werden, ist keine wesentliche Beeinflussung des Mikroklimas zu erwarten.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die Realisierung des Vorhabens keine erhebliche Beeinträchtigung der klimatischen Situation besorgen lässt. Weder führt das Vorhaben zu einer großräumigen Neuversiegelung noch zu einer dauerhaften Störung der Belüftung bzw. einer Änderung der Kaltluftströme. Auch die Fachbehörden haben im Verfahren keine (stadt-)klimatologischen Einwände vorgetragen. Während der Bauzeit ist zwar mit Emissionen von Luftschadstoffen und Stäuben durch Baufahrzeuge und -maschinen im Vorhabenbereich sowie im Bereich der Baustraßen, Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen zu rechnen. Diese Belastungen sind jedoch zeitlich begrenzt und wirken sich so kleinräumig aus, dass sie keinen erheblichen Einfluss auf die gesamte lufthygienische und klimatische Situation haben werden.

Den klimatischen und lufthygienischen Belangen wird in ausreichendem Maße Rechnung getragen.

B.4.10 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses vereinbar. Das gilt sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase.

Die Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses stellen sicher, dass schädliche Umwelteinwirkungen entsprechend den anerkannten Regeln der Technik soweit wie möglich vermieden und rechtliche Vorgaben eingehalten werden.

B.4.10.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Während der Bauphase verursacht das gegenständliche Vorhaben – zeitlich begrenzt – Lärmimmissionen.

Zur Beschränkung der baubedingten Immissionsauswirkungen auf ein unumgängliches Mindestmaß hat sich die Vorhabenträgerin bereits in den Planunterlagen selbst zu Maßnahmen und Regelungen verpflichtet, die bei der Bauausführung des Vorhabens zu beachten sind. Ergänzend hierzu wird durch entsprechende Nebenbestimmungen in diesem Beschluss sichergestellt, dass sich keine unzumutbaren Immissionsbeeinträchtigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft während der durchzuführenden Bauarbeiten ergeben.

B.4.10.1.1 Rechtliche Grundlagen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelastigungen zu entscheiden, da die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens nicht nur im Hinblick auf das fertiggestellte Vorhaben erfolgt, sondern auch dessen Herstellung umfasst. Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Eine Baustelle als eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen stellt eine Anlage im Sinne von § 3 BImSchG dar. Da es sich bei Baustellen nicht um genehmigungsbedürftige Anlagen handelt, ist § 22 Abs. 1 BImSchG einschlägig.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 1. September 1970, AVV Baulärm), die aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 9. September 1965 erlassen wurde und gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG fort gilt.

Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte für den Tages- bzw. Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann. Durch Festsetzung ihrer Verbindlichkeit (A.4.5.2.1) sind die Regelungen der AVV Baulärm bei der Durchführung von Bauarbeiten von der Vorhabenträgerin zu beachten und bei Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte grundsätzlich (weitere) Maßnahmen zur Lärminderung zu treffen. Von Maßnahmen zur Lärminderung kann nach Ziffer 4.1 allerdings insbesondere dann abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen – infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche (z. B. tatsächliche Lärmvorbelastung durch Verkehr) – keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

B.4.10.1.2 Baulärmprognose in der schalltechnischen Untersuchung

In der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm (Unterlage 14.4) sind im Einzelnen die zu erwartenden Schallimmissionen aus den Bautätigkeiten anhand der vorläufigen Beschreibung der Arbeits- bzw. Bauphasen prognostisch für die nächstgelegene Bebauung zur Tag- und Nachtzeit berechnet und beurteilt worden. Die Immissionsberechnung wurde anhand plausibler Ansätze zu den Arbeitsgeräten mit deren Schallleistungswirkpegeln und ohne Berücksichtigung eventuell möglicher Minderungsmaßnahmen durchgeführt. Sie zeigt somit zunächst die Größenordnung auf, in welcher die Immissionen aus den Bautätigkeiten liegen können, sofern keine weiteren Minderungsmaßnahmen ergriffen werden. In Baulärmberechnungen werden im Übrigen regelmäßig z. T. deutlich höhere Pegel prognostiziert, als sie beim Betrieb der entsprechenden Baumaschinen tatsächlich auftreten. So wird insbesondere der Maschinen-Schallleistungspegel gegenüber dem praktischen Baubetrieb in der Regel zu hoch angesetzt (u. a. Ermittlung bei andauernder Nenndrehzahl, Überbewertung geräuschintensiver Einzelvorgänge im Betriebsmix).

Als Ergebnis der Untersuchung zeigt sich, dass die grundsätzlich maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm teilweise im Tageszeitraum und vor allem im Nachtzeitraum prognostisch nicht eingehalten werden.

B.4.10.1.3 Berücksichtigung der Lärmvorbelastung in der Baulärmuntersuchung

Bei Überschreitungen der grundsätzlich maßgeblichen Richtwerte der AVV Baulärm im Baubetrieb, kann nach Ziffer 4.1 dann von Maßnahmen zur Lärminderung abgesehen werden, soweit dadurch wegen einer vorhandenen Lärmvorbelastung keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten. Dies gilt (auch bei rechnerischen Prognosen) bis zu einer unter Berücksichtigung der tatsächlich vorhandenen

Vorbelastung projektspezifisch zu ermittelnden fachplanerischen Zumutbarkeitschwelle.

Liegt jedoch die Vorbelastung bereits im gesundheitsgefährdenden Bereich oder würde die resultierende Gesamtbelastung aus Baulärm und Vorbelastung in diesem Bereich liegen, ist eine Anrechnung nicht mehr möglich. Da die ermittelte Vorbelastung an einzelnen Gebäuden oberhalb von 70 dB(A) liegt, hat die Vorhabenträgerin dementsprechend auf eine Anrechnung der Vorbelastung verzichtet.

B.4.10.1.4 Beurteilung von Lärmschutzvorkehrungen in der Baulärmuntersuchung

Anhand der prognostizierten Baulärmimmissionen werden in der schalltechnischen Untersuchung die spezifischen Beeinträchtigungen im Bereich der einzelnen Bautätigkeiten aufgezeigt. Dabei sind auch die aus der Bauablaufplanung jeweils ableitbaren Zeiträume der maßgeblichen Beeinträchtigungen für die verschiedenen Bautätigkeiten ermittelt worden. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte werden für die verschiedenen Bautätigkeiten, welche sich grundsätzlich auch hinsichtlich einer linienförmig fortschreitenden bzw. stationären Bautätigkeit unterscheiden, verschiedene Möglichkeiten von Schutzvorkehrungen beleuchtet.

Für den dynamischen Baubetriebsbereich, sog. wandernde Baustellen (für Mastgründungen, Montagearbeiten, Kabeltrog, Schallschutzwände) sind aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von mobilen Lärmschutzwänden im Gleisbereich nur mit erheblichem Aufwand zu realisieren. Aufgrund des zudem bei diesen Bautätigkeiten schnellen Baufortschritts mit daraus bedingten jeweils nur kurzen Beeinträchtigungen und dementsprechend notwendigem häufigem Umsetzen mobiler Abschirmungen werden solche Schutzvorkehrungen grundsätzlich als unverhältnismäßig angesehen. Für den Bereich der Baustelle des IRA-Technikgebäudes wurde durch die Vorhabenträgerin der Einsatz einer mobilen Lärmschutzwand geprüft. Trotz der geringen Abstandsverhältnisse zur Straße und der Tatsachen, dass die Wand möglichst hoch, möglichst beidseitig absorbierend sowie standsicher hergestellt werden sollte, wird aufgrund der hohen Belastungen in diesem Bereich und der Empfehlung des Schallgutachters die Errichtung einer mobilen Schallschutzwand gemäß Nebenbestimmung A.4.5.2.1 c) festgesetzt. Die mobile Lärmschutzwand war ein Anliegen zahlreicher Einwendungen und wurde im Zuge des Anhörungsverfahrens von der Vorhabenträgerin zugesagt.

Im Regelfall finden die Bauarbeiten im Tagzeitraum von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr statt. Nur in Ausnahmefällen werden Nacharbeiten während der Bauphasen 3 und 4 im Rahmen von Sperrpausen an der bestehenden Bahnstrecke im Zeitraum von 20:00 Uhr bis 07:00 Uhr durchgeführt. Sofern nächtliche Arbeiten erforderlich werden, besteht bei

besonders stark betroffenen Anwohnern die Möglichkeit auf Ersatzwohnraum auszuweichen.

Passive Schallschutzmaßnahmen sind als nicht verhältnismäßig anzusehen, da es sich um temporäre Einwirkungen durch die Baustellen handelt und insbesondere die lärmintensiven Arbeiten als kurzzeitig einzustufen sind. Eine Ausnahme bildet die Augsburger Str. 257. Für das 2. und 3. OG besteht bereits aus der Gesamtlärbetrachtung (s. unten B.4.10.2.8) Anspruch auf passiven Lärmschutz. Diese Schutzfälle können auch während der Bauzeit gelöst werden, wenn die Maßnahmen zum Baubeginn umgesetzt werden. Daher besteht der Anspruch bereits vor Baubeginn, worauf die Betroffenen durch die Vorhabenträgerin hinzuweisen sind, vgl. Nebenbestimmung A.4.5.2.4.

Die Baulärmuntersuchung empfiehlt weitere Maßnahmen, um im Einzelfall auftretende Lärmbelastigungen zu mindern. Dies sind insbesondere Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle, die Anwendung geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren, sowie die ausführliche Information der Anwohner. Von diesen Maßnahmen werden der Immissionsschutzbeauftragte (A.4.5.1) bzw. die umweltfachliche Bauüberwachung (A.4.1) erforderlichenfalls Gebrauch machen. Für die Planfeststellungsbehörde liegt damit ein tragfähiges Konzept vor, das im Konfliktfall zur Anwendung kommt. Weitere Regelungen bedarf es daher nicht.

Im Übrigen wird ergänzend auf die Ausführungen in der Baulärmuntersuchung verwiesen (vgl. Anlage 14.4).

B.4.10.1.5 Abwägung und Entscheidung zum Schutzkonzept

Die im Baulärmgutachten vorgenommene Prognose von Betroffenheiten und die Verhältnismäßigkeitsbetrachtung zur Beurteilung von Lärmschutzvorkehrungen sind nicht zu beanstanden.

Die Beeinträchtigungen der Nachbarschaft sind anhand plausibler Ansätze ermittelt und die jeweiligen Zeiträume maßgeblicher Beeinträchtigungen der verschiedenen Bautätigkeiten aus der vorläufigen Bauablaufplanung auf der sicheren Seite liegend abgeleitet worden. Anhand dieser Daten kann das voraussichtliche Ausmaß von Baulärmbetroffenheiten ausreichend genau beurteilt und die gebotene Abwägung hinsichtlich der Art und des Umfangs verhältnismäßiger Schutzvorkehrungen getroffen werden.

Schutzvorkehrungen

So ist hier die Anordnung sonstiger temporärer Schallschutzmaßnahmen wie z. B. weiterer mobiler Lärmschutzwände um die Bauflächen herum nicht verhältnismäßig unter dem Aspekt, dass die überwiegenden Arbeiten dem dynamischen Baubereich zuzuordnen sind und diese sich über das gesamte Baufeld verteilt befinden. Dadurch sind eine effektive Aufstellung und damit die effektive Abschirmung nicht möglich. Durch das linienhafte Bauvorhaben und die häufig wechselnden Positionen auf den Bauflächen würden die mobilen Schallschutzwände, die im Regelfall Höhen von 2,0 m bis 2,5 m unter Berücksichtigung der Faktoren Standsicherheit und Windlast aufweisen, wenig Minderung entgegensetzen.

Entsprechend der Darstellung der Vorhabenträgerin werden die Bauarbeiten überwiegend im Tagzeitraum durchgeführt. Nur in Ausnahmefällen, insbesondere im Nahbereich aktiv genutzter Strecken, sollen Arbeiten auch nachts durchgeführt werden. Dies zu kontrollieren, ist Teil der Aufgaben des Immissionsschutzbeauftragten.

Der Vorhabenträgerin wird zur Konfliktreduzierung empfohlen, die ohnehin vorzusehenden passiven Schallschutzmaßnahmen aus Lärmvorsorge bzgl. des künftigen Verkehrslärms (vgl. A.4.5.3) so rechtzeitig umzusetzen, dass sie bereits während der Bauphase wirksam sind. Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass die für den passiven Lärmschutz aufzuwendenden Beträge auf die Betriebsphase bezogen sind. Eine Nebenbestimmung scheidet daher aus. Gleichwohl spricht die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Empfehlung aus, weil sie der Überzeugung ist, dass vorzeitig gewährter Lärmschutz als Entgegenkommen gewertet wird und zur Konfliktreduzierung geeignet ist. Ein generelles Vorsehen von passiven Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden zum ausschließlichen Schutz vor Baulärm ist unverhältnismäßig. Auch wenn sich Bauarbeiten über längere Zeiträume erstrecken, sind die hiervon ausgehenden Lärmimmissionen im Gegensatz zu dem durch den Betrieb der fertig gestellten Anlage bedingten Verkehrslärm zeitlich begrenzt.

Die exakten Bauabläufe und die einzusetzenden Baumaschinen sind zum jetzigen Zeitpunkt zwar noch nicht endgültig bekannt. Wegen der nur sehr begrenzten Einwirkungsdauer prognostizierter Pegelüberschreitungen sind die im Rahmen der Abwägung insoweit festgelegten konkreten Schutzvorkehrungen jedoch bereits als verhältnismäßig und ausreichend zu werten.

Verbleibende nachteilige Wirkungen

Aufgrund geringerer Abstände zu den Immissionsorten können – trotz der festgelegten Schutzvorkehrungen – während der Bauzeit grundsätzlich noch Überschreitungen der

Vorgaben der AVV Baulärm auftreten. Diese müssen jedoch nicht mit allen nur denkbaren oder technisch möglichen (weil dann unverhältnismäßigen) Schutzvorkehrungen vermieden werden, sondern sind ggf. im Rahmen der Sozialbindung bis zur Grenze einer Gesundheitsgefährdung zu dulden. Denn dem Träger eines im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens muss die Möglichkeit zustehen, sein Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu realisieren (vgl. Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 8. Februar 2007, Az. 5 S 2257/05). Für solche nur noch in geringem Umfang tatsächlich verbleibenden nachteiligen Wirkungen kann in der Abwägungsentscheidung auf einen grundsätzlichen Entschädigungs- bzw. Ersatzraumanspruch verwiesen werden.

Detaillierte Baulärmprognosen

Insofern hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin im Verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses – neben den allgemeinen Regelungen, den konkreten Lärmschutzvorkehrungen, den Überwachungsmaßnahmen einschließlich dem Einsetzen eines Immissionsschutzbeauftragten sowie einer Informationsverpflichtung den Anliegern und Kommunen gegenüber – aufgegeben, rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten (und nachfolgend jeweils im Abstand von drei Monaten) unter Kenntnis der konkretisierten Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen jeweils eine aktuelle schalltechnische Prognose zu erstellen. Die demnach ermittelten Beurteilungsspiegel dienen der Feststellung von (spätestens im Falle von Überschreitungen der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung) Ersatzraumansprüchen. Die Ergebnisse sind dem Eisenbahn-Bundesamt zur Dokumentation zur Kenntnis zu geben. Im Gegensatz zu baubegleitenden Messungen können dadurch auch schon frühzeitig Belastungen hinsichtlich einer evtl. möglichen Gesundheitsgefährdung abgeschätzt und somit eine rechtzeitige Bereitstellung von Ersatzraum mit den Betroffenen abgestimmt werden (zur Vorgehensweise siehe unten unter A.4.5.2.3). Diese Prognose bildet die tatsächliche Baulärmbelastung ausreichend genau und eher auf der sicheren Seite liegend ab.

Sonn- und Feiertagsbeschäftigung

Eine Ausnahme vom Verbot der Sonn- oder Feiertagsbeschäftigung ist mit dieser Entscheidung nicht verbunden. Die Befreiungsvorschriften des Arbeitszeitgesetzes und des Gesetzes über die Sonntage und Feiertage des Landes Baden-Württemberg erfordern eine Abwägung im Einzelfall. Diese kann angesichts der etwa dreijährigen Bauzeit für die Vielzahl der in diesen Zeitraum fallenden Sonn- und Feiertage nicht vorgenommen werden. Eine unzulässige Konfliktverlagerung stellt dies mithin nicht dar. Diese Entscheidung hat die nach Landesrecht zuständige Behörde zu treffen.

