



Regierungspräsidium Stuttgart

---

# **ANHÖRUNGSBERICHT**

zum Projekt

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg

Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenanbindung

## **Teilabschnitt 1.6b Abstellbahnhof Untertürkheim**

18.12.2020

Az.: 24-3821.1/DB-PFA1.6b

## Inhaltsverzeichnis

A. Einführung.....	5
1. Anhörungsunterlagen .....	5
2. Anhörungsverfahren .....	9
2.1 Verfahrensverlauf.....	9
2.2 Verfahrensfragen .....	11
2.2.1 Vorwurf der Befangenheit nach § 21 VwVfG .....	11
2.2.2 Vollständigkeit der Antragsunterlagen - Anstoßwirkung.....	13
2.2.3 Auslegungs- und Äußerungsfrist.....	14
2.2.4 Erörterungstermin PFA 1.6b .....	15
2.2.5 Abschnittsbildung.....	15
2.2.6 Verzicht auf Öffentlichkeitsbeteiligung im Änderungsverfahren .....	17
2.2.7 Verzicht auf Erörterungstermin im Änderungsverfahren .....	19
2.2.8 Planungs- und bautätigkeitsbezogene Fragestellungen .....	20
2.2.9 Sonstige verfahrensbezogene Einwendungen.....	20
2.2.10 Datenschutz.....	21
3. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	21
4. Private Einwendungen.....	25
B. Zusammenfassende Darstellung des Vorhabens und seiner Umweltauswirkungen.....	26
1. Verfahrensgegenstand.....	26
1.1 Überblick über das Gesamtvorhaben.....	26
1.2 PFA 1.6b (Abstellbahnhof Untertürkheim).....	27
2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens .....	29
C. Rechtliche Würdigung.....	35
1. Planrechtfertigung.....	35
1.1. Planrechtfertigung für die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Ulm-Augsburg .....	36
1.2 Planrechtfertigung für die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart .....	37
1.2.1 Ziele der Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart.....	38
1.2.2 Gebotenheit der Planung.....	41
1.2.2.1 Leistungsfähigkeit der Planung.....	42
1.2.2.1.1 Vergleich mit der Null-Variante .....	43
1.2.2.1.2 Erreicht die Nullvariante die verkehrlichen und betrieblichen Ziele?..	43
1.2.2.1.3 Bedarfserfüllung durch die beantragte Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart.....	48
1.2.2.1.4 Bedarfserfüllung im Hinblick auf die angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 .....	63
1.2.2.2 Dimensionierung der Fußgängeranlagen .....	65

1.2.2.3 Brandschutz und Entfluchtung in den PFA 1.1, 1.2 und 1.3a .....	71
1.2.2.4 Längsneigung im Tiefbahnhof PFA 1.1.....	76
1.2.2.5 Betriebliche Einschränkungen und Diskriminierungsfreiheit .....	78
1.2.2.6 Erreicht die Nullvariante die städtebaulichen Ziele? .....	81
1.2.2.7 Finanzierung.....	83
1.2.2.8 Wirtschaftlichkeit.....	88
1.2.2.9 European Train Control System .....	89
1.3 Dimensionierung und Planrechtfertigung des Abstellbahnhofs .....	91
1.3.1 Dimensionierung des Abstellbahnhofs.....	92
1.3.2 Lage, Anbindung und Gestaltung des Abstellbahnhofs .....	94
1.3.3 Wegfall der Wartungskapazitäten .....	97
1.3.4 Auswirkungen auf den Güterverkehr.....	98
1.4 Zusammenfassung.....	100
2. Alternativenprüfung.....	100
2.1 Aufgabe und Vorgehensweise .....	101
2.2 Die großräumigen Trassenkonzepte zwischen Stuttgart und Ulm.....	104
2.3 Alternativen im Bahnknoten Stuttgart.....	111
2.3.1 Antragsplanung mit neuem Durchgangsbahnhof.....	112
2.3.2 Beibehaltung des Kopfbahnhofs .....	126
2.3.2.1 Möglichkeiten des Integralen Taktfahrplans (ITF).....	126
2.3.2.2 Möglichkeiten des Deutschlandtakts.....	129
2.3.3 Variante Umstieg 21 .....	132
2.3.4 Variante „Götz“ .....	134
2.3.5 Sonstige eingebrachte Alternativen bzw. Lösungsvorschläge .....	136
2.3.6 Abschließende Bewertung .....	137
2.4 Varianten im Filderbereich .....	138
2.5 Varianten zur Anbindung der Neckarvororte .....	139
2.6 Varianten bei der Standortwahl und Gestaltung des Abstellbahnhofs.....	141
3. Vereinbarkeit des Vorhabens mit betroffenen öffentlichen und privaten Belangen...	149
3.1 Immissionen .....	149
3.1.1 Lärm.....	149
3.1.1.1 Verkehrslärmschutzverordnung .....	149
3.1.1.2 Anlagenbezogene Geräuschemissionen .....	166
3.1.1.3 Baubedingte Schallimmissionen.....	173
3.1.1.4 Gesamtlärm .....	178
3.1.2 Erschütterungsimmissionen und sekundärer Luftschall.....	181
3.1.2.1 Erschütterungen .....	181
3.1.2.2 Sekundärer Luftschall .....	183

3.1.2.3 Baubedingte Erschütterungen .....	184
3.1.3 Elektrische und magnetische Felder .....	186
3.1.4 Lichtimmissionen .....	187
3.1.5 Staubimmissionen .....	187
3.1.6 Geruchsimmissionen .....	188
3.2 Natur und Landschaft .....	188
3.2.1 Naturschutzrechtliche Konfliktanalyse .....	188
3.2.2 Vermeidbarkeit und Minimierung der Eingriffe .....	190
3.2.3 Landschaftspflegerisches Ausgleichskonzept / Kompensationsmaßnahmen	192
3.2.4 Artenschutzrechtliche Konfliktanalyse .....	199
3.2.4.1 Reptilien .....	199
3.2.4.2 Brutvögel .....	212
3.2.4.3 Fledermäuse .....	213
3.2.4.4 Insekten .....	214
3.3 Landwirtschaft .....	215
3.4 Private Rechte (Eigentum u.a.) .....	215
3.5 Wasser und Boden .....	218
3.6 Klima und Luft .....	223
3.7 Brandschutz und Rettungskonzept .....	226
3.8 Verkehrssicherheit und sonstige Gefahrenpotenziale .....	232
3.9 Denkmalschutz / Kulturgüter .....	237
3.10 Verkehrliche Belange / Aspekte .....	237
3.11 Städtebauliche Aspekte .....	239
3.12 Sonstige Belange .....	239

## A. Einführung

### 1. Anhörungsunterlagen

Das Regierungspräsidium nimmt mit diesem Anhörungsbericht Stellung zu dem durchgeführten Anhörungsverfahren für den Teilabschnitt 1.6b. Der Teilabschnitt umfasst die Errichtung eines Abstellbahnhofs in Untertürkheim.

Die Stellungnahme bezieht sich auf die von der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH im Auftrag der DB Netz AG (im Folgenden als „Vorhabenträgerin“ bezeichnet) zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen einschließlich der dazu nachgereichten Änderungsunterlagen für den Teilabschnitt 1.6b des Gesamtprojekts Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg. In der Stellungnahme sind darüber hinaus auch ergänzende Gutachten, Stellungnahmen und Erläuterungen der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden.

Die von der Vorhabenträgerin zur Planfeststellung beantragten und im Anhörungsverfahren geänderten oder neu hinzugekommenen Unterlagen sind im Folgenden aufgeführt:

(Anm.: Die während des Anhörungsverfahrens vorgenommenen Änderungen sind in den Planunterlagen durch farbliche Darstellung und Streichungen gekennzeichnet.)