B.4.10.1.6 Festlegung der Kriterien für Entschädigungen

Die Leistung einer Entschädigung für verbleibende nachteilige Wirkungen kann grundsätzlich abhängig gemacht werden von einer Überschreitung außerhalb oder innerhalb des Gebäudes zu messender bzw. zu berechnender zumutbarer Schallpegel.

Für die Bewertung der Zumutbarkeit der durch Bauarbeiten verursachten Geräusche in der Nachbarschaft und die Leistung einer Entschädigung für Verlärmung von schutzbedürftigen Innenräumen praktisch bewährt hat sich das Abstellen zunächst auf zulässige Innenschallpegel, die aus der 24. BImSchV abgeleitet werden können. Als Zumutbarkeitsschwelle für schutzbedürftige Räume werden hier demnach folgende Beurteilungspegel (nachfolgend Innengeräuschpegel genannt) herangezogen:

- Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume tagsüber 40 dB(A),
- gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) tagsüber 45 dB(A),
- Schlafräume nachts 30 dB(A).

Die genannten Werte beruhen vor allem auf der 24. BImSchV. Angaben zu Innengeräuschpegel, die nicht überschritten werden sollten, finden sich neben der 24. BImSchV auch in der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen (August 1987)“.

Auf der Grundlage dieser Innengeräuschpegel lassen sich für übliche Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2 (neuere Fenster erfüllen ausnahmslos diese Anforderungen) nach den in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichungen 1 bzw. 2 Außengeräuschpegel abschätzen, bei deren Einhaltung dann auch keine Überschreitungen der o.g. Innengeräuschpegel von 40 dB(A), 45 dB(A) bzw. 30 dB(A) zu erwarten sind.

Diese Außengeräuschpegel können deshalb ebenfalls als Grundlage für die Leistung einer Entschädigung für die Verlärmung von Innenräumen herangezogen werden. Die Außengeräuschpegel betragen entsprechend der vorgenannten pauschalierenden Annahmen in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Raumgeometrien sowie dem jeweiligen Verhältnis zwischen Wand- und Fensterfläche

- ca. 67 dB(A) tagsüber für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
- ca. 72 dB(A) tagsüber für gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume),

- ca. 60 dB(A) nachts für Schlafräume in Wohnungen.

Als mittlere Pegelminderung durch Fassade und geschlossene Fenster (pauschale Differenz zwischen Innen- und Außenpegel) können grundsätzlich 30 dB bei Schlafräumen und 27 dB bei Wohn- bzw. Büroräumen angenommen werden.

Den Anwohnern kann dabei tagsüber insoweit auch zugemutet werden, den während der Bauzeit auftretenden Baulärmimmissionen regelmäßig durch weitestgehendes Geschlossenhalten der Fenster zu begegnen. In Anlehnung an § 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV kann davon ausgegangen werden, dass eine Stoßbelüftung eine ausreichende Frischluftzufuhr ermöglicht. Die Lüftung kann im Übrigen in Phasen erfolgen, in denen die Bauarbeiten unterbrochen sind oder in denen die Räume nicht genutzt werden.

Insgesamt werden hier nachteilige Wirkungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hinsichtlich der Verlärmung von Innenräumen gebietsunabhängig schließlich bei Überschreitung der folgenden Geräuschpegel angenommen:

Nutzung	Regelmäßiger Nutzungszeitraum	Geräuschpegel innen [dB(A)]	Geräuschpegel außen [dB(A)]
Wohnräume, Behandlungs- und Unterrichtsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume	tagsüber: 07 – 20 Uhr	40	67
Gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume)	tagsüber: 07 – 20 Uhr	45	72
Schlafräume	nachts: 20 – 07 Uhr	30	60

Mit diesem Beschluss wird deshalb eine Entschädigungszahlung dem Grunde nach festgesetzt für die Tage, an denen der im Rahmen der detaillierten Baulärmprognose berechnete Beurteilungspegel tagsüber 67 dB(A) bezogen auf Wohnräume, Behandlungs- und Unterrichtsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume bzw. 72 dB(A) für sonstige gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume) überschreitet.

Ab (gesundheitsgefährdenden) Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen bzw. 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen kann die lärmbedingte Nutzungseinträchtigung jedoch nicht mehr durch geldwerte Ausgleichszahlungen entschädigt werden, so dass den von Baulärm derart betroffenen Bewohnern grundsätzlich spätestens ab diesen Werten Ersatzwohn- bzw. -schlafraum zur Verfügung zu stellen ist.

Im Verfügenden Teil A dieses Planfeststellungsbeschlusses sind die Eckdaten für die entsprechenden Entschädigungsverpflichtungen als Nebenbestimmung aufgenommen. Die Vorhabenträgerin hat dazu rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die gemäß der detaillierten Baulärmprognose ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Entschädigungsansprüche (ggf. auch im Zusammenhang mit Ersatzraumansprüchen, s. u.) zu informieren. Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Der Anspruch entfällt im Übrigen für Tage (bzw. Nächte), an denen gemäß nachfolgendem Kapitel Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wird bzw. wurde. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Die Höhe der Entschädigungszahlungen hängt stets von den Umständen des Einzelfalles und hierbei vor allem vom Ausmaß und der Dauer der Beeinträchtigungen ab. Um eine einzelfallgerechte Entschädigungshöhe ermitteln zu können, gibt die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin auf, die während der Bauphasen auftretenden Immissionen an den Orten und zu den Zeiten durch Messungen zu überwachen, zu denen nach dem Ergebnis der detaillierten Baulärmprognose mit Überschreitungen der nach der AVV Baulärm maßgeblichen Immissionsrichtwerte zu rechnen ist (vergleiche A.4.5.1.4).

B.4.10.1.7 Bereitstellung von Ersatzraum

Besonders zu betrachten sind die Belange auch des Baulärmschutzes in den Fällen, in denen selbst nach Auferlegung konkreter Schutzvorkehrungen gemäß den Regelungen der AVV Baulärm die verbleibenden Beeinträchtigungen eine Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten. Das Rechtsgut der Gesundheit ist von besonderer Schutzwürdigkeit, wie sich schon aus dessen grundrechtlicher Absicherung ergibt. Daraus ist – insbesondere bei vorübergehendem Baulärm – indessen nicht abzuleiten, dass Schutzvorkehrungen zwingend so zu dimensionieren sind, dass die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nicht überschritten wird.

Ab wann eine Gesundheitsgefährdung für letztlich nur vorübergehende Baulärm-Einwirkungen angenommen werden kann, ist bisher in keiner Vorschrift geregelt worden. Gesundheitsgefährdende Lärmeinwirkungen, die etwa zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen o. ä. führen könnten, sind grundsätzlich erst bei lang andauernden Beeinträchtigungen zu erwarten. Diese Schwelle wird bei kurzzeitigen Baumaßnahmen jedenfalls

für einen Zeitraum von 14 Tagen nicht überschritten. Im Interesse der Betroffenen werden bei der hier prognostizierten Bauzeit von ca. 3 Jahren die in der Rechtsprechung bisher nur für (dauerhaften) Verkehrslärm entwickelten Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung auch für (vorübergehenden) Baulärm herangezogen. Da insofern ausschließlich Wohn- bzw. Schlafräume betroffen sind, erscheint es als weitere Pauschalierung zudem zweckmäßig und ausreichend, hier ebenfalls nur gebietsunabhängige Schwellenwerte anzusetzen.

Vor diesem Hintergrund steht den betroffenen Bewohnern ab Überschreitung der Außengeräuschpegel von 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen an mehr als 2 aufeinanderfolgenden Nächten bzw. 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen an mehr als 4 aufeinanderfolgenden Tagen grundsätzlich ein Anspruch auf Ersatzraum zu. Die Planfeststellungsbehörde hält es für zumutbar, 2 schlaflose Nächte in Folge zu dulden, wenn gewährleistet wird, dass die 3. Nacht geruhsam ist. Dasselbe gilt grundsätzlich ebenso für die Tageszeit mit der Abweichung, dass wegen geringerer Schutzbedürftigkeit 4 lärmintensive Bauphasen zur Tageszeit für zumutbar erachtet werden. Werden die jeweils geltenden Geräuschpegel an einem Tag sowohl zur Tag- als auch zur Nachtzeit überschritten, besteht für den darauf folgenden Tag Anspruch auf Ersatzwohnraum, wenn entweder zur Tag- oder zur Nachtzeit die jeweiligen Geräuschpegel überschritten werden. Hiermit wird gewährleistet, dass nach einer bis zu 24 Stunden andauernden Überschreitung der Geräuschpegel spätestens am darauffolgenden Tag eine Ruhephase gewährleistet ist. In diesem Falle wird aber die Zählweise der alternativen Überschreitung der Pegel zur Tages- oder Nachtzeit fortgesetzt. Dies führt beispielsweise dazu, dass nach einer Bauphase, in der sowohl die Pegel für die Tages- als auch für die Nachtzeit übertreten wurden, ein Anspruch auf Ersatzwohnraum besteht, wenn in der darauffolgenden Nacht die Pegel ebenso nicht eingehalten worden. Dann liegen 2 Nächte mit Überschreitungen vor, sodass ab der 3. Nacht Ersatzwohnraum sicherzustellen ist. Diese Regelung stellt eine äußerste Grenze dar. Der Vorhabenträgerin bleibt es unbenommen, hiervon zu Gunsten der Betroffenen abzuweichen.

Die Vorhabenträgerin hat die Notwendigkeit einer Ersatzraumbereitstellung jeweils anhand der detaillierten Baulärmprognosen zu ermitteln und den Betroffenen den Zeitpunkt sowie die Dauer der Beeinträchtigungen frühzeitig schriftlich mitzuteilen. Auf dieser Grundlage hat sie mit den Betroffenen rechtzeitig in Verhandlungen über die weitere Vorgehensweise zu treten, um die Details zur Umsetzung der konkreten Inanspruchnahme abzustimmen und zu vereinbaren.

B.4.10.1.8 Außenwohnbereiche

Beim Entschädigungsanspruch für Außenwohnbereiche wird vereinfachend auf eine verbleibende Überschreitung der Immissionsrichtwerte gemäß Ziffer 3.1.1 der AVV Baulärm abgestellt. Dies liegt im Sinne für die Betroffenen auf der sicheren Seite, ist im Hinblick auf den Aufwand im Zusammenhang mit der Entschädigung aber auch tauglich für die Vorhabenträgerin.

Für Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen), welche durch passive Maßnahmen nicht geschützt werden können, ergibt sich hier der Anspruch auf Zahlung einer Entschädigung also unmittelbar bei Überschreitung des jeweils nach der AVV Baulärm heranzuziehenden Tagesrichtwertes. Darüber hinaus wird der Zeitraum, in dem bei Überschreitung des Tagesrichtwertes Entschädigungszahlungen dem Grunde nach zu leisten sind, auf die Monate April bis September beschränkt, weil nach allgemeiner Lebenserfahrung Außenwohnbereiche im Zeitraum von Oktober bis März regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen. Von einer Nutzung zu Wohnzwecken und damit als zentraler Lebensmittelpunkt in diesem Zeitraum kann deshalb nicht ausgegangen werden. Darüber hinaus entfällt der Anspruch im Zeitraum April bis September für die Tage, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wird und insofern keine Nutzung des eigenen Außenwohnbereichs stattfindet. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

B.4.10.1.9 Entschädigungen für nachteilige Wirkungen durch Baulärm

Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche wegen unzumutbarer Beeinträchtigungen durch Baulärm bei Errichtung eines planfestgestellten Vorhabens ist § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG, wonach Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld haben, sofern Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Der Entschädigungsanspruch ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzustellen (§ 22a AEG). Zudem sind die Bemessungsgrundlagen für die Höhe anzugeben. Diese sind im Verfügenden Teil dieses Beschlusses genannt und damit hinreichend konkretisiert. Über die Modalitäten der Ermittlung, Festsetzung und Auszahlung eventueller Entschädigungen hat die Planfeststellungsbehörde nicht zu entscheiden (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012).

Anspruchsberechtigt für eine Entschädigung in Geld gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG sind Eigentümer. Wohnraumm Mieter und andere lediglich obligatorische berechnigte, private Nutzer sind nicht anspruchsberechtigt. Denn ausschlaggebend für das Bestehen eines Entschädigungsanspruchs nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG ist, dass eine grundsätzlich zum Schutz der Rechte des Betroffenen erforderliche Schutzvorkehrung i. S. d. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG wegen Untunlichkeit oder Unvereinbarkeit mit dem Planvorhaben unterbleibt. Erforderlich ist demnach u. a. die Betroffenheit in eigenen Rechten. Gestützt auf die von ihnen genutzten Räumlichkeiten werden Wohnraumm Mieter und sonstige lediglich obligatorisch berechnigte Nutzerauf ihr vertragliches Nutzungsrecht an diesen Räumlichkeiten verwiesen.

B.4.10.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

B.4.10.2.1 Rechtliche Grundlagen

Rechtliche Grundlagen für die schalltechnische Beurteilung des vorliegenden Vorhabens sind insbesondere die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BlmSchG) sowie die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BlmSchV - Verkehrslärmschutzverordnung) und die 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (24. BlmSchV - Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung).

§ 41 Abs. 1 BlmSchG verpflichtet die Vorhabenträgerin, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen Vorsorge zu treffen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BlmSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Eine Konkretisierung zur Handhabung des Verkehrslärmschutzes stellt die auf der Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BlmSchG verabschiedete Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV) dar. Die 16. BlmSchV legt in § 2 Abs. 1 Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung, u. a. von Schienenwegen der Eisenbahnen fest. Weiter ist nach § 2 Abs. 1 der 16. BlmSchV sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet.

Eine weitere Konkretisierung in diesem Zusammenhang stellt die auf der Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 BlmSchG erlassene Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BlmSchV) dar. Sie legt Art und Umfang der zum Schutz vor

schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest (auch passive Schallschutzmaßnahmen genannt), soweit durch den Bau oder die wesentliche Änderung, u. a. von Schienenwegen der Eisenbahnen, die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Für den Fall, dass planerische und technische Lärmvorsorgemaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen keinen ausreichenden Schutz gewähren und Lärmbeeinträchtigungen z. B. für Außen-wohnbereiche (insbesondere Terrassen und Balkone) durch Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte verbleiben, kann nach § 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG in Verbindung mit § 74 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) eine weitergehende Entschädigung in Geld gewährt werden. Als Grundlage für die Bemessung eines solchen Entschädigungsanspruchs werden nach gängiger Verwaltungspraxis des Eisenbahn-Bundesamtes die diesbezüglichen Regelungen der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) angewendet.

Nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist deren Anwendbarkeit auf den (Neu-) Bau oder die wesentliche Änderung der o. g. Verkehrswege beschränkt. Nach Abs. 2 des § 1 der 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms
 - um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2) erhöht wird oder
 - bereits mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht beträgt und erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 3); ausgenommen sind Gewerbegebiete.

Die Vorhabenträgerin geht beim vorliegenden Vorhaben richtigerweise von einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen i. S. d. § 1 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV aus. Der Schienenweg ist vom Anwendungsbereich des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV insoweit erfasst, als von diesem durch die Teilnahme am Verkehr bedingte Lärmimmissionen ausgehen. Hierunter fallen insbesondere die Immissionen durch Fahrvorgänge von Schienenfahrzeugen auf den Gleisen der freien

Strecken sowie auf Gleisen in Personenbahnhöfen, Güterbahnhöfen, Abstellanlagen oder auch KV-Terminals.

Es war damit vorliegend zu prüfen, ob durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2) erhöht wird oder bereits mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) beträgt und erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 3).

Ein baulicher Eingriff ist dann erheblich, wenn hierdurch äußerlich erkennbar in die Substanz des Schienenweges, bestehend aus Oberbau, Unterbau und Oberleitung / Stromschiene eingegriffen wird.

Ist der Anwendungsbereich der 16. BImSchV eröffnet, so ist damit gemäß § 2 der 16. BImSchV zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel folgende in dieser Vorschrift genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A),
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A),
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A),
4. in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Zur Bestimmung der Zumutbarkeit werden demnach die oben festgelegten Grenzwerte, die in Abhängigkeit der Gebietsart, der tatsächlichen Verhältnisse und unterschieden in Tag- und Nachtwerte herangezogen.