<b>Unterlage</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Änderung</b>
<b>1</b>	<b>Erläuterungsbericht</b>	geändert
1.1	Allgemeiner Teil	
1.2	Darstellung der Variantenauswahl	
1.3	Beschreibung des Planfeststellungsabschnitts 1.6b	geändert
<b>2</b>	<b>Übersichtspläne</b>	
2.1	Übersichtskarte Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz	
2.2	Gesamtübersichtsplan der ABS/ NBS Stuttgart – Ulm - Augsburg	
2.3	Übersichtskarte Kerngebiete Stuttgart 21	
2.4	Übersichtslageplan	
<b>3</b>	<b>Lagepläne Abstellbahnhof Untertürkheim</b>	geändert
<b>3.1</b>	<b>Lagepläne Neubau</b>	geändert
3.1.1	Lageplan von km 1,4+75 bis km 2,5+60 (Strecke 4720)	
3.1.2	Lageplan von km 0,6+15 bis km 1,4+75 (Strecke 4720)	geändert
3.1.3	Lageplan von km -0,1+15 bis 0,6+15 (Strecke 4720)	
<b>3.2</b>	<b>Lagepläne Einzugsflächen für Schmutz und Regenwasser</b>	geändert
3.2.1	Lageplan von km 1,4+75 bis km 2,5+60 (Strecke 4720)	
3.2.2	Lageplan von km 0,6+15 bis km 1,4+75 (Strecke 4720)	geändert
3.2.3	Lageplan von km -0,1+15 bis 0,6+15 (Strecke 4720)	
<b>4</b>	<b>Bauwerksverzeichnis</b>	geändert
<b>5</b>	<b>Höhenpläne Abstellbahnhof Untertürkheim (M1:100 / 1:1000)</b>	
5.1	Längsschnitt Gleis 207 von km 1,4+75 bis km 1,8+40 (Strecke 4720)	
5.2	Längsschnitt Gleis 207/111 von km 0,6+13 bis km 1,4+75 (Strecke 4720)	

5.3	Längsschnitt Gleis 111 von km 0,0+98 bis km 0,6+13 (Strecke 4720)	
<b>6</b>	<b>Querschnitte Abstellbahnhof Untertürkheim (M1:100)</b>	
6.1	Querschnitt 1, km 0,6+25.000 (Strecke 4720)	
6.2	Querschnitt 2, km 1,3+20.000 (Strecke 4720)	
6.3	Querschnitt 3, km 1,6+31.300 (Strecke 4720)	
<b>7</b>	<b>Bauwerkspläne</b>	
<b>7.1</b>	<b>Hochbauten</b>	
<b>7.1.1</b>	<b>Containerabstellung</b>	
7.1.1.1	Lageplan (M1:500)	
7.1.1.2	Grundriss und Draufsicht (M1:100 / 1:200)	
7.1.1.3	Schnitte und Ansichten (M1:100)	
<b>7.1.2</b>	<b>Weichenheizungsstationen</b>	
7.1.2.1	Weichenheizungsstation EWHA W1 (M1:20 / 1:100)	
7.1.2.2	Weichenheizungsstation EWHA W2 (M1:20 / 1:100)	
<b>7.1.3</b>	<b>Zugvorheizungsstationen</b>	
7.1.3.1	Zugvorheizungsstation EZVA Z1 (M1:50)	
7.1.3.2	Zugvorheizungsstation EZVA Z2 (M1:50)	
<b>7.1.4</b>	<b>Außenreinigungsanlage (ARA)</b>	
7.1.4.1	Grundriss (M1:200)	
7.1.4.2	Schnitt A-A (M1:100)	
<b>7.1.5</b>	<b>IRA-Technikbühne</b>	
7.1.5.1	Grundriss (M1:500)	
7.1.5.2	Schnitt A-A (M1:50)	
<b>7.1.6</b>	<b>IRA-Technikgebäude</b>	
7.1.6.1	Lageplan (M1:500)	
7.1.6.2	Grundrisse EG – 2. OG (M1:100)	
7.1.6.3	Schnitte (M1:100)	
7.1.6.4	Ansichten (M1:100)	
<b>7.2</b>	<b>Konstruktive Bauwerke</b>	
7.2.1	Stützwand Zufahrt Augsburgener Straße Lageplan (M1:100 / 1:200)	
<b>8</b>	<b>Kabel- und Leitungspläne (M1:1000)</b>	
8.1	Lageplan von km 1,4+75 bis km 2,5+60 (Strecke 4720)	
8.2	Lageplan von km 0,6+15 bis km 1,4+75 (Strecke 4720)	
8.3	Lageplan von km -0,1+15 bis 0,6+15 (Strecke 4720)	
<b>9</b>	<b>Grunderwerb</b>	geändert
<b>9.1</b>	<b>Erläuterungsbericht und Übersichtsplan</b>	geändert
<b>9.1.1</b>	<b>Erläuterungsbericht zum Grunderwerbsverzeichnis</b>	geändert
<b>9.1.2</b>	<b>Übersichtslageplan Grunderwerb Panoramabahn</b>	neu
<b>9.2</b>	<b>Grunderwerbsverzeichnis</b>	geändert
9.2.1	Gemarkung Cannstatt	
9.2.2	Gemarkung Untertürkheim	
9.2.3	Gemarkung Zuffenhausen	
9.2.4	Gemarkung Münster	
9.2.5	Gemarkung Mühlhausen	
9.2.6	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Stuttgart	geändert
<b>9.3</b>	<b>Lagepläne Grunderwerb (M1:1000)</b>	geändert
9.3.1	Lageplan Grunderwerb von km 1,4+75 bis km 2,5+60 (Strecke 4720)	
9.3.2	Lageplan Grunderwerb von km 0,6+15 bis km 1,4+75 (Strecke 4720)	
9.3.3	Lageplan Grunderwerb von km -0,1+15 bis 0,6+15 (Strecke 4720)	
9.3.4	Lageplan Grunderwerb Ausgleichsfläche Gemarkung Untertürkheim	
9.3.5	Lageplan Grunderwerb Ausgleichsfläche Gemarkung Zuffenhausen	
9.3.6	Lageplan Grunderwerb Ausgleichsfläche Gemarkung Münster / Mühlhausen	
9.3.7	Lageplan Grunderwerb von km 3,3+06 bis km 4,0+65 (Strecke 4860)	neu