Die Zuordnung der Immissionsgrenzwerte für benachbarte Anlagen und Gebiete (vgl. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV) ergeben sich aus den Festsetzungen der Bebauungspläne (§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV). Übrige Bereiche - auch solche ohne Festsetzungen - sowie Einzelanwesen im Außenbereich sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit in die Gebietstypen nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV einzuordnen.

In § 4 Abs. 1 der 16. BImSchV ist festgelegt, dass der Beurteilungspegel für Schienenwege nach Anlage 2 (Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)) zu berechnen ist. Die Berechnung hat dabei getrennt für den Beurteilungszeitraum

Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) und den Beurteilungszeitraum Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) zu erfolgen.

Bei dem zugrunde zu legenden Beurteilungspegel handelt es sich um einen Mittelungspegel, der auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrsaufkommens ermittelt wird. Ausgangspunkt für die Berechnung ist die Ermittlung des Mittelungspegels, der sich aus der mittleren Zugzahl pro Stunde ergibt. Dabei fließen unter anderem die Zugart, die Zuglänge und -geschwindigkeit sowie die Art des Gleiskörpers in die Berechnung ein. Der sich daraus ergebende Emissionspegel bildet dann in Verbindung mit einer Reihe von weiteren Größen wie dem Abstand des Verkehrsweges vom Immissionsort, topografischen Gegebenheiten, baulichen Anlagen, Reflexionen oder der Dämpfung infolge von Höhenunterschieden den so genannten Beurteilungspegel.

Bei der Prüfung, ob ein erheblicher baulicher Eingriff zu einer wesentlichen Änderung führt, sind die zu erwartenden Beurteilungspegel grundsätzlich für den Zustand mit und für den Zustand ohne baulichen Eingriff jeweils unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsmenge zu berechnen.

Soweit Immissionen auftreten, die nicht mit Rollgeräuschen durch Zugbewegungen in Verbindung stehen, findet die auf der Grundlage des § 48 BImSchG erlassene technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) Anwendung. Sie ist ihrem Anwendungsbereich zufolge für Anlagen, die den Anforderungen des zweiten Teils des BImSchG unterliegen, maßgeblich. In Abgrenzung zum Verkehrslärm werden hierdurch alle Geräusche erfasst, die etwa von abgestellten Zügen und den Reinigungsvorgängen ausgehen.

Deren Immissionsrichtwerte für den Beurteilungspegel betragen für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden

a) in Industriegebieten		70 dB(A)
b) in Gewerbegebieten		
	tags	65 dB(A)
	nachts	50 dB(A)
c) in urbanen Gebieten		
	tags	63 dB(A)

	nachts	45 dB(A)
d) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten		
	tags	60 dB(A)
	nachts	45 dB(A)
e) in allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten		
	tags	55 dB(A)
	nachts	40 dB(A)
f) in reinen Wohngebieten		
	tags	50 dB(A)
	nachts	35 dB(A)
g) in Kurgebieten, für Krankenhäuser und Pflegeanstalten		
	tags	45 dB(A)
	nachts	35 dB(A)

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Die Vorhabenträgerin legte auch insoweit eine schalltechnische Untersuchung vor (Unterlage 14.2). Unzulänglichkeiten an den zugrunde gelegten Parametern oder der Methodik können von der Planfeststellungsbehörde nicht ausgemacht werden. Auch Einwender oder Träger öffentlicher Belange nahmen hieran insoweit keinen Anstoß. Die Zuordnung der Immissionsorte ergibt sich nach Ziffer 6.6 TA Lärm ebenso aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Die Berechnungen berücksichtigen die in der TA Lärm geregelten Anforderungen, insbesondere auch die unter Ziffer 7 geregelten Besonderheiten.

B.4.10.2.2 Verkehrsprognose und Prognosehorizont, Zugzahlen

Die Schalltechnischen Untersuchungen zum Verkehrs- und Anlagenlärm (vgl. Unterlagen 14.1 und 14.2) basieren auf den von der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellten Prognosezugzahlen für den Prognosehorizont 2030 (vgl. Anlage 2.1.1 zur Unterlage 14.1): für den Betrieb ohne Baumaßnahmen („Prognose-Nullfall“) und mit der Baumaßnahme („Prognoseplanfall“).

In Ermangelung einer normativen Festlegung darf der Prognosehorizont grundsätzlich in Anknüpfung an die laufende Verkehrsplanung im Bundesverkehrswegeplan und den dort zu Grunde gelegten Prognosehorizont bestimmt werden. Zum Entscheidungszeitpunkt dieses Planfeststellungsabschnittes ist dies zutreffend der Prognosehorizont 2030.

Die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans berücksichtigt die zukünftigen Entwicklungen in technischer Hinsicht sowie auch hinsichtlich verkehrs- und ordnungspolitischer wie auch hinsichtlich sozioökonomischer und soziodemographischer Rahmenbedingungen. Mit umfasst ist insbesondere auch die zukünftige nationale und internationale Entwicklung aufgrund der Liberalisierung des Schienenverkehrs. Die Vorgaben erweisen sich jedenfalls so lange als sachgerecht, wie die vorgegebene Datenbasis nicht offenkundig durch neuere Erkenntnisse überholt ist. Diese Verkehrsprognose bildet die Grundlage aus der die Zugzahlen für den Fernverkehr und den Güterverkehr hergeleitet wurden. Das Zugprogramm ist ferner mit dem Verband Region Stuttgart (VRS) als Aufgabenträger der S-Bahn und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg bezüglich des Regionalverkehrs abgestimmt.

Einwendungen, die eine fehlerhafte Berechnung des Prognose-Nullfalls bemängeln, werden zurückgewiesen. Die Forderung, im Prognose-Nullfall andere Planfeststellungsabschnitte des Projekts Stuttgart 21 als realisiert anzusehen, ist nicht sachgerecht. Die Aufteilung eines Vorhabens in mehrere Planfeststellungsabschnitte ist auch hier zulässig (B.4.2). Dies dient u. a. der besseren Handhabbarkeit und Übersichtlichkeit bei großen Vorhaben, langen Strecken oder Vorhaben mit besonders schwierigen Verhältnissen. Die konkrete Ausgestaltung der Abschnitte, insbesondere des PFA 1.6a, der die Durchgangsgleise beinhaltet, und den 1.6b, dessen Kern der Abstellbahnhof ist, ist nicht willkürlich gewählt und wird daher als sachgerecht beurteilt. Wesentlich ist dabei, dass Auswirkungen anderer Abschnitte gerade nicht als gegeben angesehen werden dürfen und mitberücksichtigt werden müssen. Dies gilt sowohl für negative als auch für positive Aspekte. Der Prognose-Nullfall betrachtet hier korrekterweise die Situation ohne das Vorhaben Stuttgart 21 und insbesondere auch ohne die Verlegung des Güterumfahrgleises.

Für die Berücksichtigung einer möglichen freiwilligen Lärmsanierung im Prognose-Nullfall gibt es keine rechtliche Grundlage. Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Bundes, auf die im Unterschied zur Lärmvorsorge kein Rechtsanspruch besteht. Die Vorhabenträgerin kann daher nicht verpflichtet werden, diese zu berücksichtigen, wenn diese sich noch in Planungsphase befindet. Diesbezügliche Einwende werden daher ebenfalls zurückgewiesen.

Schließlich durften auch die Emissionen der zwischen dem Abstellbahnhof Untertürkheim und der Augsburger Straße verlaufenden Stadtbahnlinie Berücksichtigung finden. Die Einwendung, wonach die Emissionen im Rahmen der Gesamtlärbetrachtung zu berücksichtigen seien, wird zurückgewiesen. Auch wenn es sich bei der Stadtbahn nicht um eine Eisenbahn des Bundes handelt, unterfallen deren Emissionen dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV, die auch für Schienenwege der Straßenbahnen gilt (§ 1 Abs. 1 BImSchV). Auch bei unterstellter fehlender engster Bündelung der Schienenwege von Straßenbahn und Eisenbahn im Vorhabenbereich besteht ein räumlicher Zusammenhang beider Verkehrswege. Entscheidend ist das räumliche Erscheinungsbild, das vorliegend durch Bahnanlagen und die parallele Führung der Schienenwege geprägt ist. Damit durften auch die Emissionen der Stadtbahn als Verkehrslärm in die Untersuchung gemäß 16. BImSchV einfließen.

B.4.10.2.3 Schalltechnische Untersuchungen

Zur Beurteilung der schädlichen Einwirkungen aus dem Eisenbahnbetrieb, die durch dieses Vorhaben hervorgerufen werden, ist durch einen anerkannten schalltechnischen Sachverständigen eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt worden und als Unterlage 14.1 den Planunterlagen beigelegt worden. In dieser Untersuchung sind die Beurteilungspegel entsprechend der Anforderungen der 16. BImSchV ordnungsgemäß ermittelt worden. Die nach § 4 der 16. BImSchV explizit geforderte Berechnung erfolgte auf der Grundlage der Schall 03 (Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV), wobei im Rahmen der Berechnung die zulässige Höchstgeschwindigkeit herangezogen wird und beinhaltet auch Zuschläge für die Gleisgeometrie, z. B. kleine Gleisradien. Methodische Mängel sind nicht erkennbar. Die Ausgangsdaten wurden richtig ermittelt. Die maßgeblichen Beurteilungsparameter sind richtlinienkonform nach den vorgeschriebenen Verfahren berechnet.

Für den Anlagenlärm legte die Vorhabenträgerin ebenso eine schalltechnische Untersuchung (Unterlage 14.2) vor. Sie ist methodisch nicht zu beanstanden und legt spezifische mit der Anlage verbundene Schallquellen wie die Reinigungsanlagen, die Wertstoffsammelstelle, den Gabelstaplerbetrieb, die Klimaanlage abgestellter Züge und Parkvorgänge auf dem Gelände des Abstellbahnhofs zugrunde. Die Berechnungen erfolgen in Gemäßheit mit dem Anhang zu Ziffer 6.8 TA Lärm.

Entgegen dem Vorbringen von Einwendern liegt der Lärmprognose auch ein Betriebsprogramm zugrunde. Dieses beinhaltet alle Züge, die im Tag- und Nachtzeitraum in den Abstellbahnhof ein- und ausfahren würden. Dabei ist in einer „Worst-Case-Betrach-

tung“ die gleichmäßige Verteilung der Züge über die jeweils maximale Fahrstreckenlänge innerhalb des Abstellbahnhofs berücksichtigt worden. Aufgrund der Komplexität des Betriebs des Abstellbahnhofs sei eine noch genauere Zuordnung von einzelnen Zuggattungen auf einzelnen Gleisen nicht möglich und im Rahmen der Planfeststellung auch nicht notwendig. Die Schallausbreitungsberechnung ist anhand eines 3D-Geländemodells erfolgt, welches alle maßgeblichen Gebäude, die eventuell einen Schutzanspruch durch den Ausbau im PFA 1.6b erfahren könnten, berücksichtigt. Auch vorhandene Baulücken sind laut Vorhabenträgerin in die Berechnung mit eingeflossen.

In der schalltechnischen Untersuchung zum Verkehrslärm wird neben der Darstellung der rechtlichen Grundlagen ausgeführt, dass es sich bei dem Vorhaben Abstellbahnhof Untertürkheim um einen erheblichen baulichen Eingriff in einen vorhandenen Verkehrsweg handelt. Es war daher zu prüfen, ob eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV bzw. § 1 Abs. 2 Satz 3 der 16. BImSchV vorliegt. Bezüglich der Abgrenzung zwischen einem Neubau und einer wesentlichen Änderung i.S.d. 16. BImSchV, welche Gegenstand vieler Einwendungen war, wird auf Kapitel B.4.10.9.2 verwiesen.

Damit besteht bei einer Erhöhung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte oder bei einer Erhöhung auf mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts bzw. jeglicher (selbst nur geringfügiger, d. h. $\geq 0,1$ dB) Erhöhung bei einer Vorbelastung von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht Anspruch auf Lärmvorsorge (wesentliche Änderung).

Auf Grundlage dieser Berechnung kommt es bei 17 Gebäuden mit 56 zu lösenden Schutzfällen zu einer wesentlichen Änderung i. S. d. 16. BImSchV. Durch eine Neubewertung der Gebietszuordnung kommt es zu einem weiteren Schutzfall (vergleiche hierzu unten B.4.10.9.5).

B.4.10.2.4 Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG

Nach den Vorschriften der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen grundsätzlich sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Eine gesetzliche Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine Schutzmaßnahme nicht mehr verhältnismäßig ist, existiert jedoch nicht. Betroffene haben prinzipiell einen Anspruch auf "Vollschutz" (Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV) durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2

BlmSchG Abstriche möglich sind. Jedoch besteht dieser Abwägungsspielraum nur in den durch § 41 Abs. 2 BlmSchG gezogenen Grenzen, d. h. die Auswahlentscheidung hat sich an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen passiven Schallschutzes zu orientieren. Dabei ist zu beachten, dass passive Schallschutzmaßnahmen keine Schutzmaßnahmen im Sinne von § 41 BlmSchG darstellen, sondern nach § 42 BlmSchG ein technisch-realer Entschädigungsanspruch auf Erstattung der erbrachten Aufwendungen für die notwendigen Schallschutzmaßnahmen besteht (bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen - insbesondere Fenster, Türen, Rollladenkästen, Wände, Dächer sowie Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen - schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern; zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle).

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist eine hinreichend differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. Die sich aus der Struktur des § 41 BlmSchG ergebende Prüfungsreihenfolge hat der 11. Senat des BVerwG im Urteil vom 21. April 1999, Az. 11 A 50/97, dargelegt: Zunächst ist danach zu untersuchen, was für eine optimale, d. h. die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherstellende Schutzanlage aufzuwenden wäre. Sollte sich dies als unverhältnismäßig erweisen, sind ausgehend von dem zu erzielenden Schutzniveau schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Insbesondere ist zu prüfen, ob nicht zumindest sichergestellt werden kann, dass für keinen oder möglichst wenige Nachbarn der Anlage spürbare Grenzwertüberschreitungen verbleiben.

Für die 57 zu lösenden Schutzfälle wurde eine Kombination von 4 Lärmschutzwänden betrachtet. Betrachtet wurden verschiedene Höhen, begonnen mit einer Höhe von 15 m. Diese Höhe würden lediglich 39 der 57 Schutzfälle gelöst. Dies würde bei Baukosten von 13.300.000 EUR zu Kosten pro gelöstem Schutzfall von 342.000 EUR führen. Diese Kosten lägen über dem Verkehrswert der zu schützenden Wohneinheiten und sind damit als nicht verhältnismäßig anzusehen.

Gemäß den Vorschriften wurden nun niedrigere Wandhöhen untersucht. Bei einer Höhe von 10 m könnten nur noch 12 der 57 Schutzfälle gelöst werden. Dies entspricht Kosten von 704.000 EUR bei Gesamtbaukosten in Höhe von 8.500.000 EUR. Dieser Wert liegt deutlich über der als zumutbar anzusehenden Kosten pro gelöstem Schutzfall. Unter einer Lärmschutzwandhöhe von 7 m würden gar keine Lärmschutzfälle mehr gelöst.

Grundsätzlich in Betracht kommt das System des „Besonders überwachten Gleis“ (BüG) sowie innovative Maßnahmen wie die Schienenstegdämpfer.

Bei der Anwendung des BüG führt die regelmäßige Messung und die daraus ggf. notwendige Bearbeitung der Gleisoberfläche zu einer Reduktion der Lärmimmissionen. Für das Verfahren ist jedoch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h Voraussetzung. Die ist im Bereich des künftigen Abstellbahnhofs nicht möglich, daher scheidet das Verfahren BüG aus.

Der Einbau von Schienenstegdämpfern, die durch eine Reduktion der Schienenstege die Lärmabstrahlung mindern, ist ebenfalls aufgrund technischer Voraussetzungen nicht möglich. Diese Maßnahme ist nur außerhalb von Weichenbereichen sinnvoll einsetzbar und damit zur Lärminderung eines Abstellbahnhofs mit vielen Weichen ungeeignet.