9.3.8	Lageplan Grunderwerb von km 3,9+17 bis km 4,6+92 (Strecke 4860)	neu
9.3.9	Lageplan Grunderwerb von km 4,8+53 bis km 5,6+24 (Strecke 4860)	neu
9.3.10	Lageplan Grunderwerb von km 5,5+28 bis km 6,2+78 (Strecke 4860)	neu
9.3.11	Lageplan Grunderwerb von km 6,1+81 bis km 6,9+49 (Strecke 4860)	neu
9.3.12	Lageplan Grunderwerb von km 6,8+66 bis km 7,6+47 (Strecke 4860)	neu
9.3.13	Lageplan Grunderwerb von km 7,4+44 bis km 8,3+34 (Strecke 4860)	neu
9.3.14	Lageplan Grunderwerb von km 8,2+45 bis km 9,0+01 (Strecke 4860)	neu
9.3.15	Lageplan Grunderwerb von km 9,1+07 bis km 9,9+20 (Strecke 4860)	neu
9.3.16	Lageplan Grunderwerb von km 9,8+56 bis km 10,7+13 (Strecke 4860)	neu
<b>9.4</b>	<b>Nachrichtlich – Anlage zu den Ökopunkteflächen</b>	
<b>10</b>	<b>Flucht- und Rettungskonzept</b>	
<b>10.1</b>	<b>Übersichtslageplan Flucht- und Rettungskonzept (M1:5000)</b>	
<b>10.2</b>	<b>Erläuterungsbericht Brand- und Katastrophenschutz</b>	
<b>10.3</b>	<b>Brandschutzkonzept Außenreinigungsanlage Untertürkheim</b>	
10.3.1	Erläuterungsbericht	
10.3.2	Grundriss Außenreinigungsanlage Brandschutzkonzept (M1:200)	
<b>10.4</b>	<b>Brandschutzkonzept Neubau IRA-Technikgebäude Untertürkheim</b>	
10.4.1	Erläuterungsbericht	
10.4.2	Pläne Brandschutzkonzept	
10.4.2.1	Grundrisse (M1:100)	
10.4.2.2	Schnitte (M1:100)	
10.4.2.3	Lageplan – Flächen für die Feuerwehr (M1:500)	
<b>11</b>	<b>Bauzeiten und Bauleistik</b>	geändert
<b>11.1</b>	<b>Erläuterungsbericht</b>	
<b>11.2</b>	<b>Lagepläne und Baustelleneinrichtungsflächen (M1:1000)</b>	geändert
11.2.1	Lageplan von km 1,4+75 bis km 2,5+60 (Strecke 4720)	
11.2.2	Lageplan von km 0,6+15 bis km 1,4+75 (Strecke 4720)	
11.2.3	Lageplan von km -0,1+15 bis 0,6+15 (Strecke 4720)	
11.2.4	Lageplan von km 7,3+95 bis km 7,8+25 (Strecke 4700)	
11.2.5	Lageplan von km 8,0+73 bis km 8,9+63 (Strecke 4860)	neu
<b>12</b>	<b>Verkehrsführung während der Bauzeit – Erläuterungsbericht „Nur zur Information“</b>	
<b>13</b>	<b>Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)</b>	geändert
13.1	Erläuterungsbericht	geändert
13.2	Bestandsplan – Schutzgut Landschaft, Wasser, Kulturelles Erbe & sonstige Sachgüter	geändert
13.3	Bestandsplan – Schutzgut Klima und Luft	geändert
13.4	Konfliktplan – Konfliktschwerpunkte	geändert
<b>14</b>	<b>Schalltechnische Untersuchung „Nur zur Information“</b>	
14.1	Ermittlung und Beurteilung von Verkehrslärmimmissionen aus dem Bahnbetrieb auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)	
14.2	Ermittlung und Beurteilung von Geräuschemissionen durch bahnbetriebsnotwendige Anlagen auf Grundlage der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm	
14.3	Ermittlung und Beurteilung der Gesamtverkehrsbelastung	
14.4	Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschemissionen	
<b>15</b>	<b>Erschütterungstechnische Untersuchung „Nur zur Information“</b>	
15.1	Ermittlung und Beurteilung von Erschütterungsimmissionen aus dem zukünftigen Betrieb der Gleisanlagen	
15.2	Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Erschütterungsimmissionen	
<b>16</b>	<b>Landschaftspflegerischer Begleitplan (LPB)</b>	geändert
<b>16.1</b>	<b>Erläuterungsbericht mit Anhang</b>	geändert

<b>16.2</b>	<b>Biotope – Bestand, Bewertung und Konflikte (M1:1000)</b>	geändert
16.2.1	Lageplan Untertürkheim von km 1,4+75 bis km 2,5+60 (Strecke 4720)	geändert
16.2.2	Lageplan Untertürkheim von km 0,6+15 bis km 1,4+75 (Strecke 4720)	geändert
16.2.3	Lageplan Untertürkheim von km -0,1+15 bis 0,6+15 (Strecke 4720)	geändert
<b>16.3</b>	<b>Fauna – Bestand, Bewertung und Konflikte (M1:1000)</b>	geändert
16.3.1	Lageplan Untertürkheim von km 1,4+75 bis km 2,5+60 (Strecke 4720)	geändert
16.3.2	Lageplan Untertürkheim von km 0,6+15 bis km 1,4+75 (Strecke 4720)	geändert
16.3.3	Lageplan Untertürkheim von km -0,1+15 bis 0,6+15 (Strecke 4720)	geändert
<b>16.4</b>	<b>Lageplan Maßnahmenübersicht (M1:5000)</b>	geändert
16.4.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenübersicht	geändert
16.4.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Ersatzflächen Panoramabahn Maßnahmenübersicht	neu
<b>16.5</b>	<b>Landschaftspflegerische Maßnahmenpläne (M1:1000)</b>	geändert
16.5.1	Lageplan Untertürkheim	geändert
16.5.2	Lageplan Untertürkheim	geändert
16.5.3	Lageplan Untertürkheim	geändert
16.5.4	Lageplan Untertürkheim	
16.5.5	Lageplan Untertürkheim	
16.5.6	Lageplan Untertürkheim	
16.5.7	Landschaftspflegerischer Begleitplan Ersatzflächen Panoramabahn	neu
16.5.8	Landschaftspflegerischer Begleitplan Ersatzflächen Panoramabahn	neu
16.5.9	Landschaftspflegerischer Begleitplan Ersatzflächen Panoramabahn	neu
16.5.10	Landschaftspflegerischer Begleitplan Ersatzflächen Panoramabahn	neu
16.5.11	Landschaftspflegerischer Begleitplan Ersatzflächen Panoramabahn	neu
16.5.12	Landschaftspflegerischer Begleitplan Ersatzflächen Panoramabahn	neu
16.5.13	Landschaftspflegerischer Begleitplan Ersatzflächen Panoramabahn	neu
16.5.14	Landschaftspflegerischer Begleitplan Ersatzflächen Panoramabahn	neu
16.5.15	Landschaftspflegerischer Begleitplan Ersatzflächen Panoramabahn	neu
16.5.16	Landschaftspflegerischer Begleitplan Ersatzflächen Panoramabahn	neu
<b>16.6</b>	<b>Bestandsübersicht (M1:5000)</b>	geändert
<b>17</b>	<b>Ingenieurgeologie, Erd- und Ingenieurbauwerke „Nur zur Information“</b>	
<b>17.1</b>	<b>Erläuterungsbericht</b>	
<b>17.2</b>	<b>Ingenieur- und hydrogeologische Längsschnitte</b>	
17.2.1	Längsschnitt Gleis 207 von km 1,4+75 bis km 1,8+40 (Strecke 4720)	
17.2.2	Längsschnitt Gleis 207/111 von km 0,6+13 bis km 1,4+75 (Strecke 4720)	
17.2.3	Längsschnitt Gleis 111 von km 0,0+98 bis km 0,6+13 (Strecke 4720)	
18	Hydrogeologie und Wasserwirtschaft	
18.1	Erläuterungsbericht	
18.2	Übersichtslageplan Heil-/Mineralquellenschutzgebiet (M1:5000)	
<b>19</b>	<b>Verwertung und Ablagerung von Erdmassen</b>	
19.1	Erläuterungsbericht „Nur zur Information“	
<b>20</b>	<b>Elektrische und magnetische Felder „Nur zur Information“</b>	
20.1	EMV Gutachten inkl. Anlagen	geändert
<b>21</b>	<b>Klima- und Lufthygiene „Nur zur Information“</b>	
21.1	Staubschutz: Vorbeugungs-, Sicherungs-, und Überwachungskonzept für die Bauphase	
<b>22</b>	<b>Eisenbahntechnische Ausrüstung</b>	
22.1	Stellwerke Steuerkonzept Knoten Stuttgart	
<b>23</b>	<b>Bahnübergänge</b>	
23.1	Kreuzungsplan Bahnübergang SSB (M1:250)	
23.2	Markierungs- und Beschilderungsplan Bahnübergang SSB (1:250)	
<b>24</b>	<b>Spurplanskizzen (ohne Maßstab)</b>	



24.1	Spurplanskizze Endzustand Abstellbahnhof Untertürkheim von km -0,1+15 bis km 2,5+60 (Strecke 4720)	
<b>25</b>	<b>Trassierungslagepläne Abstellbahnhof Untertürkheim (M1:500)</b>	
25.1	Trassierungslageplan von km 1,9+15 bis km 1,4+01 (Strecke 4720)	
25.2	Trassierungslageplan von km 1,4+01 bis km 0,9+00 (Strecke 4720)	
25.3	Trassierungslageplan von km 0,9+00 bis km 0,5+50 (Strecke 4720)	
25.4	Trassierungslageplan von km 0,5+50 bis km -0,0+21 (Strecke 4720)	
<b>26</b>	<b>Beleuchtungskonzept</b>	
26.1	Querprofil Gleisfeldbeleuchtung Strecke 4000 & 4720, km 2,2+50 (M1:100 / 1:1000)	
26.2	Beleuchtungskonzept Abstellbahnhof Untertürkheim	

## 2. Anhörungsverfahren

### 2.1 Verfahrensverlauf

Die Vorhabenträgerin hat beim Eisenbahn-Bundesamt als zuständiger Planfeststellungsbehörde die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zur Genehmigung der Pläne für die Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenbindung Teilabschnitt 1.6b Abstellbahnhof Untertürkheim beantragt.

Das Regierungspräsidium Stuttgart leitete als zuständige Anhörungsbehörde auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes am 16.04.2019 das Anhörungsverfahren ein.

Die Planunterlagen für den PFA 1.6b wurden in der Zeit vom 13.05.2019 bis einschließlich 12.06.2019 in der Landeshauptstadt Stuttgart öffentlich ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung wurden im Stuttgarter Amtsblatt Nr. 18 mit Ausgabedatum am 02.05.2019 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. Der betroffenen Öffentlichkeit einschließlich der Vereinigungen, deren satzungsgemäßer Aufgabenbereich durch die Planung berührt wird, wurde die Möglichkeit gegeben, sich bis einschließlich Montag den 12.08.2019 zu dem Plan zu äußern.

Die gegen die Planung für den PFA 1.6b erhobenen Einwendungen von Privatpersonen wurden zusammen mit den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange am Mittwoch den 15.01.2020 und Donnerstag den 16.01.2020 in der Sängersalle Untertürkheim erörtert. Die öffentliche Bekanntmachung des Erörterungstermins erfolgte am 13.12.2019 im Staatsanzeiger Baden-Württemberg sowie in den örtlich verbreiteten Tageszeitungen (Stuttgarter Zeitung; Stuttgarter Nachrichten PLUS; Cannstatter Zeitung; Untertürkheimer Zeitung) jeweils in der Ausgabe vom 12.12.2019. Der Erörterungstermin wurde darüber hinaus im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart (Kalenderwoche 50) vom 12.12.2019

ortsüblich bekanntgemacht. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 12.12.2019 über den Erörterungstermin informiert. Für den Erörterungstermin wurde die Öffentlichkeit hergestellt. Hinsichtlich des Inhalts und Verlaufs des Erörterungstermins wird auf das in der Anlage beigefügte Wortprotokoll mit diversen – sowohl von Seiten der Einwender und Betroffenen als auch von Seiten der Vorhabenträger dargelegten - Vorträgen und Gutachten verwiesen. Dem Wortprotokoll ist der Inhalt der im Erörterungstermin vorgebrachten Wort-Äußerungen zu entnehmen.

Im Nachgang zum Erörterungstermin hat sich die Vorhabenträgerin dazu entschlossen, die Planung insbesondere mit Blick auf artenschutzrechtliche Konflikte zu überarbeiten. So konnten im Laufe des Verfahrens weitere Flächen zur Umsiedlung der Mauereidechsen im Bereich der Panoramabahn in Stuttgart erschlossen werden. 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. Da es bei einzelnen Planunterlagen des Landschaftspflegerischen Begleitplans Unterschiede zwischen den textlichen Antragsunterlagen und den Plänen gab, wurden diese Pläne von der Vorhabenträgerin nachgebessert. 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 EMV Gutachten überarbeitet.

Die Vorhabenträgerin hat die geänderten bzw. überarbeiteten Unterlagen mit Schreiben vom 08.07.2020 beim Eisenbahn-Bundesamt zur Prüfung eingereicht. Am 24.07.2020 hat das Eisenbahn-Bundesamt das Regierungspräsidium Stuttgart als Anhörungsbehörde beauftragt, das Anhörungsverfahren auf der Grundlage der geänderten Planunterlagen für den PFA 1.6b fortzuführen. Die Anhörungsbehörde hat von der Vorhabenträgerin am 04.09.2020 alle benötigten Ausfertigungen der überarbeiteten Änderungsunterlagen zur Durchführung der Anhörung erhalten.

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 LVwVfG 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 (vgl. hierzu auch Kap. A2.2.6, A.3).

## **2.2 Verfahrensfragen**

### **2.2.1 Vorwurf der Befangenheit nach § 21 VwVfG**

Im Anhörungsverfahren wurde gegenüber dem Regierungspräsidium Stuttgart der Vorwurf der Befangenheit erhoben.

So wurde geltend gemacht, die Landesregierung interpretiere das Ergebnis der Volksabstimmung fälschlich als Wählerauftrag zur Projektförderung. Das weisungsgebundene Regierungspräsidium unterliege damit auch dieser Projektförderungspflicht.

Weiterhin sei bei allen Anhörungen des Gesamtprojekts der Eindruck entstanden, dass es sich hierbei von Seiten des Regierungspräsidiums um Alibi-Veranstaltungen handele, die keineswegs etwas bewirken dürften. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass die Anhörung zum Planfeststellungsabschnitt 1.3a abgebrochen worden sei und deshalb wichtige Aspekte nicht zur Sprache kommen konnten.

Soweit der Vorwurf der Befangenheit gegen das Regierungspräsidium als Landesbehörde gerichtet ist, kann hieraus keine Besorgnis der Befangenheit abgeleitet werden.

Eine „institutionelle“ Befangenheit einer Behörde kennt die Rechtsordnung nicht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 31.03.2006, Az.: 8 B 2/06, Rn. 5). Eine Befangenheit gemäß §§ 20 und 21 VwVfG bezieht sich qua Gesetz vielmehr immer auf einzelne individualisierte Bedienstete (Schmitz in Stelkens/Bonk/Sachs, 9. Aufl. 2018, VwVfG, § 21 Rn. 9). Selbst wenn eine Behörde „in eigenen Angelegenheiten“ entscheidet, ist dies nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht zu beanstanden (vgl. BVerwG, a.a.O.). Ist also im Falle einer eigenen Angelegenheit die Behördenzugehörigkeit kein hinreichender Grund für eine Besorgnis einer Befangenheit, so muss dies erst recht im Falle einer weit weniger reichenden, vertraglich vereinbarten Förderpflicht gelten. Eine Besorgnis der Befangenheit kann dem Regierungspräsidium Stuttgart deshalb schon von Rechts wegen nicht anhaften.

Auch der Vortrag zur Durchführung des Erörterungstermins im Verfahren zum Planfeststellungsabschnitt 1.3a ist nicht dazu geeignet, die Besorgnis zu begründen, der Amtsträger

werde in der Sache nicht objektiv und unvoreingenommen entscheiden. Die Anhörungsbehörde hat bei dem Erörterungstermin zum PFA 1.3a insgesamt 11 Erörterungstage angesetzt. Allein schon dieses große Zeitbudget verdeutlicht und unterstreicht die damalige Bereitschaft der Anhörungsbehörde, die Einwender hinreichend zu Wort kommen zu lassen und alle wesentlichen Aspekte des Vorhabens gemeinsam mit den Verfahrensbeteiligten zu erörtern. Im Zuge des 11-tägigen Erörterungstermins wurden alle vorgesehenen Tagesordnungspunkte aufgerufen und für alle Beteiligten bestand innerhalb dieser 11 Tage hinreichend Gelegenheit, ihre jeweiligen Einwendungen und berührten Belange zu erörtern. Dieser Umstand lässt sich nicht zuletzt durch das umfangreiche Wortprotokoll mit einer Vielzahl von Wortmeldungen, Sachvorträgen und Entgegnungen belegen.

Der Erörterungstermin wurde nach Aufruf aller Tagesordnungspunkte am Abend des 07.10.2014 von der Verhandlungsleitung wie vorgesehen beendet. Eine Verlängerung um die vorsorglich vorgehaltenen „Reservetage“ (08. und 09.10.2014) war nach alledem nicht erforderlich. Diese Vorgehensweise wurde im weiteren Verfahren weder vom Eisenbahnbundesamt noch vom Verwaltungsgerichtshof beanstandet.

Darüber hinaus wurde vorgetragen, dass es Aufgabe des Regierungspräsidiums gewesen sei, im Rahmen der Variantenuntersuchung spätestens bei der ersten bekanntgewordenen Überschreitung der geplanten Kosten von der Vorhabenträgerin detaillierte Kostenaufstellungen sämtlicher Varianten einzufordern, bekanntzumachen und im Lauf des Verfahrens fortzuschreiben. Da dies unterblieben sei, sei eine Befangenheit der Behörde anzunehmen.