Aufgrund der Unverhältnismäßigkeit der aktiven Schallschutzmaßnahmen bzw. der Nichteinsetzbarkeit alternativer Schutzmaßnahmen ergibt sich für die betroffenen Schutzfälle ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Durch passive Maßnahmen können die Belastungen angemessen ausgeglichen werden; die nach der 24. BImSchV einzuhaltenden Innenraumpegel gewährleisten, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht zu besorgen sind. Die nächtliche Belastung durch Schienenverkehrslärm liegt zwar teilweise bei über 60 dB(A). Allerdings können auch derart erhebliche Geräuschbelastungen nach dem Konzept der §§ 41 ff. BImSchG regelmäßig ausreichend kompensiert werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. November 2016, Az. 3 C 5/15). Dass dies vorliegend nicht möglich wäre, ist weder geltend gemacht noch ersichtlich.

Diesbezügliche Einwendungen sind zurückzuweisen.

B.4.10.2.5 Passiver Schallschutz

In diesem Planfeststellungsbeschluss werden im Verfügenden Teil A entsprechende Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 42 BImSchG dem Grunde nach festgelegt.

Die Eigentümer der betroffenen Anwesen haben gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um – entsprechend dem Zeitraum ihrer vorwiegenden Nutzung – tatsächlich schutzbedürftige Räume (Kinderzimmer, Schlaf- und Wohnräume) vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Zu diesen sog. passiven Lärmschutzmaßnahmen gehören z. B. Lärmschutzfenster und ggf. Schalldämm-Lüfter etc.

Grenzwertüberschreitungen an schutzbedürftigen Anwesen bewirken nicht automatisch einen Anspruch auf Schallschutzfenster und dergleichen, sondern in erster Linie einen Anspruch auf Überprüfung hinsichtlich passiver Schallschutzmaßnahmen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) beurteilt sich nach den Regelungen der 24. BImSchV.

Die Entschädigung wird im Übrigen erst fällig, wenn die Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen auch erbracht worden sind (vgl. § 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG).

Die Vorhabenträgerin wird dann auf Antrag die tatsächliche Schutzbedürftigkeit gutachterlich prüfen lassen und mit den letztlich erstattungsberechtigten Antragstellern eine Vereinbarung über die Erstattung der Aufwendungen abschließen. Diese Vorgehensweise ist erforderlich, weil im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss und den planfestgestellten Unterlagen zwar die grundsätzlich anspruchsberechtigten Anwesen ausgewiesen sind, eine objektbezogene Ermittlung der schutzbedürftigen Räume und der Umfassungsbauteile als Voraussetzung für die Bemessung des passiven Lärmschutzes im Einzelnen aber noch zu erfolgen hat.

Über die Erstattung der Aufwendungen ist mit den Antragstellern anschließend eine Vereinbarung abzuschließen. Falls dabei keine Einigung erzielt werden sollte, wird die Festsetzung der Erstattung in einem nachfolgenden Entschädigungsfestsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde geregelt.

Der Vorhabenträgerin wird empfohlen, die passiven Schallschutzmaßnahmen so frühzeitig in Angriff zu nehmen, dass sie bereits in der Bauphase Wirkung entfalten (vgl. bereits oben B.4.10.1.5). Für die Augsburgstr. 257 (2.-3. OG) besteht der Anspruch hingegen bereits für die Bauzeit. Auf die entsprechende Nebenbestimmung A.4.5.2.4 wird verwiesen.

B.4.10.2.6 Außenwohnbereiche

Außenwohnbereiche (insbesondere Terrassen und Balkone) können im Gegensatz zu Innenwohnräumen nicht durch passive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden. Sie gehören jedoch ebenfalls zum grundrechtlich geschützten Eigentum sowie zum immissionschutzrechtlich geschützten Bereich.

Ansprüche auf angemessene Entschädigungen in Geld für Immissionsbelastungen in tatsächlich zu schützenden Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen, Freisitze etc., die zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als „Wohnen im Freien“ geeignet und

bestimmt sind) stehen den betroffenen Eigentümern zu, wenn in diesen Außenwohn-bereichen die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehrslärm oberhalb des maß-geblichen Immissionsgrenzwertes für den Tagzeitraum liegen und gleichzeitig für den Tageszeitraum eine wesentliche Änderung vorliegt.

Eine wesentliche Änderung der Schallsituation liegt im PFA 1.6b liegt jedoch nur im Nachtzeitraum vor, daher besteht kein Anspruch auf Schallschutz oder Entschädigung für Außenwohnbereiche.

B.4.10.2.7 Schallschutzansprüche gemäß TA Lärm

In Unterlage 14.2 nahm der Schallgutachter die aus dem Betrieb des Abstellbahnhofs resultierenden Immissionen, die nicht als Verkehrslärm nach der 16. BImSchV zu beurteilen sind, in den Blick. Problematisch erwiesen sich die Lärmquellen Wertstoffsammelstelle sowie Werkstatthalle und Außenreinigungsanlage. Unter der Bedingung, dass die Wertstoffsammelstelle eingehaust und die Tore an der Werkstatthalle und der Außenreinigung während der Nacht geschlossen sind, solange keine Zugbewegungen erfolgen, werden die Immissionsrichtwerte an allen Immissionsorten am Tag und in der maßgebenden lautesten Nachtstunde eingehalten. Am kritischsten Immissionsort (IP 45) werden die maßgeblichen Immissionsrichtwerte zur Tagzeit um 9 und zur Nachtzeit um 2 dB (A) unterschritten.

Nach Ziffer 3.2.1 TA Lärm genügt allein die Einhaltung der Immissionsrichtwerte den Anforderungen an den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht. Darüber hinaus darf der von der Anlage verursachte Immissionsbeitrag als nicht relevant anzusehen sein, was nach der TA Lärm dann der Fall ist, wenn die von der zu beurteilenden Anlage ausgehende Zusatzbelastung die Immissionsrichtwerte nach Nummer 6 am maßgeblichen Immissionsort um mindestens 6 dB (A) unterschreitet. Diese Maßgabe wird an 7 Immissionspunkten (IP 45, 46, 47, 65, 66, 67, 149) jeweils zur Nachtzeit nicht eingehalten. Der Schallgutachter machte die aus der südlichen Zufahrt der Außenreinigungsanlage dringenden Geräusche beim Durchfahren der Züge an den Immissionsorten IP 45 und 46 sowie die Geräusche des Parkplatzes der Innenreinigungsanlage an den Immissionsorten IP 66, 67 und 149 als Ursache aus. Aus diesem Grund empfiehlt der Schallgutachter eine Wandscheibe von 5 m Länge und 6,50 m Höhe über Gelände bzw. 1 m über der Oberkante des Einfahrtstors der Außenreinigungsanlage Süd, die an die Südfassade der Außenreinigungsanlage in 3,30 m Abstand zum Durchfahrtsgleis anschließt. Hiermit können die aus der südlichen Zufahrt dringenden Geräusche effektiv abgeschirmt werden. Darüber hinaus empfiehlt er eine

Lärmschutzwand zur Abschirmung der Geräusche des Parkplatzes an der Innenreinigungsanlage. Sie ist mit einer Länge von 60 m und einer Höhe von 2,50 m über Gelände zu dimensionieren und von der Kfz-Zufahrt zum Abstellbahnhof bis zur Höhe der Wertstoffsammelstelle der Innenreinigungsanlage zu positionieren.

Mit diesen Maßnahmen, die in die Planung der Vorhabenträgerin eingeflossen sind, werden auch die zulässigen Spitzenpegel an allen Immissionsorten eingehalten.

B.4.10.2.8 Gesamtlärm

Der Beurteilungspegel bezieht sich - wie oben ausgeführt - auf den zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg. Es ist also grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden.

Aufgrund von einschlägigen Verwaltungsgerichtsurteilen muss eine Gesamtschallpegelbetrachtung erfolgen, wenn der zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege potentiell zu einer Lärmbelastung führt, bei der Gesundheitsgefahren oder ein Eingriff in die Substanz des Eigentums nicht ausgeschlossen werden können. Das bedeutet, dass wenn eine bereits vorhandene Lärmbelastung so weit erhöht wird, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen bei den Betroffenen entstehen können, das Problem in der Planfeststellung zu bewältigen ist.

Die schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung und Beurteilung der Gesamtlärmbelastung (Unterlage 14.3) trägt den vorab genannten Prämissen Rechnung. In der Untersuchung sind die Geräuscheinwirkungen des landgebundenen Verkehrs und des im Abstellbahnhof Untertürkheim entstehenden Anlagenlärms eingeflossen. Die Betrachtung in Form einer Summenbildung ist erforderlich, auch wenn zu Recht durch den Schallgutachter aus fachlicher Sicht Bedenken bei der Überlagerung von Verkehrs- und Anlagengeräuschen bestehen, da der Beurteilungspegel aus Verkehrslärm auf dem energieäquivalenten Mittelungspegel für den gesamten Beurteilungszeitraum (z. B. 8 Stunden in der Nacht) beruht, wohingegen der Beurteilungspegel für Anlagengeräusche sich ausschließlich auf die lauteste Nachtstunde bezieht. Die Untersuchung zeigt auf, dass bei einer energetischen Addition die Anlagengeräusche im Vergleich zu den Geräuschen aus dem allgemeinen Straßen- und Schienenverkehr dermaßen in den Hintergrund treten, dass bei der Betrachtung des Gesamtlärms der Summenpegel aus dem Gesamtverkehr maßgeblich ist.

Auf Grundlage eines digitalen Schallquellen- und Ausbreitungsmodells, das alle schalltechnisch relevanten Verkehrswege und die relevante Bebauung nach Lage und Höhe

erfasst, wurde anhand des Prognose-Nullfalls und des Prognose-Planfalls die vorhabenkausale Änderung an 263 Immissionsorten berechnet. Die Ermittlung der Emissionspegel erfolgt dabei getrennt für den Tag- und Nachtzeitraum nach den Vorgaben der Schall 03 bzw. der RLS-90. Die berechneten Schallimmissionspläne zeigen, dass bereits im Prognose-Nullfall von einer erheblichen Vorbelastung durch Verkehrslärm auszugehen ist. Nach Darlegung des Gutachters treten entlang der Hauptstrecke 4700/4701, insbesondere aber entlang der Güterumgebungsbahn (Strecke 4720) Verkehrslärmpegel auf, die in der ersten Bebauungsreihe sowohl tags als auch nachts selbst die Orientierungswerte nach DIN 18005-1 für Gewerbegebiete noch überschreiten. Wesentliche Pegelanteile sind dabei nicht allein auf den Betrieb der Schienenverkehrswege, sondern auch auf den Straßenverkehr, vorrangig entlang der Augsburgener Straße und der Bundesstraße B 14, zurückzuführen. Nach der Untersuchung dominiert jedoch zur Nachtzeit der Schienenverkehrslärm aufgrund des hohen Güterverkehrsaufkommens entlang der Strecke 4721 und auch der Strecke 4720/4700 das Gesamtlärmgeschehen. Durch die Verlagerung des Schienenverkehrs, insbesondere die Verlegung der Güterumgebungsbahn (Strecke 4720), wird bei Umsetzung der Planung die Gesamtlärmsituation für die überwiegende Mehrzahl der untersuchten Immissionsorte verbessert, indem sowohl tags als auch nachts Verminderungen der Beurteilungspegel ausgewiesen werden. An einigen Immissionsorten ist jedoch auch eine als bedenklich einzustufende Pegelerhöhung zu erwarten. Dies betrifft 33 einzeln aufgeführte Gebäude, denen je nach Stockwerk, Anspruch auf passiven Schallschutz im Rahmen der Lärmvorsorge dem Grunde nach zuzuerkennen ist. Ein Teil dieser Immissionsorte erhält bereits ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach im Rahmen der Lärmvorsorge bezüglich des Betriebslärms, vgl. B.4.10.2.

Die folgenden Immissionsorte erhalten aufgrund der Gesamtlärmbetrachtung einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach:

Immissionspunkt	Adresse	Stockwerk
IP 3	Alte Untertürkheimer Straße 79	EG - 1. OG
IP 31	Augsburger Straße 175	2. OG
IP 59	Augsburger Straße 231	2. OG
IP 68	Augsburger Straße 253	1. und 3. OG
IP 69	Augsburger Straße 257	2. - 3. OG
IP 125	Augsburger Straße 371	3. OG

IP 139	Benzstraße 27	EG - 2. OG
IP 140	Benzstraße 29	EG - 4. OG
IP 141	Benzstraße 29/1	1. - 3. OG
IP 142	Benzstraße 31	EG - 4. OG
IP 143	Benzstraße 33	EG - 4. OG
IP 144	Benzstraße 35	EG - 4. OG
IP 149	Dietbachstraße 2	1. - 3. OG
IP 154	Gaggenuer Straße 18	1. und 3. OG
IP 155	Gaggenuer Straße 20	EG - 4. OG
IP 156	Gaggenuer Straße 23	1. - 4. OG
IP 157	Gaggenuer Straße 23/1	EG - 3. OG
IP 195	Mäulenstraße 23	EG - 1. OG
IP 197	Mäulenstraße 27	EG
IP 198	Mäulenstraße 29	EG
IP 200	Mercedesstraße 143/5	EG - 1. OG
IP 227	Silvrettastraße 42	3. OG
IP 252	Stubaier Straße 62	2. OG

Die Einbeziehung des vorhabenbezogenen Baulärms in die Gesamtlärmbetrachtung ist nicht erforderlich. Die hinsichtlich des Baulärms angeordneten Maßnahmen führen dazu, dass von ihnen kein erheblicher Beitrag zu einer Pegelerhöhung ausgeht.

Die Forderung nach der Einbeziehung anderer Lärmquellen, wie beispielsweise das westlich gelegene Industriegebiet, wird zurückgewiesen. Die Gesamtlärmbetrachtung ist wie beschrieben eine Gesamtverkehrslärmbetrachtung. Nach § 41 Absatz 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Lärmimmissionen nahegelegener Industrieanlagen wurden hier korrekterweise nicht berücksichtigt.

B.4.10.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungsimmissionen sind weder im BImSchG noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt.

Zur Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungseinwirkungen können aber die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) als allgemein anerkannte Regeln der Technik herangezogen werden.

In der DIN 4150 Teil 2 sind unter Ziffer 6.5.4 Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen durch Baumaßnahmen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen in Abhängigkeit von der Einwirkungsdauer und drei Belästigungsstufen enthalten, bei deren Überschreitung unterschiedlich gewichtige Maßnahmen zu treffen sind. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt aber auch klar, dass bei deren Überschreitung - anders als bei Grenzwerten - schädliche Umwelteinwirkungen nicht vorliegen müssen. Mangels rechtlicher Verbindlichkeit sind die dort genannten Werte also nicht als gesicherte Grenzwerte anzusehen, können aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen als konkreter Anhaltspunkt dienen. Bei deren Einhaltung sind erhebliche Belästigungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG regelmäßig nicht anzunehmen, so dass von einer Zumutbarkeit der Erschütterungsimmissionen ausgegangen werden kann.

Analog sind in DIN 4150 Teil 3 Anhaltswerte für die Beurteilung der Wirkung von Erschütterungsimmissionen auf (für vorwiegend ruhende Beanspruchung bemessene) bauliche Anlagen enthalten, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Bauwerken nicht eintreten.

Im Rahmen einer erschütterungstechnischen Untersuchung, vgl. Unterlage 15.2, wurde geprüft, ob die aus dem Baubetrieb resultierenden Erschütterungsimmissionen zu erheblichen Belästigungen von Menschen in Gebäuden gemäß DIN 4150, Teil 2 oder zu Schäden an baulichen Anlagen gemäß DIN 4150, Teil 3 führen können.

Bezüglich der Rammarbeiten mit Vibrationsrammen zur Einbringung von Oberleitungsmasten geht die Untersuchung unter Berücksichtigung der in Abschnitt 6.5.4.3 der DIN 4150-2 benannten Maßnahmen a) bis e) von einer Konfliktfreiheit ab einem Gebäudeabstand von 8 m bei Holzbalkendecken und 25 m bei Stahlbetondecken aus. Die Maßnahmen betreffen im Wesentlichen die Information der Anwohner, sowie die Erreichbarkeit von Ansprechpartnern und werden der Vorhabenträgerin verbindlich aufgege-

ben, vgl. Nebenbestimmung A.4.5.4.1. Zusätzlich wird zur Vermeidung, dass die Arbeitsfrequenz der Geräte unter 35 Hz fällt und es zu resonanznahen Anregungen von Geschossdecken und somit zu hohen Schwingungsintensitäten kommt, verfügt, dass die Rammgeräte über ein im Betrieb veränderliches statisches Moment und eine hinreichend hohe Leistung verfügen müssen (Nebenbestimmung A.4.5.4.1).