Soweit sich der Vorwurf der Befangenheit gegen das Regierungspräsidium Stuttgart als Landesbehörde richtet, kann auf die Ausführungen zur vorstehenden Einwendung verwiesen werden.

Auch der Vortrag, das Regierungspräsidium habe es pflichtwidrig unterlassen, Kostenaufstellungen einzufordern und bekanntzumachen, ist nicht dazu geeignet, die Besorgnis der Befangenheit zu begründen. Die Frage der Kosten bzw. Finanzierbarkeit des Vorhabens ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens lediglich vor dem Hintergrund relevant, als dass es zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein darf, dass das Vorhaben innerhalb eines bestimmten Zeitraumes auch verwirklicht werden wird. Mit dieser Frage hat sich das Regierungspräsidium als Anhörungsbehörde in allen vorangegangenen Planfeststellungsabschnitten des Gesamtvorhabens ausführlich auseinandergesetzt. Eine mangelnde Neutralität oder Unparteilichkeit kann vor diesem Hintergrund nicht gesehen

werden, zumal das Eisenbahnbundesamt zuständige Planfeststellungsbehörde ist und dieses endgültig über die Genehmigungsfähigkeit entscheidet.

Die gegen das Regierungspräsidium Stuttgart gerichteten Befangenheitsanträge wurden dem Regierungspräsidenten als Behördenleiter vorgelegt. Herr Regierungspräsident Reimer kam nach Überprüfung der Anträge zu dem Ergebnis, dass keine Anhaltspunkte für eine Besorgnis der Befangenheit ersichtlich sind.

### **2.2.2 Vollständigkeit der Antragsunterlagen - Anstoßwirkung**

Von Seiten der Einwender wurde geltend gemacht, dass die Antragsunterlagen des PFA 1.6b teilweise unvollständig, unrichtig, nicht aktuell und für Betroffene nicht verständlich seien. So fehle beispielsweise die Darstellung eines Betriebskonzepts für den Abstellbahnhof. Die Funktionsabläufe, Zugverkehre und der Anlagenbetrieb sowie die einzelnen Betriebszeiten seien unklar. Die Auswirkungen des PFA 1.6b und jene des Gesamtvorhabens seien, insbesondere was die verursachten Eingriffe und Immissionen betrifft, unzureichend dargestellt. Insbesondere die Gutachten zum Lärmschutz seien mangelhaft und gingen von falschen Prämissen aus. Auch die Darstellungen der Ausgleichsmaßnahmen seien unvollständig. Eine fundierte ökologische Beurteilung der einzelnen Auswirkungen sei auf Grundlage der Planungsunterlagen nicht möglich. Dem Gesamtvorhaben fehle es überdies auch an einem tragfähigen Konzept für die Gäubahnführung. Unterlagen zum Stresstest und zum SMA-Audit fehlten und seien offen zu legen.

Die Anhörungsbehörde merkt hierzu folgendes an:

Die von der Vorhabenträgerin beim Eisenbahn-Bundesamt zur Planfeststellung eingereichten Planunterlagen für den PFA 1.6b wurden vom Eisenbahn-Bundesamt gemäß Ziffer 13.7 der maßgebenden EBA-Planfeststellungsrichtlinie auf ihre Vollständigkeit hin geprüft und sodann zusammen mit dem Einleitungsauftrag der Anhörungsbehörde zur Durchführung bzw. Fortführung des Anhörungsverfahrens übermittelt. Die Anhörungsbehörde ist trotz der vorgebrachten Kritikpunkte der Auffassung, dass den Planunterlagen die für die Anhörung erforderliche sog. „Anstoßwirkung“ innewohnt und eine Erörterungsreife gegeben ist. Vor diesem Hintergrund ist die Anhörungsbehörde auch im Erörterungstermin der Forderung entgegengetreten, diesen erst fortzusetzen, wenn alle Defizite der Planunterlagen ausgeräumt seien (vgl. Wortprotokoll vom 15.01.2020, S. 7-8).

Das Vorliegen der Anstoßwirkung wird nicht zuletzt auch dadurch bekräftigt, dass das Anhörungsverfahren durch zahlreiche substantiierte Stellungnahmen zum Vorhaben und eine

detaillierte Erörterung gekennzeichnet war. Die Betroffenen wurden durch die Auslegung der Planunterlagen bzw. durch direkte Beteiligung im Änderungsverfahren in die Lage versetzt, den Grad ihrer jeweiligen individuellen Betroffenheit abzuschätzen. Die Einwender konnten erkennen, welche Beeinträchtigungen zu befürchten und welche Rechtsgüter als gefährdet anzusehen sind.

Hinsichtlich spezifischer Kritikpunkte wird auf die Behandlung in den einzelnen Fachkapiteln dieses Anhörungsberichts verwiesen.

Die Entscheidung über die Planfeststellungsfähigkeit der Unterlagen obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Planfeststellungsbehörde.

### **2.2.3 Auslegungs- und Äußerungsfrist**

Von Seiten der Einwender wurde vorgebracht, die Anhörungsbehörde habe die gesetzte Äußerungsfrist zu kurz bemessen und damit gegen die Pflicht zur Gewährung einer umfassenden Möglichkeit zur Stellungnahme potentiell Betroffener verstoßen.

Die von der Anhörungsbehörde in diesem Verfahren gesetzten Fristen sind gesetzlich normiert. So beträgt die Auslegungsfrist nach § 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG einen Monat. An diese Auslegungsfrist schließt sich bei UVP-pflichtigen Vorhaben die Äußerungsfrist an. Die Äußerungsfrist endet nach § 21 Abs. 2 UVPG im Regelfall einen Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist der Unterlagen. Der Gesetzgeber eröffnet der Anhörungsbehörde allerdings die Möglichkeit, bei Vorhaben, für die Unterlagen in erheblichem Umfang eingereicht worden sind, eine längere Äußerungsfrist festzulegen (vgl. § 21 Abs. 3 UVPG), die nach § 73 Absatz 3a Satz 1 VwVfG zu setzende Frist jedoch nicht überschreiten darf.

Die Anhörungsbehörde hat sich aufgrund des Umfangs der ausgelegten Planunterlagen (insgesamt 10 Ordner) entschlossen, von der Möglichkeit der Festsetzung einer längeren Äußerungsfrist nach § 21 Abs. 3 UVPG Gebrauch zu machen. So endete die Äußerungsfrist nicht wie im Regelfall vorgesehen nach einem Monat, sondern erst mit Ablauf des 12.08.2019. Mit der Verdoppelung der Regeläußerungsfrist wurde nach Auffassung der Anhörungsbehörde jedem Betroffenen und jeder Vereinigung ausreichend Zeit gegeben, eine Einwendung oder Stellungnahme abzugeben. Aufgrund der hohen Zahl oftmals sehr detaillierter Einwendungen und Stellungnahmen verfestigt sich für die Anhörungsbehörde das Bild einer ausreichend bemessenen Äußerungsfrist.

#### **2.2.4 Erörterungstermin PFA 1.6b**

Innerhalb des zweitägigen Erörterungstermin konnten alle wesentlichen vorhabenbezogenen Punkte in der gebotenen Ausführlichkeit besprochen werden. Eine Verlängerung um den vorsorglich vorgehaltenen Reservetag (17.01.2020) war daher nicht erforderlich und wurde einwenderseits auch nicht gefordert. Der Erörterungstermin orientierte sich an der publizierten Tagesordnung.

#### **2.2.5 Abschnittsbildung**

Verschiedene Einwender kritisierten die Abschnittsbildung als solche insbesondere die Aufteilung des ursprünglichen PFA 1.6 in die Teilabschnitte 1.6a und 1.6b. So führe die Bildung bzw. abschnittsweise Genehmigung und bauliche Umsetzung einzelner Planfeststellungsabschnitte dazu, dass gegenüber den Betroffenen ein Realisierungsdruck entstehe. Auch Betroffene noch zu genehmigender Abschnitte müssten die Möglichkeit haben, gegen das Gesamtvorhaben vorgehen zu können. Dies sei bei der gewählten Vorgehensweise nicht der Fall. Soweit eine Abschnittsbildung jedoch erforderlich sei, müsse die Genehmigungsreihenfolge dergestalt erfolgen, dass bei einem Abbruch des Gesamtprojekts beispielsweise wegen Finanzierungsproblemen, technischen Problemen oder aktueller politischer Verhältnisse die schon fertiggestellten Teile des Gesamtprojekts eine Verbesserung des Bahnbetriebs auch ohne Fertigstellung des Rests erbringen könnten.

Dem Vorwurf der verfehlten Abschnittsbildung tritt die Vorhabenträgerin mit dem Vortrag entgegen, dass die Unterteilung eines Eisenbahnvorhabens in verschiedene Abschnitte zur Durchführung der Planfeststellungsverfahren allgemein zulässig und anerkannt sei. Aufgrund der vielfältigen Zahl und des großen Umfangs an Betroffenen sowie der Vielzahl der unterschiedlichen betroffenen Belange, sei es in aller Regel nicht möglich, den Bau bzw. die Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen in einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Entsprechendes gelte auch bei dem vorliegenden Vorhaben. Betroffene hätten deshalb nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Bescheid entschieden werde, selbst wenn eine einheitliche Planfeststellung ohne Abschnittsbildung hätte durchgeführt werden können (BVerwG, Urteil vom 21.11.2013 - Az. 7 A28.12). Die Notwendigkeit, ein Teilvorhaben früher umzusetzen, könne hierfür – wie auch im Rahmen dieses Gesamtvorhabens - ein rechtfertigender Grund sein.

Die Abschnittsbildung zwischen dem PFA 1.6a und dem PFA 1.6b sei zulässig. Zwar seien diese Abschnitte funktional miteinander verbunden, entfalteteten 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 unterschieden sich beide Abschnitte in ihrem Charakter. Im PFA 1.6a fänden sich hauptsächlich Streckengleise in ober- und unterirdischer Lage, im PFA 1.6b hingegen Abstellgleise und Reinigungsanlagen, weshalb hier beispielsweise verschiedene Regelwerke zur Beurteilung der Lärmimmissionen einschlägig seien.

Dass ein Planfeststellungsabschnitt die Trassierung in einem anderen (zeitlich nachfolgenden) Abschnitt präjudiziere, sei bei der Abschnittsbildung normal. Deswegen werde bei der Zulassung eines "präjudiziellen" Abschnitts geprüft, ob dem Vorhaben im Folgeabschnitt unüberwindbare Schwierigkeiten entgegenstehen. So sei auch das Eisenbahn-Bundesamt bei der Genehmigung der bereits planfestgestellten Abschnitte des Projekts Stuttgart21 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. In wesentlichen Zügen sei die Planung des Abstellbahnhofs Untertürkheim schon zum Zeitpunkt der Planfeststellung des PFA 1.6a bekannt gewesen. An den Grundsätzen der damaligen Planung habe sich nichts geändert. Geändert habe sich nur die Ausführung der Zuführungen in den Abstellbahnhof, dessen innere Erschließung und einzelne Anlagen im Abstellbahnhof. Aus diesem Grund könnten diese Anpassungen auch in einem eigenen Planrechtsverfahren, der 16. Planänderung im PFA 1.6a, behandelt werden. Die Vorhabenträgerin verweist 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 seien.

Die Anhörungsbehörde verweist diesbezüglich auf die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach planungsrechtliche Abschnittsbildungen grundsätzlich zulässig sind (vgl. u.a.a BVerwG, Urteil vom 29.06.2017 – 3 A 1.16, Rn. 51). Angesichts der



Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, kann das planerische Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten bewältigt werden. Überschaubare Planungsabschnitte bieten potenziellen Einwendern zudem den Vorteil, dass die individuelle Betroffenheit leichter erkannt werden kann. Insbesondere bei großen Bahnprojekten sind in der eisenbahnrechtlichen Fachplanung Abschnittsbildungen üblich. 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 vermag die Anhörungsbehörde keine Fehler hinsichtlich der vorliegenden Abschnittsbildung zu erkennen.

### **2.2.6 Verzicht auf Öffentlichkeitsbeteiligung im Änderungsverfahren**

Im Änderungsverfahren zum PFA 1.6b wurde nach § 22 Abs. 2 UVPG auf eine Öffentlichkeitsbeteiligung verzichtet, soweit diese über das Maß der Beteiligung nach § 73 Abs. 8 VwVfG hinausgeht.

Vereinigungen und Einwender bemängelten, dass damit Informationspflichten und Beteiligungsrechte im Verfahren in unzulässiger Weise beschnitten worden seien. Weder sei eine öffentliche Ankündigung, noch eine Veröffentlichung im Internet oder eine persönliche Information bekannter Einzeleinwender erfolgt, es fehle an der entsprechenden Anstoßwirkung.

Gem. § 22 Abs. 2 UVPG soll die Behörde von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit absehen, wenn zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen nicht zu besorgen sind. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn solche Umweltauswirkungen durch die vom Vorhabenträger vorgesehenen Vorkehrungen ausgeschlossen werden. Zusätzliche Umweltauswirkungen liegen jedenfalls dann vor, wenn bereits bekannte Umweltauswirkungen verschärft werden. Andere Auswirkungen sind solche, die neu hinzukommen. Erheblich sind die Umweltauswirkungen in jedem Fall dann, wenn sie für die begründete Bewertung nach § 25 UVPG und somit auch für die Prüfung der Zulassung im Trägerverfahren auf Tatbestands- oder Rechtsfolgenseite von Bedeutung sein können, d.h. ent-

scheidungserheblich sind (vgl. Peters/Balla/Hesselbarth, Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, UVPG § 22 Rn. 5). Daneben ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung aber auch dann durchzuführen, wenn eine nach Gegenstand, Systematik und Ermittlungstiefe neue oder über die bisherigen Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung der Umweltbetroffenheit erforderlich ist. Dies beurteilt sich danach, ob bereits die ursprünglichen Unterlagen die nach § 16 Abs. 5 S. 3 UVPG nötige Anstoßwirkung entfalten oder ob eine solche erstmalig von den neuen Unterlagen ausgeht (vgl. Peters/Balla/Hesselbarth, Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, UVPG § 22 Rn. 4, 5).

Zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen entstehen im Zuge der Planänderung nicht. Im Gegenteil tragen die Anpassungen zur Bewältigung planerischer Konflikte im Bereich des Artenschutzes bei. Mit der Neuerschließung von Umsiedelungsflächen für Mauereidechsen können nunmehr alle im Bereich des Abstellbahnhofs Untertürkheim vorkommenden Mauereidechsen umgesiedelt werden. Dabei resultiert aus der Umgestaltung der Maßnahmenfläche insgesamt eine Aufwertung der Biotoptypen.

Zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen durch das Änderungsverfahren sieht die Anhörungsbehörde auch nicht im Bereich des Schutzgutes Mensch und menschliche Gesundheit gegeben. Die im Zuge der Änderungsplanung aufgenommenen Warntöne in der Innenreinigungsanlage hat die Vorhabenträgerin schalltechnisch untersuchen lassen. Bei vier Schallereignissen pro Stunde und einer Emissionsstärke von 75 dB(A) pro Signalgeber wurde nachgewiesen, dass die ankommenden Immissionen mindestens 6 dB(A) unterhalb des jeweiligen Beurteilungspegels der einschlägigen TA-Lärm liegen. Auch aus der Überarbeitung des EMV Gutachtens ergibt sich keine andere Einschätzung. Erhebliche Umweltauswirkungen sind diesbezüglich daher nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf andere Schutzgüter sind aus Sicht der Anhörungsbehörde durch die Änderungen und der mit ihnen einhergehenden Anpassungen ebenso nicht zu erwarten (vgl. hierzu auch Kapitel A.2.1).

Auf eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung konnte mithin nach § 22 Abs. 2 UVPG verzichtet werden.