Im Umfeld des Abstellbahnhofs Untertürkheim befinden sich die nächstgelegenen Gebäude in Abständen von 24 bis 67 m zur Baustelle. Im Bereich der Gebäude Augsburgs Straße 303 bis 321 können die minimalen Abstände bei Gründung der Oberleitungsmaste nicht eingehalten werden. In diesem Bereich ist die maximale Rammdauer während des Tageszeitraums entsprechend den Ausführungen des Anhangs 4.1.2 der Unterlage 15.2, sowie der Nebenbestimmung A.4.5.4.2 auf 8 h zu beschränken. Bei einer Beschränkung der Einwirkzeit auf 8 Stunden reduzieren sich danach die Grenzabstände auf 17 m bei Stahlbetondecken bzw. auf 5 m bei Holzbalkendecken, sodass damit eine Konfliktfreiheit herbeigeführt werden kann.

Hinsichtlich der Einwirkung der Ramm- und Verdichtungsarbeiten auf bauliche Anlagen gemäß DIN 4150-3 kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass Bauschäden ausgeschlossen werden können.

B.4.10.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Der Betrieb von Eisenbahnstrecken verursacht Erschütterungen durch fahrende Züge. Die von den Zügen ausgelösten Schwingungen werden über den (Gleis)Oberbau, das Planum und das umgebende Erdreich in die Fundamente benachbarter Gebäude übertragen. Von dort werden die Schwingungen im Gebäude weitergeleitet und können zu spürbaren Deckenschwingungen (Erschütterungen) in den Räumen führen.

Im Gegensatz zu Lärmimmissionen existieren derzeit keine gesetzlichen Bestimmungen, in denen Grenzwerte für Erschütterungsimmissionen festgelegt sind. Die Rechtsprechung hat es daher für vertretbar erachtet, die Anhaltswerte gemäß DIN 4150-2 (Erschütterung im Bauwesen: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) zur Beurteilung heranzuziehen (vgl. BVerwG Urteil vom 21.12.2010, Az. 7 A 14.09). Soweit eine immissionsschutzrechtliche Situation entscheidend durch den vorhandenen Bestand geprägt wird, ergeben sich nach vorab bezeichneter Rechtsprechung besondere Duldungspflichten, sodass Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen Vorbelastung halten, deswegen – jedenfalls in aller Regel – zumutbar sind, auch wenn sie die Anhaltswerte der DIN 4150-2 übersteigen. Ein Anspruch auf eine Verbesserung der Erschütterungssituation im Sinne einer Erschütterungssanierung besteht folglich nicht. Ein Erschütterungsschutz kann vielmehr nur dann verlangt

werden, wenn sich die Erschütterungsbelastung durch die Umgestaltung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt (vgl. Urteil vom 15. März 2000 Az. 11 A 42.97; BVerwG Urteil vom 21.12.2010, Az. 7 A 14.09). Die einschlägige Rechtsprechung nimmt unter Zugrundelegung der Wahrnehmbarkeitsschwelle erst ab einer Erhöhung der Erschütterungsimmissionen von mindestens 25% eine „wesentliche Erhöhung“ an, ab welcher sich bei zusätzlicher Überschreitung der Anhaltswerte Ansprüche auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen ergeben. Die Vorhabenträgerin ist jedoch auch unterhalb der Schwelle einer „wesentlichen Änderung“ zu Vorsorgemaßnahmen verpflichtet, soweit die durch das Vorhaben zusätzlich hervorgerufenen Erschütterungsimmissionen zu Grundrechtsverletzungen, d. h. zu potenziellen Gesundheitsgefahren führen.

Für das vorliegende Vorhaben hat die Vorhabenträgerin eine Erschütterungstechnische Untersuchung erstellen lassen und den Planunterlagen als Unterlage 15.1 beigelegt. Im Rahmen der Untersuchung wurde dabei ermittelt, ob infolge der geplanten Baumaßnahmen eine Änderung der Erschütterungssituation in der Nachbarschaft zu erwarten ist bzw. inwieweit hieraus ein Anspruch auf Schutzmaßnahmen entsteht.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass für die Bebauung westlich des Abstellbahnhofes aufgrund der Verkehrsverlagerung eine Abnahme der Erschütterungsimmissionen zu erwarten ist. Dies betrifft auch den Bereich mit Wohnbebauung an der Gaggenauer Straße und Benzstraße. Für die östlich gelegene Bebauung entlang der Augsburgener Straße, die sich überwiegend aus Wohn- und Mischgebieten zusammensetzt, werden aufgrund der Verlagerung der Güterumfahrungsstrecke 4721 und der zukünftigen Nutzung der Abstellanlage durch Personenzüge keine Überschreitungen der Anhaltswerte gemäß DIN 4150-2 erwartet. Eine Erhöhung der Beurteilungsschwingstärke um mehr als 25 % wird ausgeschlossen.

Bauliche Schäden durch Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb gemäß DIN 4150-3 sind demnach ebenfalls nicht zu erwarten.

Einwendungen mit der Forderung auf die Klassifizierung als Neubau im Hinblick auf die erschütterungstechnische Belastung wird hiermit mit Verweis auf Kapitel B.4.10.9.2 widersprochen.

Hiernach resultieren keine Ansprüche auf Erschütterungsschutz.

B.4.10.5 Immissionen durch sekundären Luftschall

Sekundärer Luftschall wird durch eine Erschütterungsimmission ausgelöst, die auf ein Gebäude oder ein Gebäudeteil trifft und dieses zu hörbaren Schwingungen anregt. Sekundärer Luftschall tritt folglich nur in den Gebäuden auf, die sich im Einwirkungsbereich von Erschütterungen befinden. Im Gegensatz zum primären, direkt auf Gebäude einwirkenden Luftschall existiert beim sekundären Luftschall kein spezielles Regelwerk zur Bestimmung von Zumutbarkeitsschwellen oder Grenzwerten. Für Ansprüche auf Schutzmaßnahmen vor sekundärem Luftschall muss daher auf § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG zurückgegriffen werden. Da diese allgemeine Regelung jedoch keine Zumutbarkeitsschwellen festlegt, ist auf Regelungen zurückzugreifen, die auf den Immissionscharakter vergleichbarer Sachlagen zugeschnitten sind. Da es sich auch beim sekundären Luftschall letztlich um verkehrsinduzierten Lärm handelt, erscheint eine Orientierung an der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) naheliegend. Dies wird auch von der Rechtsprechung so gesehen (Urteil des BVerwG vom 21.12.2010, Az. 7 A 14.09). Diese Verordnung zielt mit der Ermittlung des erforderlichen Schalldämm-Maßes der Außenbauteile eines Gebäudes in Abhängigkeit vom Außenpegel auf die Einhaltung eines Innenraumpegels, der die Zumutbarkeitsschwelle markiert. Wird diese im vorliegenden Zusammenhang herangezogen, ist - in gleicher Weise wie bei den Erschütterungsimmissionen - eine Vorbelastung schutzmindernd so wie ein Signifikanzkriterium zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin hat dieses Signifikanzkriterium analog der Erschütterungsimmissionen ab einer Steigerung von 25 % angenommen. Dieses Vorgehen ergibt sich in Anlehnung an die Rechtsprechung (vgl. BVerwG, a.a.O.) und ist aus Sicht der Anhö-rungsbehörde nicht zu beanstanden.

Die erschütterungstechnische Untersuchung (Unterlage 15.1) zeigt anhand einer Plausibilitätsbetrachtung auf, dass in keinem Bereich im Umfeld des Abstellbahnhofs bei der Beurteilungsschwingstärke, die Ausgangspunkt von sekundärem Luftschall ist, eine Erhöhung von mehr als 25 % zu erwarten ist. Vielmehr ist in einigen Bereichen mit Abnahmen der Beurteilungsschwingstärke zu rechnen. Ein Anspruch auf Schutzmaßnahmen besteht daher nicht.

B.4.10.6 Immissionen durch elektromagnetische Felder

Wesentliche Grundlage zur Beurteilung der Wirkungen elektromagnetischer Strahlung auf die menschliche Gesundheit ist die Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV). Die im Juni 2013 verabschiedete Novellierung ist am 22. August 2013 in Kraft getreten. Die Verordnung soll Menschen vor den schädlichen Auswirkungen

durch nichtionisierende Strahlung schützen. In ihr sind zur Gesundheitsvorsorge für den Menschen Grenzwerte für die Immissionen von elektrischen und magnetischen Feldern festgelegt, die beim Betrieb von Hoch- und Niederfrequenzanlagen entstehen. Mit der Novellierung entsprechen die Vorschriften dem aktuellen technischen und wissenschaftlichen Stand.

Für das elektrische Wechselfeld der Bahnüberleitungen mit 16,7 Hz (15 kV) gelten gemäß § 3 Abs. 2 der 26. BImSchV in Verbindung mit Anhang 1 folgende Grenzwerte:

- Elektrische Feldstärke: 5 kV/m
- Magnetische Induktion: 300 μ T

Diese Grenzwerte werden selbst bei stark frequentierten elektrifizierten Strecken unmittelbar unter der Oberleitung eingehalten. In den an die Bahnanlagen angrenzenden Flächen werden die Grenzwerte der 26. BImSchV damit deutlich unterschritten. Gesetzlich festgeschriebene Mindestabstände zwischen Leitungsanlagen und Wohnbebauung gibt es nicht.

Die Vorhabenträgerin hat die vorliegende Planung auch auf ihre elektromagnetische Verträglichkeit in Bezug auf Personenschutz sowie den Geräte- und Anlagenschutz untersuchen lassen (vgl. Unterlage 20.1).

Das ursprüngliche Gutachten wurde dahingehend kritisiert, dass für die Abstellbereiche lediglich ein Fahrstrom von 200 A angenommen wurde. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin die Eingangsprämissen des Gutachtens dahingehend geändert, dass entsprechend der neuen RiL 997.0100A1 und A2 (Stand 1.4.2020) für die Bewertung des Personenschutzes nach der 26. BImSchV nun ein Fahrstrom von 560 A als thermischer Grenzstrom gleichzeitig für alle Fahrleitungen und Speiseleitungen zu Grunde gelegt wird. Für die Bewertung des Schutzes von technischen Einrichtungen wurden differenzierte Ströme anhand der nutzbaren freien Fahrwege (je 2 S-Bahn- und 2 Fernbahnzüge) im beschleunigten Betrieb für die stärkste örtliche Belastung angesetzt. Das überarbeitete Gutachten war Teil der Anhörung zur Planänderung.

Das Gutachten zieht in nicht zu beanstandender Weise für die Bewertung des Personenschutzes die Grenzwerte der 26. BImSchV heran. Die Störfestigkeit von Geräten und Anlagen wird richtigerweise anhand der DIN EN 61000-6-1, -6-2 und -4-8 beurteilt.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die durch das Vorhaben des PFA 1.6b erzeugten elektrischen und elektromagnetischen Felder die Grenzwerte und Vorgaben zur elektromagnetischen Verträglichkeit und Elektrosicherheit auch ohne zusätzliche

Schutzmaßnahmen einhalten. Unabhängig hiervon wird empfohlen, die Gleisvermaschung besonders eng auszuführen, um möglichst alle Schienen an der Rückstromführung zu beteiligen. Dieser Empfehlung schließt sich sowohl die Anhörungsbehörde als auch die Planfeststellungsbehörde an. Aufgrund der Einhaltung der Grenzwerte ist dies jedoch der Vorhabenträgerin überlassen.

Der vorgetragene Vorwurf eines Gefälligkeitsgutachtens wird zurückgewiesen, da hierfür keinerlei hinreichenden Anhaltspunkte bestehen.

Somit ist davon auszugehen, dass durch die betriebsbedingten elektromagnetischen Felder keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu befürchten sind. Alle diesbezüglichen Einwendungen werden daher zurückgewiesen

B.4.10.7 Lichtimmissionen

Licht gehört gemäß § 3 Abs. 1 und Abs. 2 BImSchG zu den Immissionen, die je nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder für die Nachbarschaft herbeizuführen. Dementsprechend kann Licht eine schädliche Umwelteinwirkung darstellen. Der Gesetzgeber hat bisher keine Regelungen zur Bestimmung der immissionsschutzrechtlichen Erheblichkeitsgrenzen für Lichtimmissionen erlassen. Allerdings existieren Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI). Grundsätzlich gilt das Vermeidungs- und Minimierungsgebot. Die Vorhabenträgerin hat die Thematik der Lichtimmissionen im UVP-Bericht (Unterlage 13.1) sowie im Erläuterungsbericht aufgegriffen. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des näheren Wohnumfeldes wird beim Aufstellen und im Betrieb der Beleuchtungsanlagen darauf geachtet, dass die Lampen so ausgerichtet werden, dass der Lichtkegel ausschließlich auf das Betriebsgelände gerichtet ist. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist hiermit die Thematik ausreichend gewürdigt eine geforderte Nebenbestimmung ist nicht notwendig.

Erhebliche Belästigungen sowie weitergehende schädliche Auswirkungen sind nicht zu befürchten.

B.4.10.8 Stoffliche Immissionen

Der Zulassung des Vorhabens stehen keine Gründe der Luftreinhaltung entgegen.

Die betriebsbedingten Auswirkungen sind mit denen des heutigen Güterbahnhofs vergleichbar.

Baubedingt kann es zu Beeinträchtigungen durch Staubimmissionen kommen. Laut den Vorgaben des Luftreinhalte-/Aktionsplan des Regierungspräsidiums Stuttgart für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart (2005) sind zukünftig bei Großbaustellen im Stadtgebiet Stuttgart Staubminderungspläne zu erstellen. Entsprechend hat die Vorhabenträgerin ein solches Vorbeugungs-, Sicherungs- und Überwachungskonzept (VSÜK) für die Arbeiten im Rahmen des PFA 1.6b vorgelegt, vgl. Unterlage 21.1. Es basiert auf den Vorgaben des Merkblatts der Stadt Stuttgart für Staubminderung auf Großbaustellen (2010), den im Luftreinhalteplan Stuttgart definierten Maßnahmen sowie Erfahrungen mit den derzeit laufenden Teilbaustellen von S21. Hierin werden eine Vielzahl von Maßnahmen benannt, die zur Minderung der Belastung durchgeführt werden. Sie sind entsprechend der Nebenbestimmung A.4.5.5 umzusetzen.

Gemäß der Stellungnahme der Stadt Stuttgart sind diese nahezu vollständig. Zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen hat die Vorhabenträgerin mehrheitlich zugestimmt. Diese sind unter dem Punkt Zusagen A.5.1.1 aufgeführt.

Die Maßnahmen zum Schutz vor stofflichen Immissionen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend. Weitergehende Forderung, insbesondere nach zusätzlichen Maßnahmen bezüglich Feinstaub sind nicht erforderlich. Insoweit verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Verordnung der Landesregierung zur Verbesserung der Luftqualität in Gebieten mit hoher Luftschadstoffbelastung.

B.4.10.9 Stellungnahmen und Einwendungen zum Immissionsschutz

Soweit Einwendungen zum Immissionsschutz vorgetragen wurden, sei zunächst auf die dazu ergangenen Entscheidungen im Verfügenden Teil unter der Ziffer A.4.5 sowie auf die zugehörigen in den vorstehenden Kapiteln dargestellten Ausführungen und Begründungen verwiesen. Dem entgegenstehende Einwendungen auch zu nur allgemein vorgetragene Forderungen bzw. Befürchtungen werden zurückgewiesen. Des Weiteren müssen auch Forderungen, welche sich z. B. durch Ergänzungen der Planunterlagen oder Nebenbestimmungen der Planfeststellungsbehörde erledigt haben, nicht weiter gewürdigt werden. Sonstige spezifische Einwendungen zur Immissionsschutzthematik werden in den nachfolgenden Kapiteln gewürdigt.

B.4.10.9.1 Anwendungsbereich 16. BImSchV

Für sämtliche Fahrgeräusche, die innerhalb des Abstellbahnhofs durch Zugbewegungen entstehen, ist der Anwendungsbereich der 16. BImSchV eröffnet. Hierfür ist nicht Voraussetzung, dass die Geräusche von Gleisen, die ausschließlich oder überwiegend

dem Personen- oder Güterverkehr dienen, herrühren. Einwendungen, die für Ein- und Ausfahrten in bzw. aus dem Abstellbahnhof die Beurteilung des auftretenden Lärms nach der TA Lärm fordern, werden zurückgewiesen. Diese Frage ist höchstrichterlich geklärt (BVerwG, Urt. v. 09.09.2013, Az. 7 B 2.13, Rn. 7 f. und 10). Diese Einordnung lässt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls auf die Zu- und Abfahrten zu den Reinigungsanlagen übertragen, da es auch bei diesen Zugbewegungen allein auf die hierdurch erzeugten Emissionen ankommt.

B.4.10.9.2 Abgrenzung zwischen einem Neubau und einer wesentlichen Änderung

i.S.d. 16. BImSchV

Die Vorhabenträgerin qualifiziert die Errichtung des Abstellbahnhofs samt Reinigungsanlagen zurecht nicht als Neubau im Sinne der 16. BImSchV. Bei der Abgrenzung zur wesentlichen Änderung kommt es maßgebend auf das räumliche Erscheinungsbild im Gelände an. Die Vorhabenträgerin verweist überzeugend darauf, dass das Gebiet, auf dem der Abstellbahnhof errichtet wird, bislang als Güterbahnhof genutzt wurde. Damit liegt bereits nach dem äußeren Erscheinungsbild eine eisenbahnspezifische Nutzung vor. Dabei kommt es nicht auf die bisherige konkrete Gestalt oder Nutzung an, sondern darauf, ob Abstellanlagen bereits vorhanden waren (vgl. BVerwGE 124, 334, 336). Für die hinzukommenden Reinigungsanlagen gilt wegen des bestimmenden äußeren Erscheinungsbildes nichts anderes.

B.4.10.9.3 Anwendung von Betriebsregelungen als Mittel des Lärmschutzes

Stellungnahmen, die betriebliche Regelungen als Schallschutzmaßnahme fordern, werden zurückgewiesen. Dies betrifft die Forderung nach einer Einschränkung des Nachtbetriebs sowie den Ausschluss der Nutzung des Abstellbahnhofs durch Güterzüge. Derartige Regelungen sind zwar grundsätzlich nicht ausgeschlossen, können aber nur in sehr begrenzten Ausnahmefällen zum Einsatz kommen. Dies kommt nur in Frage, wenn ein angemessener Schutz vor Schienenverkehrslärm mit dem Instrumentarium der §§ 41 ff. BImSchG nicht sichergestellt werden kann, also durch eine Gestaltung des Schienenweges (§ 41 Abs. 1 BImSchG), durch ergänzenden baulichen Schallschutz (§ 42 Abs. 1 BImSchG) und hilfsweise durch Entschädigung (§ 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Im vorliegenden Fall ist ein angemessener Schutz durch ergänzenden (passiven) baulichen Schallschutz möglich (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.11.2016, Az. 3 C 5.15).

B.4.10.9.4 Berücksichtigung und Einordnung von Signalhörnern

Bezüglich der vorgeworfenen Nichtbeachtung von Immissionen aus Signalhörnern/Makrofonen (Pfeif- und Signalhornprobe) hat die Vorhabenträgerin im Nachgang zum Erörterungstermin am 09.03.2020 eine gutachterliche Stellungnahme erstellen lassen. Hiernach fällt die Betätigung des Signalhorns als bahnintern nach RIL 493 vorgeschriebene Funktionsüberprüfung kurz vor Fahrtantritt und als den Fahrbetrieb unmittelbar vorbereitende Tätigkeit in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Mit Bezug auf das Urteil des BVerwG vom 22.11.2018, Az.: 7 C 7/17, Rn. 20 ist die Signalhornprüfung dem Aufrüstvorgang, der unmittelbar vor Fahrtantritt erfolgt, zuzuordnen. Diese vorbereitende Tätigkeit ordnet die Planfeststellungsbehörde wie die Vorhabenträgerin dem sich hieran unmittelbar anschließenden Fahrvorgang zu.

B.4.10.9.5 Einstufung der Schutzbedürftigkeit entsprechend der Nutzung

Aufgrund der Darlegungen der Anhörungsbehörde kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Entschluss, dass im Bereich der Immissionspunkten Nr. 81 bis Nr. 85 (gemäß Unterlage 14.4) eine tatsächliche Wohnnutzung stattfindet. Die Einstufung als Gebiete mit vorwiegend gewerblichen Anlagen erscheint hier nicht angebracht, obwohl das Gebiet laut Bebauungsplan sogar als Industriegebiet ausgewiesen ist. Laut Ausführung der Anhörungsbehörde hat die Landeshauptstadt Stuttgart der Anhörungsbehörde auf Nachfrage mitgeteilt, dass der Großteil der Wohngebäude bereits vor dem Bebauungsplan 1936/28, der das Gebiet als Industriegebiet ausweist, vorhanden waren. Laut Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde wäre eine Einstufung als Gebiet mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen angebracht, da jedoch die in Unterlage 14.4 prognostizierten Werte selbst die Richtwerte für ein Gebiet mit vorwiegend Wohnungen einhält, ist eine Korrektur nicht notwendig. Sollten sich jedoch größere Änderungen am Bauablauf oder der Planung ergeben ist dies, u. a. vom Immissionsschutzbeauftragten, zu prüfen.

Diese Gebietszuordnung wirkt sich gleichwohl insbesondere auf die Betrachtungen zum Verkehrslärm nach der 16. BImSchV aus. Weil die in Rede stehenden Immissionspunkte zuvor als Gewerbegebiete qualifiziert wurden, schied eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 2 16. BImSchV auch dann aus, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Da eine solche Erhöhung der Pegel an diesen Immissionspunkten mit dem Vorhaben zum

Teil verbunden ist, entfaltet deren Einordnung als Wohnnutzung Relevanz für die Frage, ob dort eine wesentliche Änderung des Schienenweges vorliegt.

Mit Ausnahme des IP 85 (Gaggenauer Straße 4) kommt es an allen übrigen Immissionspunkten zu einer weiteren Steigerung des über 60 dB (A) liegenden Beurteilungspegels zur Nachtzeit. Wie bereits dargestellt scheidet aktiver Lärmschutz als Schutzvorkehrung wegen Unverhältnismäßigkeit aus. Für die Betroffenen besteht je nach betroffener Fassade dem Grunde nach Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für passiven Lärmschutz. Allerdings wird dieser bereits aus der Gesamtlärbetrachtung auch für die Immissionspunkte 81-85 (Bezeichnung gemäß Unterlage 14.4) gewährt, sodass diese Ansprüche bereits unter Nebenbestimmung A.4.5.2 formuliert wurden. Einzig für das Erdgeschoss der Gaggenauer Straße 23/1 ergab sich ein Anspruch auf passiven Lärmschutz nicht bereits aus der Gesamtlärbetrachtung. Da die Verkehrslärmbelastung auch dort zu einer wesentlichen Änderung führt, war auch insoweit ein Aufwendungsersatzanspruch nach der 24. BImSchV zu gewähren. Dieser Schutzfall ist in der Tabelle unter Nebenbestimmung A.4.5.2 aufgenommen worden.

B.4.10.9.6 Geruchsimmissionen

Bemängelt wurde von Einwendern die fehlende Betrachtung von Geruchsbelästigungen, insbesondere von Toiletten, der Waschanlage oder dem Containerstandort. Von dem Vorhaben und insbesondere den genannten Anlagenteilen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht mit relevanten Geruchsbelästigungen zu rechnen. Es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne einer schädlichen Umwelteinwirkung durch Geruchsemissionen hervorgerufen, daher ist eine Überarbeitung der Planlagen nicht notwendig.

B.4.11 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Beim Abstellbahnhof Untertürkheim handelt es sich ausschließlich um anthropogen stark veränderte, aufgeschüttete und mit technogenen Beimengungen angereicherte sowie versiegelte und überbaute Böden. Die Bodenfunktionen im Naturhaushalt werden von diesen Böden nur in so geringem Maß erfüllt, dass sie als fehlend bewertet werden. Die stattfindenden Bodenumlagerungen und Überbauungen treffen ausschließlich stark veränderte Böden. Diese Veränderungen sind nicht als wesentliche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen zu werten. Es kommt daher zu keinen bau-, anlage- oder betriebsbedingten Auswirkungen.

Aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde bestehen gegenüber der Planung keine Bedenken. Durch die Planung bestehen keine erheblichen Auswirkungen auf das

Schutzgut Boden. Eine Bilanzierung nach Bodenschutzkonzept Stuttgart (BOKS) ergibt keine Änderung der Bilanz.

Bzgl. evtl. geplanter Geländemodellierungen gelten die nutzungsspezifischen Anforderungen des BBodSchG bzw. BBodSchV.

Zulässig ist der Einbau oberhalb des Bemessungswasserstandes entsprechend den Kriterien der „Handlungshilfe für die Verwertung von Gleisschotter in Baden-Württemberg“ (Stand März 2008) des Umweltministeriums Baden-Württemberg.

Altlasten und Altlastenverdachtsflächen

Im Bereich der Baumaßnahme sind Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen im Sinne des § 2 BBodSchG bekannt, ferner wurden im Rahmen des 2. - 5. Erkundungsprogramms zum Trassenprojekt Stuttgart 21 weitere Kontaminationsherde im Gleiskörper und in den unterlagerten Bodenschichten festgestellt. Zur Sicherstellung des fachgerechten Umgangs mit potentiell kontaminiertem Bodenmaterial und zur Vermeidung negativer Auswirkungen, insbesondere auf das Grundwasser werden Maßnahmen unter A.4.6 festgesetzt. Diese Maßnahmen stellen nach Auskunft der Vorhabenträgerin zum Teil die Regelvorgehensweise dar bzw. erhielten die Zustimmung der Vorhabenträgerin.

Aushubüberwachung

Die Aushub- bzw. Ausbruchmaßnahmen sind vom Sachverständigen für Wasserwirtschaft (A.4.2) zu überwachen. Die Überwachung umfasst mindestens folgende Maßnahmen: organoleptische und analytische Überwachung des Aushubs, Aushubseparierung (belastet/unbelastet), repräsentative Beprobung der Baugrubensohle und -wandungen, bedarfsweise Beprobung von freigelegtem Grundwasser Bericht (inkl. Aussagen zur Schadensausdehnung). Bei Feststellung organoleptischer Auffälligkeiten sind diese der unteren Wasserbehörde unverzüglich zu melden und die erforderlichen Untersuchungen mit diesen abzustimmen.

B.4.12 Landwirtschaft

Belange der Landwirtschaft sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Die höhere Landwirtschaftsbehörde begrüßt ausdrücklich die Schonung landwirtschaftlicher Flächen durch die geplanten Maßnahmen zum Eingriffsausgleich.

B.4.13 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Die zuständigen Fachbehörden wurden durch die Anhörungsbehörde im Verfahren beteiligt. Diese haben keine Bedenken geäußert. Denkmale oder archäologische Kulturdenkmäler sind nicht betroffen. Hinsichtlich Zufallsfunden wird auf § 20 DSchG hingewiesen.

B.4.14 Brand- und Katastrophenschutz

Im Erläuterungsbericht hat die Vorhabenträgerin ausführlich dargelegt, dass die Planung auch unter Berücksichtigung der Vorgaben des Brand- und Katastrophenschutzes genehmigungsfähig ist (vgl. Unterlage 1, Kapitel 10.5, sowie Unterlage 10).

Die Vorgaben der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ werden eingehalten.

Das Brand- und Katastrophenschutzkonzept der Vorhabenträgerin vermag sowohl die Selbstrettung der im Abstellbahnhof Beschäftigten als auch deren Fremdrettung durch die Rettungsdienste sicherzustellen. Hierzu sind Rettungswege auf der freien Strecke unmittelbar im Anschluss an den Gefahrenbereich vorgesehen. Zur Selbst- und Fremdrettung dienen die angrenzenden nichtöffentlichen Zufahrtsstraßen sowie die beantragten zusätzlichen befestigten Flächen im Umfeld der Stellwerke und des IRA-Technikgebäudes bzw. der Außenreinigungsanlage. Die Rettungszufahrt zum Bahnkörper wird von der Augsburger Straße über die nichtöffentliche Zufahrt geführt.

Die Branddirektion Stuttgart fordert in ihrer Stellungnahme, für die vorgesehene Oberleitungsanlage eine automatische Bahnerdung vorzusehen.

Die Vorhabenträgerin lehnt diese Forderung mit Hinweis auf die einschlägige EBA-Richtlinien zurecht ab. Eine automatische Bahnerdung (Oberleitungsprüfeinrichtung) ist zwar in Tunneln und in geschlossenen Hallen vorzusehen, nicht indes bei einer Abstellanlage wie der vorliegenden. Eine Verpflichtung der Vorhabenträgerin zu einer automatischen Bahnerdung lässt sich aus dem einschlägigen Regelwerk nicht begründen.

B.4.14.1 Außenreinigungsanlage (ARA)

Die Vorhabenträgerin errichtet auf dem Gelände des Abstellbahnhofes Untertürkheim eine Außenreinigungsanlage für Züge. Für diese ließ sie ein Brandschutzkonzept erstellen (vgl. Unterlage 10.3), das den Nachweis der Machbarkeit einer vorgabengerechten Rettung erbringt. Die Bewertung des Gebäudes als Teil einer planfestzustel-

lenden Bahnanlage erfolgt grundsätzlich anhand des AEG und der EBO. Für die brand-
schutztechnische Beurteilung hat das Gutachterbüro in nicht zu beanstandender Weise
die Landesbauordnung (LBO) herangezogen.

Die Gebäudebereiche der ARA werden als Wetter- und Immissionsschutzhülle geplant.
Die Arbeitsplätze im Technikanbau sind während des Reinigungsprozesses besetzt.
Der ein Stockwerk umfassende Gebäudekomplex der ARA umfasst die Waschhalle für
Züge sowie ein Funktionsgebäude mit Technik- und Sozialräumen. Die Gebäudeteile
werden baulich voneinander getrennt. Die Gebäudebereiche werden mit einer brand-
schutztechnisch ungeschützten Stahltragkonstruktion errichtet, wobei es bauliche Un-
terteilungen zwischen der Hallennutzung und dem Technikanbau gibt. Erschlossen
wird der Gebäudekomplex über mehrere direkte Zugänge.

Brandgefahrenquellen sind im Bereich der Waschhalle insbesondere die Züge, die hier
gereinigt werden, sowie elektrische Installationen und technische Anlagen. Das Ge-
bäude wird mit einer Feuerwehrezufahrt gemäß DIN 14090 versehen und kann auf der
nördlich gelegenen Seite von der Augsburgener Straße über die werksinterne Straße von
der Feuerwehr angefahren werden. Die werksinterne Straße ist von der Augsburgener
Straße durch eine Zufahrtsschranke abgetrennt. Dort befindet sich ein Pfortnerhaus mit
einer täglich über 24 Stunden besetzten Stelle, in dem es auch ein Schlüsseldepot mit
allen Generalhauptschlüsseln gibt. Der befahrbare Weg im nördlichen Bereich dient
auch als Bewegungsfläche für die Feuerwehr.

Damit bei einem Einsatz der Feuerwehren die Oberleitungen abgeschaltet und geerdet
werden können, sind im Gebäude der ARA entsprechende Einrichtungen vorgesehen.
Die Löschwasserversorgung wird aus dem öffentlichen Leitungsnetz sichergestellt. Die
Vorgaben der Löschwasserrückführungsrichtlinie Baden-Württemberg werden im Rah-
men der Ausführungsplanung berücksichtigt und auch mit den zuständigen Fachbe-
hörden abgestimmt.

Für die Waschhalle werden der 1. und der 2. Rettungsweg über die Türen ins Freie
und über zwei Durchgänge im Technikanbau sichergestellt. Die Fluchtwege werden
durch nachtleuchtende Piktogramme gekennzeichnet. Da in der ARA im Schichtbetrieb
rund um die Uhr gearbeitet wird, ist zudem eine Sicherheitsbeleuchtung vorgesehen.