Auch mit Blick auf § 73 Abs. 8 VwVfG gelangt die Anhörungsbehörde zu keiner abweichenden Einschätzung. Eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung ist hiernach nicht erforderlich, wenn die Änderung des Plans das Gesamtkonzept des Vorhabens nicht berührt und des-

sen Identität gewahrt bleibt; sie darf nicht zu einem Vorhaben führen, das nach Gegenstand, Art, Größe und Betriebsweise im Wesentlichen andersartig ist. Die nachteilige Änderung muss wesentlich bzw. erheblich sein; geringfügige Neubelastungen reichen nicht aus (Stelkens/Bonk/Sachs/Neumann/Külpmann, 9. Aufl. 2018, VwVfG § 73 Rn. 134, 137). So verhält es sich in diesem Fall. Wie vorstehend bereits zu § 22 Abs. 2 UVPG ausgeführt, entstehen durch die Änderungen keine zusätzlichen erheblichen Belastungen. Die Gesamtkonzeption des Vorhabens erfährt darüber hinaus keine Identitätsänderung. Auf eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung konnte daher auch nach § 73 Abs. 8 VwVfG verzichtet werden.

Soweit durch die Änderungsplanung etwa im Bereich der nun einbezogenen Panoramabahnflächen Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt werden, wurden diese Betroffenen nach § 73 Abs. 8 VwVfG einzeln durch die Anhörungsbehörde angehört.

Für und um den Bereich des eigentlichen Abstellbahnhofes ergibt sich durch die Änderungsplanung für die Anhörungsbehörde keine erstmalige oder stärkere Betroffenheit privater Personen, die zu einer nochmaligen Öffentlichkeitsbeteiligung oder Einzelanhörung hätte führen müssen. Die den Änderungsunterlagen beigegebene gutachterliche Stellungnahme zu den Signal- und Hornproben der Züge stellt insofern keine Änderung dar, da nicht der Plan als solches eine Änderung erfahren hat, sondern nur dessen Beurteilung vertiefend erläutert wurde. Auch die Warntöne im Bereich der Innenreinigungsanlage führen zu keinem Lärmbeitrag der oberhalb der Relevanzschwelle der TA-Lärm liegt und eine erneute Beteiligung zwingend voraussetzt (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az. 9 A 31/07, Rn. 30). Ebenso zeigt das novellierte EMV Gutachten keine relevante Mehrbelastung auf.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde wohnt auch den Änderungsunterlagen die erforderliche Anstoßwirkung inne (vgl. hierzu Kapitel A.2.2.2).

### **2.2.7 Verzicht auf Erörterungstermin im Änderungsverfahren**

Die Anhörungsbehörde hat auf die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins im Zuge des Änderungsverfahrens verzichtet. Der Regelung des § 18a Nr. 2 AEG folgend, kann im Falle einer Änderung eines ausgelegten Planes im Regelfall von der Erörterung i.S.d. § 73 Abs. 6 VwVfG abgesehen werden. Die Anhörungsbehörde hat insofern keine regelfallabweichende Entscheidung getroffen.

Die Änderungen fallen weder räumlich noch inhaltlich derart ins Gewicht, dass ein Erörterungstermin erforderlich geworden wäre. Es stand nicht zu erwarten, dass die Durchführung eines Erörterungstermins substantziell neue Erkenntnisse ergeben hätte. Auch die Auswertung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zum PFA 1.6b hat gezeigt, dass ein weiterer Erörterungstermin keine substantziell neuen Erkenntnisse bzw. keine zusätzliche Sachaufklärung hätte erwarten lassen. Die Anhörungsbehörde hat daher im Zuge der Anhörung zu den Planänderungen von der Anberaumung eines Erörterungstermins gem. § 18 Abs. 2 AEG abgesehen.

### **2.2.8 Planungs- und bautätigkeitsbezogene Fragestellungen**

Von Einwenderseite wurde gefordert, bzw. beantragt, dass mit einem Baubeginn so lange zuzuwarten sei, bis alle Planfeststellungsbeschlüsse hinsichtlich des Gesamtvorhabens vorliegen. Bereits erlassene Planfeststellungsbeschlüsse seien zurückzunehmen, laufende Bauarbeiten in bereits genehmigten Planfeststellungsabschnitten seien einzustellen.

Das Regierungspräsidium ist als Anhörungsbehörde nicht zuständige Adressatin dieser Forderungen. Die Entscheidung über die Planungs- und Baueinstellungsforderungen sowie über die Rücknahme bereits erlassener Beschlüsse obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt als zuständiger Planfeststellungsbehörde.

### **2.2.9 Sonstige verfahrensbezogene Einwendungen**

Einwenderseits wurde vorgetragen, dass aufgrund der fehlenden Unterzeichnung des Auslegungsplansatzes ein Verfahrensmangel vorliege. Aus Sicht der Anhörungsbehörde stellt dieser Umstand keinen Verfahrensmangel dar. Dem Eisenbahn-Bundesamt liegen im Original unterzeichneten Antragsunterlagen vor.

Die Einleitung eines Verfahrens zum Rückbau der Bestandsanlagen ist keine Voraussetzung deren Fehlen hier einen Verfahrensmangel darstellen könnte. Eventuell erforderliche Stilllegungs- und Rückbauverfahren können eigenständigen, von dem hier antragsgegenständlichen Verfahren unabhängigen Genehmigungsverfahren zugeführt werden. Zur Frage der Berücksichtigung dieser Thematik in der Alternativenprüfung, vgl. Kapitel C.2.6.1. Die Vorhabenträgerin weist in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass die zurückzubauenden Anlagen auf dem Gelände des Abstellbahnhofs Untertürkheim in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt seien. Eine zeichnerische Darstellung erfolge in den Lageplänen Planung in Unterlage 3 und textlich im Bauwerksverzeichnis in Unterlage 4 für jedes zurückzubauende Bauwerk.

Auch das einwenderseitige Vorbringen, etliche Pläne seien bereits deutlich vor dem Einreichungsdatum des Antrags erstellt und danach erfolgte Änderungen seien nicht in den dafür vorgesehenen Feldern dokumentiert worden, begründet keinen Verfahrensmangel. Die Vorhabenträgerin erwidert hier zutreffenderweise, dass es unerheblich sei, dass die Pläne vor Einreichung des Antrags datierten, wenn diese – wie im konkreten Fall - seit Antragstellung nicht geändert worden seien. Ebenso ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde unschädlich, dass die Lagepläne entgegen bisheriger Praxis vorangegangener Abschnitte nicht in Anlage 4 sondern in Anlage 3 zu finden sind. Die erforderliche Anstoßwirkung ist aus Sicht der Anhörungsbehörde jedenfalls gegeben.

### **2.2.10 Datenschutz**

Mehrere Einwender haben der Weitergabe von persönlichen Daten an solche Personen widersprochen, die der Vorhabenträgerin bzw. der Deutschen Bahn nahestehen. Die Anhörungsbehörde hat in diesen Fällen keine mit der Einwendung verbundenen personenbezogenen Daten an die Vorhabenträgerin weitergegeben.

### **3. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Die Anhörungsbehörde hat der betroffenen Kommune, den Fachbehörden, Trägern öffentlicher Belange, Umwelt-bzw. Naturschutzvereinigungen und sonstigen Planungsträgern im Zuge der Planauslage des PFA 1.6b mit Schreiben vom 03.05.2019 Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Im Einzelnen wurden folgende Stellen beteiligt:

Im Anhörungsverfahren zum Ausgangsverfahren:

#### **Kommunen**

- Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Wohnen
- Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz
- Landeshauptstadt Stuttgart, Liegenschaftsamt
- Landeshauptstadt Stuttgart, Tiefbauamt
- Landeshauptstadt Stuttgart, Eigenbetrieb Abfallwirtschaft Stuttgart
- Landeshauptstadt Stuttgart, Branddirektion
- Landeshauptstadt Stuttgart, Garten-, Friedhofs- und Forstamt
- Landeshauptstadt Stuttgart, AföO (Straßenverkehrsbehörde)

#### **Regionale Planungsträger**

- Verband Region Stuttgart

### **Weitere Behörden und Fachbereiche**

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Referat 36
- Landratsamt Schwäbisch Hall
- Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16, Feuerwehr und Katastrophenschutz
- Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 21, Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz
- Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 32, Landwirtschaft
- Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 47.5, Baureferat Großprojekte
- Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 46.1, Verkehr, Technische Aufsicht Bahnen
- Regierungspräsidium Stuttgart, Abt. 5, Umwelt
- Regierungspräsidium Stuttgart, Abt. 8 Landesamt für Denkmalpflege
- Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16, Kampfmittelbeseitigungsdienst
- Polizeipräsidium Stuttgart
- Regierungspräsidium Freiburg Abt. 9, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
- Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg
- Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Stuttgart