Im Anhörungsbericht weist die Anhörungsbehörde darauf hin, dass der Lagerraum im
Technikanbau der Außenreinigungsanlage in den Anwendungsbereich der Industrieb-
aurichtlinie falle. Die Anforderungen für die Rauch- und Wärmeableitung sind für den
mehr als 200 m² großen Lagerraum nicht eingehalten. Sie empfiehlt der Planfeststel-
lungsbehörde die Prüfung durch ihre Fachstelle. Dem ist die Planfeststellungsbehörde

nachgekommen. Das zuständige Referat kommt zu dem Ergebnis, dass die Abweichung einer gesonderten Entscheidung (Zustimmung im Einzelfall (ZiE) bzw. Zulassung durch das CSM-Verfahren) bedarf, für die die Vorhabenträgerin einen Antrag beim Referat zu stellen hat. Da es sich bei dieser Frage gemessen an den im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu beurteilenden Sachverhalten um ein technisches Detail handelt, das selbst bei zusätzlichen Randbedingungen aus der Entscheidung weder die Abwägung noch Belange Dritter berührt, hat die Planfeststellungsbehörde diese Entscheidung einem Ergänzungsbeschluss, der die zusätzlich formulierten Forderungen aus der Entscheidung aufnehmen wird, gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG vorbehalten.

Die Entrauchung der Waschhalle sowie die Anordnung und der Einbau der Rauch- und Wärmeanlagen orientieren sich an Nr. 5.7.1.2 der IndBauRL bzw. der DIN 18232. Nach Darlegung der Vorhabenträgerin werden die entsprechenden Vorgaben eingehalten, was auch für die Gesamtgröße der Raumflächen sowie der Zuluftflächen gelte. Die Fachbehörden haben hiergegen keine Bedenken vorgetragen.

Die Planung sieht vor, dass alle Gebäudebereiche mit tragbaren Handfeuerlöschern ausgestattet werden. Die Platzierung und Errichtung der Hydranten wird in Abstimmung mit der Feuerwehr Stuttgart erfolgen. Gleiches gilt für die Erstellung der Feuerwehrpläne.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, auch während der Bauphase Maßnahmen zum Brandschutz durchzuführen. So werde in Abstimmung mit den Fachbehörden sichergestellt, dass das Gebäude für Fahrzeuge der Feuerwehr erreichbar bleibe und die Rettungswege sowie die Flächen zur Aufstellung von Rettungsgeräten jederzeit freigehalten würden.

B.4.14.2 Innenreinigungsanlage (IRA) und Technikgebäude

Die Vorhabenträgerin errichtet auf dem Gelände des Abstellbahnhofes Untertürkheim eine Innenreinigungsanlage für Züge samt Technikgebäude. Für diese ließ sie ein Brandschutzkonzept erstellen (vgl. Unterlage 10.4). Auch damit wird die Machbarkeit der Rettung nachgewiesen. Forderungen nach Einhaltung der Versammlungsstättenverordnung (VStättVO) werden zurückgewiesen, diese sind für die vorliegenden Räume nicht einschlägig.

Die Anhörungsbehörde macht darauf aufmerksam, dass von der Grundregel des § 7 Abs. 1 Nummer 2 LBO AVO insoweit abgewichen wird, als die dort geforderte Unterteilung ausgedehnter Gebäude in Abständen von nicht mehr als 40 m durch innere

Brandwände im bestehenden Brandschutzkonzept nicht gewährleistet sei. Sie regt die Prüfung durch die Fachstelle beim Eisenbahn-Bundesamt an. Auch dieser Forderung ist die Planfeststellungsbehörde durch Beteiligung des entsprechenden Referats nachgekommen. Es kommt zu dem Ergebnis, dass über diesen Sachverhalt durch eine Entscheidung (Zustimmung im Einzelfall (ZiE) bzw. Zulassung durch das CSM-Verfahren) zu befinden sei. Hierfür habe die Vorhabenträgerin einen entsprechenden Antrag zu stellen. Die Planfeststellungsbehörde hält auch diesen Punkt (vergleiche oben zum Technikanbau der Außenreinigungsanlage) für ein technisches Detail, dass der grundsätzlichen Zulassung des Vorhabens nicht entgegensteht. Die Planfeststellungsbehörde behält die abschließende Entscheidung daher einem Ergänzungsbeschluss vor, der die Randbedingungen aus der Entscheidung aufnehmen wird.

B.4.15 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Durch die Realisierung des Abstellbahnhofs sind zahlreiche Kommunikations-, Versorgungs-, und Entsorgungsleitungen betroffen. Teilweise wird die Verlegung von Leitungen notwendig.

Die Leitungsbetreiber wurden im Anhörungsverfahren beteiligt. Die in den Stellungnahmen der Betreiber abgegebenen Hinweise sind von der Vorhabenträgerin zu beachten.

Von den zahlreichen Leitungsträgern, die am Verfahren beteiligt wurden, haben nur die Unitymedia BW GmbH, die Netze BW Wasser GmbH sowie die Netze BW GmbH auf ihre Leitungen und Rohre im Vorhabengebiet hingewiesen.

Die Leitungsträger haben gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken geäußert, legen aber umfangreiche Bestimmungen zum Schutz ihrer Leitungen vor und erachten es insbesondere für notwendig, dass die Vorhabenträgerin vor Baubeginn Einsicht in die Planunterlagen zum Leitungsnetz nimmt bzw. Kontakt mit dem zuständigen Betriebsmeister oder dem ausführenden Tiefbauunternehmen aufnimmt. Soweit aus den Planunterlagen ersichtlich, seien notwendige Änderungen an der Leitungsführung grundsätzlich technisch möglich, es wird allerdings um eine frühzeitige technische Abstimmung und Lösungserarbeitung gebeten. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die vorgelegten Schutzbestimmungen zu beachten und die Leitungsträger bzw. die ausführenden Tiefbauunternehmen vor einer Änderung ihrer Anlagen zu kontaktieren. Auf die entsprechenden Zusagen unter Kapitel A.5.6 und A.5.7 wird verwiesen. Viele von der Netze BW vorgelegte Schutzbestimmungen werden von der Vorhabenträgerin allerdings als zu pauschal und nicht erforderlich abgelehnt. Die Planfeststellungsbehörde hält eine enge Abstimmung mit dem Leitungsträger jedoch für zwingend erforderlich, um eine sichere Bauausführung zu gewährleisten. Die Vorhabenträgerin wird daher zur

Abstimmung der vorgesehen Schutzmaßnahmen entsprechend der Nebenbestimmungen A.4.8.1 und A.4.8.2 verpflichtet.

Durch die verfügbaren Nebenbestimmungen ist der Schutz der öffentlichen Ver- und Entsorgungsanlagen ausreichend berücksichtigt worden.

B.4.16 Straßen, Wege und Zufahrten

Die Erschließung des Abstellbahnhofs Untertürkheim erfolgt im Bestand ausschließlich über die Augsburgener Straße. Die vorhandene Zufahrt sollte entsprechend umgebaut werden. Durch die Landeshauptstadt Stuttgart wurden Einwendungen gegen die Planung der Zufahrt von der Augsburgener Straße in den Abstellbahnhof vorgebracht. Hierbei ging es vor allem um Aspekte der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs. Nach diversen Abstimmungen mit der Landeshauptstadt Stuttgart konnte eine Lösung gefunden werden, die alle Anforderungen an die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs erfüllt. Durch bauliche Anpassungen, den Ausschluss bestimmter Fahrbeziehungen und die Integration einer zweiten Zufahrt in das Konzept konnten die Bedenken ausgeräumt werden. Die technischen Sicherungen erfolgen nach dem aktuellen Stand der Technik. Die explizite Festlegung von Signalgebern ist nicht Gegenstand der Planfeststellung und wird erst im Nachgang zum Verfahren über verkehrsrechtliche Anordnungen final abgestimmt und entschieden. Die grundsätzliche Machbarkeit, insbesondere der separaten Linksabbiegerspur, ist in den Planfeststellungsunterlagen nachgewiesen. Weitere Details sind Gegenstand von verkehrsrechtlichen Anordnungen im Nachgang zum Planfeststellungsverfahren. Die Fußgängerfurt sowie ein zwischenzeitlich vorgesehener Z-Überweg werden aufgrund der Zusagen, die auf die Einwendungen der SSB abgegeben wurden, nicht erforderlich. Die Querung der Fußgänger wird im Bereich der SSB-Station „Eszet“ mittels der vorhandenen Furten sichergestellt.

B.4.16.1 Betroffene Straßenbauwerke

Das vorliegende Vorhaben ist mit den Belangen des Straßenwesens vereinbar. Es werden jedoch einzelne Straßenbauwerke tangiert. Die zuständige Abteilung 4 des RP Stuttgart weist zurecht auf die Sicherheitsaspekte der betroffenen Anlagen hin. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass mechanische Beschädigungen der Widerlager, Pfeiler und des Überbaus des Brückenbauwerks der B14 (BW 7221 686) vermieden werden. Sollten Verfahren zum Einsatz kommen, die Einfluss auf die Standsicherheit des Bauwerks haben, sind die entsprechenden Ausführungsunterlagen vor Beginn der Bauarbeiten dem RP Stuttgart zur Prüfung vorzulegen.

Es ist außerdem sicherzustellen, dass eine Hauptprüfung der Teilbauwerke C1 und C2 der Hochstraßenbrücke (BW 7221 686 C1/C2) nicht eingeschränkt wird. Zudem darf der Umbau des Güterbahnhofs eine spätere Instandsetzung der nicht verhindern.

B.4.16.2 Einwendungen und Forderungen bezüglich verkehrlicher Belange

Soweit Einwendungen zu verkehrlichen Belangen vorgetragen wurden, sei zunächst auf die von der Vorhabenträgerin erteilten Zusagen unter A.5 sowie auf die zugehörigen in den vorstehenden Kapiteln dargestellten Ausführungen und Begründungen verwiesen. Dem entgegenstehende Einwendungen auch zu nur allgemein vorgetragenen Forderungen bzw. Befürchtungen werden zurückgewiesen. Des Weiteren müssen auch Forderungen, welche sich z. B. durch Ergänzungen der Planunterlagen oder Nebenbestimmungen der Planfeststellungsbehörde erledigt haben, nicht weiter gewürdigt werden. Sonstige spezifische Einwendungen werden in den nachfolgenden Kapiteln gewürdigt.

Verlegung S-Bahntrasse

In zahlreichen Einwendungen wird vorgetragen, dass die vorgesehene Maßnahme den Umbau und die Verlegung der S-Bahn-Trasse von und nach Esslingen erforderlich mache und dies den S-Bahn-Betrieb Richtung Esslingen – Plochingen und Richtung Fellbach – Waiblingen für mindestens ein Jahr stark beeinträchtige. Dies sei nicht hinnehmbar. Die Vorhabenträgerin widerspricht zurecht diesem Vorbringen und weist darauf hin, dass der hier zu beurteilende Abschnitt keine Verlegung und keinen Umbau der S-Bahn-Trasse bedinge. Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Vorbringen der Vorhabenträgerin für sachlich korrekt. Die S-Bahn-Gleise verlaufen im westlichen Bereich der Eisenbahn-Infrastruktur parallel zur Benzstraße, wohingegen der Abstellbahnhof im östlichen Bereich zur Augsburgsburger Straße hin entstehen soll.

Abstimmung Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)

Die SSB möchte durch Auflagen/Zusagen sichergestellt wissen, dass es durch die Zufahrt/Überfahrt – in welcher planerischen Detailausgestaltung auch immer – nicht zu rückstaubedingten Behinderungen des Stadtbahnbetriebs kommt. Die Vorhabenträgerin sagt dies zu und wird im Rahmen der Ausführungsplanung die entsprechenden Details in Abstimmung mit der SSB festlegen.

Güterverkehr/Hafen

Zu dem Vorbringen der DB Cargo AG führt die Vorhabenträgerin aus, dass die Zu- und Abfahrten zum bzw. vom Hafen Stuttgart vom PFA 1.6b nicht tangiert werden und nach

allen Richtungen hin gewährleistet bleiben. Sollten ggf. bauzeitlich bedingte Auswirkungen auftreten, werde sich die Vorhabenträgerin rechtzeitig mit der DB Cargo abstimmen. Sinngemäß Gleiches gilt für die angesprochenen Fahrmöglichkeiten auf Strecke 4726 (Richtung Waiblingen), Strecke 4711 (Richtung Stuttgart-Bad Cannstatt wegen möglichen Umleitungen) und Strecke 4720 (Kornwestheim). Auch diese Relationen sind nicht vom PFA 1.6b betroffen und bleiben bestehen. Die Kapazitäten für den Güterverkehr werden nach der Planung durch den PFA 1.6b nicht verringert, so dass die Befürchtung, das Vorhaben könne zu einer Reduzierung der Rückstaugleise führen, laut Vorhabenträgerin nicht begründet ist. Dies gilt nach Aussage der Vorhabenträgerin auch für die Güterzugwendegleise. Auch diese liegen im Bereich des PFA 1.6a und werden im Zuge von dessen Umsetzung realisiert und in Betrieb genommen. Die Vorhabenträgerin hat erläutert, dass bis zur Inbetriebnahme der neuen Güterzugwendegleise die heute zur Zugwende genutzten Gleise in Betrieb bleiben. Es sind daher keine negativen Auswirkungen zu befürchten.

Baustellenverkehr/Arlbergdurchlass, Augsburg Straße

Befürchtungen einer Einwenderin, durch umfangreiche Transportfahrten zu der Baustelle und davon weg komme es zu einer deutlichen Zunahme an gefährlichen Verkehrssituationen, werden zurückgewiesen. Das vorlegte Konzept sieht eine primäre Nutzung der Bahnanlagen zum Transport von Baumaterialien und zum Abtransport von Aushub vor. Die Eingriffe in den Straßenverkehr und den Verkehrsfluss der Augsburg Straße werden so gering wie möglich gehalten. Änderungen und deren Auswirkungen werden mit der Stadt Stuttgart abgestimmt. Durch geeignete verkehrsregelnde Maßnahmen werden Verkehrsströme gelenkt, um gefährliche Situationen zu vermeiden. Kontaminiertes Material wird entsprechend der gesetzlichen Regelungen transportiert und entsorgt.

B.4.17 Kampfmittel

Aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und Bombardierungen, die während des 2. Weltkrieges stattfanden, hält es der Kampfmittelbeseitigungsdienst BW für geboten, im Vorfeld von jeglichen Bau(Planungs-)verfahren eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen. Alle nicht vorab untersuchten Bauflächen sind daher als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen. Die Planung der Vorhabenträgerin sieht entsprechende Erkundungen vor.

B.4.18 Sonstige öffentliche Belange

B.4.18.1 Belange von Personen mit Behinderung bzw. Einschränkungen

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde trägt die Planung den Belangen von Personen mit Behinderung bzw. Mobilitätseinschränkungen in ausreichendem Maße Rechnung.

Der im Verfahren beteiligte Dachverband Integratives Planen und Bauen e. V. (DIPB) merkt in seiner Stellungnahme an, dass in den Unterlagen Angaben zur geplanten Nutzung des projektierten Abstellbahnhofs Untertürkheim fehlten. Im Erläuterungsbericht seien zwar im Abschnitt 5.3 die "Erschließungs-, Außenanlagen, Hochbauten und konstruktive Bauwerke im Abstellbahnhof Untertürkheim" textlich beschrieben, es fänden sich jedoch keinerlei Aussagen zur Frage, ob für diese Anlage eine barrierefreie Ausgestaltung vorgesehen sei bzw. wie die Arbeitsabläufe sich gestalteten. Analog den Regelungen des § 39 Abs. 2 Nr. 19 LBO müsse für diese neu geschaffene "Nutzungseinheit" eine barrierefreie Ausgestaltung vorgesehen werden. Sowohl die Bauwerke als auch deren Zugangswege seien so herzustellen, dass der Beschäftigung von Menschen mit Behinderung nichts im Wege stünde.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierzu, dass die LBO und damit zugleich deren Anforderungen an die Barrierefreiheit gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 LBO bei verkehrlichen Anlagen nur für deren Gebäude gelte. Diese und deren Zuwegungen würden folglich auch barrierefrei ausgeführt. Für die restlichen Betriebsanlagen sei eine barrierefreie Ausgestaltung weder rechtlich gefordert noch wirtschaftlich sinnvoll. Diese Bauwerke und deren Zugänge würden nach den einschlägigen Regelwerken hergestellt. Zudem werde in das zweigeschossige IRA-Technikgebäude ein Aufzug installiert.

Die Ausführungen der Vorhabenträgerin sind in rechtlicher Hinsicht nicht zu beanstanden.

Der DIPB weist hinsichtlich der bauzeitlichen Sicherung der bestehenden SSB-Haltestelle Blick darauf hin, dass diese Haltestelle verstärkt von blinden und sehbehinderten Menschen genutzt werde – sie erschließt Einrichtungen der Nikolauspflege in der Straße „Beim Herzogenberg 17“ – und dies sei bei der Planung entsprechend zu beachten. Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass im Bereich der Haltestelle Blick nach aktuellem Planungsstand mit keinen bauzeitlichen Beeinträchtigungen zu rechnen sei.

B.4.18.2 Belange der Luftfahrt

Das Vorhaben ist mit den Belangen zur Sicherheit des Luftverkehrs vereinbar. Bedenken der zuständigen Luftfahrtbehörde bezüglich der Höhe der Gebäude und Oberleitungsmasten, sind unbegründet. Deren maximale Höhe liegt deutlich unterhalb der von der Luftfahrtbehörde angeführten kritischen Höhe.

B.4.18.3 Belange der Unfallverhütung

Laut einer Einwendung ist die Grundlage für die Festlegung des seitlichen Sicherheitsabstandes und des erforderlichen Sicherheitsraumes nicht, wie im Erläuterungsbericht unter Punkt 5.1 genannt, die BGV D30 (Schienenbahnen), sondern die DGUV Vorschrift 72 (Eisenbahnen). Diese wurde von der Vorhabenträgerin bestätigt und dargelegt, dass diese ebenfalls berücksichtigt wurde. Hierdurch ist gewährleistet, dass Einrichtungen neben oder zwischen Gleisen nur so einzubauen sind, dass zum Schutz der Beschäftigten vor Quetsch- und Anstoßverletzungen ein ausreichender Sicherheitsabstand zwischen Schienenfahrzeugen und den Teilen der Umgebung vorhanden ist.

B.4.18.4 Rückbau bzw. Freistellung von Bahnanlagen

Einwendungen, die darauf abzielen, dass mit dem Bau des Abstellbahnhofs in unzulässiger Weise Bahnbetriebsanlagen zurückgebaut oder freigestellt werden, werden zurückgewiesen. Der vorliegende Beschluss bezieht sich ausschließlich auf den Bau des Abstellbahnhofs Untertürkheim sowie die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Mit diesem Beschluss ist kein Rückbau oder eine Freistellung an anderer Stelle verbunden. Auf die entsprechen eigenständigen Verfahren wird verwiesen.

B.4.18.5 Europäischen Zugsicherungssystem ETCS

Bedenken an der grundsätzlichen Praxisfähigkeit des europäischen Zugsicherungssystems ETCS aufgrund von Berichten einzelner Fehler werden nicht geteilt. Laut Vorhabenträgerin ist der Betrieb des Vorhabens nicht zwingend auf dieses System angewiesen.

B.4.19 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

B.4.19.1 Eigentum - unmittelbare Inanspruchnahme

Für das Vorhaben und die damit verbundenen Folgemaßnahmen sowie für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird in eigentumsrechtliche Belange von Grundeigentümern und sonstigen Berechtigten in unterschiedlicher Weise

eingegriffen. Die Vorhabenträgerin hat den erforderlichen Grunderwerb im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 9.2) und den Grunderwerbsplänen (Unterlagen 9.3) entsprechend dargestellt.

Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung ist das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu betrachten. Soweit Grundstücke der öffentlichen Hand betroffen sind, wird der Schutzbereich des Art. 14 GG nicht tangiert, da Art. 14 GG als Grundrecht nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater schützt. Grundstücke im öffentlichen Eigentum erfahren aber dennoch einen einfachgesetzlichen Schutz und sind auf dieser Grundlage ebenfalls in der Abwägung zu berücksichtigen.

Das Privateigentum Dritter wird für die Realisierung des Vorhabens nur temporär in Anspruch genommen. Konkret betroffen sind Flächen eines Unternehmens an der Augsburgener Straße und durch das Änderungsverfahren „Ersatzflächen Panoramabahn“ nun auch Flächen eines Unternehmens in der Straße Am Stellwerk. Die Grundstücke dieser Unternehmen werden als Zufahrt bzw. als Baustelleneinrichtungsfläche benötigt. Während das Unternehmen an der Augsburgener Straße, dessen Grundstücke lediglich vorübergehend jeweils mit einem Anteil von 6,6 bzw. 1,5 % in Anspruch genommen werden, keine Einwände im Anhörungsverfahren vorgetragen hat, ist das Unternehmen an der Panoramabahn mit der Inanspruchnahme seines Grundstücks nicht einverstanden. Würde dem Unternehmen die Nutzungsmöglichkeit des Grundstücks auch nur temporär entzogen, sei es in seinem Betrieb erheblich eingeschränkt, da es ohne Kundenparkplätze reibungslose Arbeitsabläufe nicht mehr gewährleisten könne.

Die Planfeststellungsbehörde hält die temporäre Inanspruchnahme entsprechend den Darlegungen der Vorhabenträgerin für erforderlich. Nach den Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde ist von der vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahme der Bereich nördlich der Wendepalte betroffen. Dabei handelt es sich um einen konkav gekrümmten Streifen, auf dem nur wenige Fahrzeuge (schätzungsweise maximal 8 Kleinfahrzeuge) Platz hätten. Eine erhebliche Beeinträchtigung der betrieblichen Abläufe erkennt die Planfeststellungsbehörde ungeachtet der fehlenden näheren Substantiierung auch deshalb nicht, weil sich auf dem Grundstück der Einwanderin nordwestlich des in Anspruch genommenen Areals als Stellplätze geeignete Freiflächen finden, über die der Kundenverkehr vorübergehend abgewickelt werden kann. Trotz der flächenmäßig hohen Inanspruchnahme von mehr als 10 % des Gesamtgrundstücks hält die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigung für zumutbar, zumal sie sich auf die Bauzeit beschränkt.

Im Übrigen werden viele Flächen im Eigentum der Landeshauptstadt Stuttgart temporär als Zufahrt bzw. Baustelleneinrichtungsfläche benötigt. Die Ämter der Landeshauptstadt haben gegen dies vorübergehende Nutzung ihrer Flächen keine grundsätzlichen Einwände. Vom Tiefbauamt der Landeshauptstadt wurde für städtische Bauwerke und sonstige Anlagen wie Kanäle und Verkehrsflächen eine Beweissicherung und ein geodätisches Messprogramm gefordert. Die Vorhabenträgerin hat eine entsprechende Beweissicherung in Abstimmung mit dem Tiefbauamt zugesagt.

Durch das Änderungsverfahren „Ersatzflächen Panoramabahn“ werden auch Flächen entlang der Panoramabahn dauerhaft für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden. Diese Flächen stehen zwar noch im Eigentum der DB Netz AG, wurden aber bereits an die Landeshauptstadt Stuttgart verkauft, die die Flächen langfristig für die städtebauliche Entwicklung nutzen möchte. Die in den Kaufverträgen vereinbarten Bedingungen entfalten für das Planrechtsverfahren keine Relevanz. Die Vertragsgestaltung obliegt den Vertragspartnern. Zum Zeitpunkt der Entscheidung ist die Vorhabenträgerin Eigentümerin der Betroffenen dinglich zu sichernden Grundstücke. Die Stadt Stuttgart vermag ihre Belange als Erwerberin der Grundstücke im Rahmen der Vertragsgestaltung schützen. Insoweit erkennt die Planfeststellungsbehörde keine Abwägungsrelevanz wegen fehlender Schutzbedürftigkeit. Bedenken einer Abwanderung der umzusiedelnden Mauereidechsen in benachbarte städtische Grundstücke wird durch einen Reptilienschutzzaun Rechnung getragen (A.4.10).

B.4.19.2 Eigentum - Wertminderung durch mittelbare Beeinträchtigung

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich naturgemäß nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern erstrecken sich auch - mit unterschiedlicher Intensität - auf zahlreiche anderweitige Grundstücke. Die Planung der Vorhabenträgerin trägt auch dem Interesse dieser Grundstückseigentümer Rechnung, indem sie diese soweit als möglich vor (mittelbaren) Beeinträchtigungen schont. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z. B. vor dem Bau bzw. dem Näherrücken einer Infrastrukturmaßnahme nicht generell, sondern nur soweit geschützt ist, als das Recht ihm Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt.

Durch das Vorhaben kommt es bei einem begrenzten Kreis von Anliegern zu gesteigerten Betroffenheiten. Starke Lärmbelastungen der Anwohner während des Betriebs des Abstellbahnhofs werden durch die bisher geplanten Schallschutzmaßnahmen nicht vollständig verhindert. So besteht an zahlreichen Gebäuden in unmittelbarer Nähe zum

Vorhabenbereich aufgrund der erhöhten Lärmbelastung des Abstellbahnhofs künftig ein Anspruch auf Schallschutz in der Nacht (siehe dazu das Kapitel B.4.10.2).

Eine örtliche Baugesellschaft wendet deshalb ein, dass aufgrund der erhöhten Lärmbelastungen durch den Abstellbahnhof damit gerechnet werden müsse, dass Immobilien in der Nähe des Vorhabenbereichs nicht mehr so nachgefragt werden und es deshalb zu einem Wertverlust an den Immobilien komme. Auch bereits geplante Baumaßnahmen in der näheren Umgebung zum Vorhabenbereich seien nun gefährdet, weil diese Investitionen sich mit der Aussicht auf eine künftig erhöhte Lärmbelastung nicht rechnen würden.

Die vorgetragenen Wert- und Ertragsminderungen stellen keine privaten Eigentümerbelange dar, denen in der Abwägung neben den von der Planfeststellungsbehörde eingehend gewürdigten und gewichteten vorhabenbedingten Immissionen und sonstigen tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf Grundstücke in der Nachbarschaft eigenständige Bedeutung zukommt. Die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf Nachbargrundstücke beurteilt sich grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren gegebenen Beeinträchtigungen. Nur wenn die tatsächlichen Auswirkungen einen Grad erreichen, der ihre planerische Bewältigung erfordert, sind sie im Rahmen der Abwägung beachtlich.

Die Planfeststellungsbehörde hat die nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG erforderlichen Vorkehrungen bzw. die erforderlichen Schutzanlagen mit diesem Planfeststellungsbeschluss auferlegt (vgl. Verfügender Teil). Weitergehende Maßnahmen waren nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Dies gilt insbesondere für die befürchteten Auswirkungen durch elektromagnetische Felder und generell für die gesamten befürchteten betriebs- wie auch baubedingten Immissionen.

Auf die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen und auf den gesamten Begründenden Teil B wird insoweit verwiesen.

B.4.19.3 Rückbau Hochbau im unmittelbaren Gleisbereich (SSB)

Bezüglich der Rückbaumaßnahmen, die direkt angrenzend zu Gleisanlagen der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) erfolgen, bestehen Bedenken über deren Auswirkungen. Die Vorhabenträgerin wird zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen verpflichtet, sich im Rahmen der Ausführungsplanung über den Rückbau der Hochbauten in Nähe zum Gleisbereich SSB im Detail mit der SSB abzustimmen, vgl. Nebenbestimmung A.4.11.

B.4.19.4 Grundstücksinanspruchnahme im Bereich des SSB-Bestandsbauwerks Arlbergdurchlass

Befürchtungen der SSB wegen etwaiger Grundinanspruchnahmen durch das Vorhaben im Bereich des Arlbergdurchlasses werden durch die Vorhabenträgerin entkräftet. Im Bereich des Arlbergdurchlasses der SSB wird für den zukünftigen Abstellbahnhof Untertürkheim Eigentum des Vorhabenträgers in Anspruch genommen. Für das SSB-Bestandsbauwerk Arlbergdurchlass wurde eine Kreuzungsvereinbarung geschlossen. Eine Änderung der bisherigen Eigentums- und Besitzverhältnisse ist nicht vorgesehen.

B.4.20 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

Sicherheit beim Bau der Anlagen

In zahlreichen Einwendungen wird vorgetragen, dass die neue, vom Hauptbahnhof kommende Strecke nach Untertürkheim im Bereich des vorgesehenen Abstellbahnhofs unter der mehrgleisigen Fernbahn-Bestandsstrecke hindurchgeführt werden müsse. Dafür sei ein in spitzem Winkel geführter Tunnel mit nur sehr geringer Überdeckung in dem wenig standfesten Neckarkies mit Auffüllungen vorgesehen. Es wird befürchtet, dass dies die Gefahr eines Tunneleinsturzes begründe; vergleichbar mit dem Tunneleinsturz am 12. August 2017 bei Rastatt mit dann unübersehbaren Folgen für den Zugverkehr von und nach Stuttgart.

Der besagte Tunnel wurde am 16. Mai 2007 im PFA 1.6a planfestgestellt (zu Fragen der Überdeckung siehe S. 296 des PFB) und zwischenzeitlich bereits gebaut. Zudem sind die Tunnelröhren des PFA 1.6a an keiner Stelle im unmittelbaren Bereich des Abstellbahnhofs gelegen. Ein Einbruch wie in Rastatt aufgrund der Arbeiten im PFA 1.6b war und ist nicht zu befürchten.

Fahrplanentwurf

Forderung nach einem vorzulegenden konkreten künftigen Fahrplan bzw. einem Fahrplanentwurf werden zurückgewiesen. Dieser ist nicht Maßgabe der Planfeststellung, sondern die ermittelten Zugzahlen. Die Zugzahlen für die hier maßgebliche Strecke wurden ordnungsgemäß anhand der einschlägigen Methoden, also auf Basis des BVWP 2030 und der Bestellungen der Aufgabenträger, hergeleitet.

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 Bereitstellung einer langfristig leistungsfähigen Schieneninfrastruktur, die Einbindung der NBS und des Bahnknotens Stuttgart in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und die Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit des Korridors Stuttgart-Ulm durch Trennung von schnellem und langsamem Verkehr entspricht den übergeordneten verkehrspolitischen Zielen, Mobilität und Wirtschaftswachstum umweltgerecht zu sichern und den Schienenverkehr als wettbewerbsfähige und attraktive Alternative zu anderen Verkehrsträgern auszubauen. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Interessen insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen aus Gründen des übergeordneten öffentlichen Interesses hingenommen werden.

Durch den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt wird der Abstellbahnhof als ein Teil des neugestalteten Ringverkehrs zur optimalen Nutzung des neuen Durchgangsbahnhofs geschaffen. Dies ermöglicht insbesondere die beidseitige Anfahrbarkeit der Abstellanlage und ein Betriebskonzept ohne umfangreiche Zugwenden.

Die gebotene Minimierung von Beeinträchtigungen kann insbesondere durch den Umbau des bestehenden Güterbahnhofs Untertürkheim erreicht werden. Dies ermöglicht eine Planung, die weitestgehend auf die Nutzung von Fremdgrund, insbesondere privater Eigentümer verzichtet. Ebenfalls konnten durch die Planänderungen die Konflikte im Artenschutz drastisch auf ein Minimum reduziert werden. Schwerer wiegen die Belastungen für die Anwohner während der Bauzeit. Hier ist teilweise mit erheblichen Belastungen durch Lärm zu rechnen, die jedoch durch ein umfangreiches Schutzkonzept auf ein zumutbares Maß reduziert werden können. Zu berücksichtigen ist auch, dass durch das neue Verkehrskonzept, insbesondere durch die Verlegung der Güterumfahrung, an vielen Stellen eine Minderung des Schienenverkehrslärms entsteht.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass sämtliche vorhabenbedingte Beeinträchtigungen durch die optimierte Planung sowie durch die sie flankierenden Zusagen der Vorhabenträgerin und der Nebenbestimmungen kein unzumutbares Maß erreichen.

B.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

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

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg

Schubertstraße 11

68165 Mannheim

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

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

Karlsruhe, den 17.12.2021

Az. 591ppw/080-2018#021

EVH-Nr. 3413238