### **Sonstige Planungsträger**

- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleitungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3
- Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH, PTI 22 Niederlassung Südwest
- Telefonica Germany GmbH & Co. KG
- Unitymedia BW GmbH, Zentrale Planung
- Stuttgart Netze Betrieb GmbH
- Netze BW Wasser GmbH
- GasLINE GmbH & Co. KG
- PLEdoc GmbH
- GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
- Verizon Deutschland GmbH
- Netze BW Wasser GmbH, Techn. Betriebsleitung des Zweckverbandes Filderwasserversorgung
- EnBW Energie Baden-Württemberg AG

- Netze BW GmbH, S 21-Koordination (Bereich Netz TAI)
- NGN Fiber Network KG
- Stuttgarter Straßenbahnen AG
- Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH
- terranets bw GmbH
- Gasversorgung Süddeutschland GmbH
- Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung
- Unfallversicherung Bund und Bahn Region Stuttgart
- DB Netz AG Regionalbereich Südwest, Immobilienmanagement, N-SW-F 4
- Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Region Südwest
- DB Systel GmbH
- DB Cargo AG
- DB Regio AG Baden-Württemberg, Konzernbevollmächtigter für das Land BW
- Deutsche Bahn AG
- DB Station und Service AG, Regionalbereich Südwest
- DB Fernverkehr AG
- DB Energie GmbH
- Bundeseisenbahnvermögen Außenstelle Stuttgart
- Bundespolizeidirektion Stuttgart
- Bundesamt für Güterverkehr

### **Vereinigungen**

- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V.
- Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e.V.
- BUND Regionalverband Stuttgart
- Naturschutzbund Deutschland LV Baden-Württemberg e.V.
- Schutzgemeinschaft Filder e.V.
- Deutscher Alpenverein Landesverband Baden-Württemberg e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Baden-Württemberg e.V.
- Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.
- Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.
- Schwarzwaldverein e.V.
- Schwäbischer Albverein e.V.
- NaturFreunde Württemberg e. V.
- Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e.V.

## **Sonstige**

- Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart
- Handwerkskammer Region Stuttgart
- Dachverband Integratives Planen und Bauen Stuttgart e.V.
- Diakonisches Werk der Evangelischen Kirche in Württemberg e.V.
- Körperbehinderten-Verein Stuttgart e.V.
- Sozialverband VdK Stuttgart
- Industrieverband Steine und Erden Baden-Württemberg
- Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.
- Deutscher Bahnkunden-Verband Baden-Württemberg e.V.
- COLT
- BT (Germany) GmbH & Co. oHG
- Amphibien/Reptilien-Biotopschutz Baden-Württemberg e.V., Regionalbetreuer Stuttgart

## Im Anhörungsverfahren zum Änderungsverfahren:

### **Kommunen**

- Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Wohnen
- Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz
- Landeshauptstadt Stuttgart, Liegenschaftsamt
- Landeshauptstadt Stuttgart, Tiefbauamt
- Landeshauptstadt Stuttgart, Garten-, Friedhofs- und Forstamt

### **Regionale Planungsträger**

- Verband Region Stuttgart

### **Weitere Behörden und Fachbereiche**

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Referat 36
- Landratsamt Schwäbisch Hall
- Regierungspräsidium Stuttgart, Abt. 5, Umwelt
- Regierungspräsidium Stuttgart, Abt. 8 Landesamt für Denkmalpflege
- Eisenbahn-Bundesamt Sachgebiet 6 Süd „Umwelt – Aufsicht und Genehmigung“

### **Sonstige Planungsträger**

- DB Netz AG Regionalbereich Südwest, Immobilienmanagement, N-SW-F 4
- Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Region Südwest



## **Vereinigungen**

- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V.
- Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e.V.
- BUND Regionalverband Stuttgart
- BUND Kreisverband Stuttgart
- Naturschutzbund Deutschland LV Baden-Württemberg e.V.
- Schutzgemeinschaft Filder e.V.
- Deutscher Alpenverein Landesverband Baden-Württemberg e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Baden-Württemberg e.V.
- Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.
- Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.
- Schwarzwaldverein e.V.
- Schwäbischer Albverein e.V.
- NaturFreunde Württemberg e. V.
- Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e.V.

## **Sonstige**

- Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart
- Handwerkskammer Region Stuttgart
- Dachverband Integratives Planen und Bauen Stuttgart e.V.
- Diakonisches Werk der Evangelischen Kirche in Württemberg e.V.
- Körperbehinderten-Verein Stuttgart e.V.
- Sozialverband VdK Stuttgart
- Industrieverband Steine und Erden Baden-Württemberg
- Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.
- Deutscher Bahnkunden-Verband Baden-Württemberg e.V.
- COLT
- BT (Germany) GmbH & Co. oHG
- Amphibien/Reptilien-Biotopschutz Baden-Württemberg e.V., Regionalbetreuer Stuttgart

## **4. Private Einwendungen**

Gegen die Planung für den PFA 1.6b wurden insgesamt rund 370 private Einwendungen erhoben. Die Einwendungen wurden zusammen mit den Stellungnahmen der Träger öf-

fentlicher Belange am 15.01.2020 und 16.01.2020 erörtert. Die von dem Vorhaben betroffenen Privatpersonen und Vereinigungen konnten sich bereits vor dem Erörterungstermin mit den Äußerungen der Vorhabenträgerin zu den am häufigsten vorgetragenen Einwendungen (in einer anonymisierten Form) auseinandersetzen, die zu diesem Zweck auf der Internetseite der Anhörungsbehörde abgerufen werden konnte.

Im Zuge der Anhörung zur Planänderung gem. § 73 Abs. 8 VwVfG ging der Anhörungsbehörde weitere private Einwendungen zu.

Hinsichtlich der Einwendungen und deren Inhalt wird auf die Verfahrensakte verwiesen.

## **B. Zusammenfassende Darstellung des Vorhabens und seiner Umweltauswirkungen**

### **1. Verfahrensgegenstand**

#### **1.1 Überblick über das Gesamtvorhaben**

Der Planfeststellungsabschnitt 1.6 mit den beiden Teilabschnitten PFA 1.6 a „Zuführung Hauptbahnhof Ober-/Untertürkheim inkl. Zuführung Bad Cannstatt und Interregio-Kurve“ sowie PFA 1.6 b „Abstellbahnhof Untertürkheim“ dient der Einrichtung eines Ringverkehrs sowie der Schaffung von ausreichenden Kapazitäten zum Abstellen, Bereitstellen und Reinigen von Zügen in räumlicher Nähe zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof. Der Abstellbahnhof Untertürkheim kann von dem neuen Hauptbahnhof über die Verbindungskurve Wangen (Untertürkheimer Kurve), Kornwestheim, Stuttgart-Untertürkheim Pbf, Stuttgart-Hafen, Waiblingen (Interregio-Kurve) und von Bad Cannstatt direkt angefahren werden.

Der Planfeststellungsabschnitt 1.6 b ist Bestandteil des Bahnprojekts „Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart“, besser bekannt unter der Bezeichnung „Stuttgart 21“.

Markanteste Maßnahme dieses Projektes Stuttgart 21 ist die Umwandlung des bestehenden 16-gleisigen Kopfbahnhofs in einen achtgleisigen Durchgangsbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr, der gegenüber der heutigen Lage der Bahnsteige um ca. 90 Grad gedreht und tiefer gelegt wird (Planfeststellungsabschnitt 1.1). Der neue Hauptbahnhof wird durch unterirdische Zulaufstrecken aus Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt (PFA 1.5) bzw. Wangen und Ober-/Untertürkheim (PFA 1.6a) angebunden. Die Anbindung an die Neubaustrecke über Wendlingen nach Ulm und Augsburg erfolgt durch den südlich anschließenden, ca. 9,5 km langen Fildertunnel (PFA 1.2) und über die Neubaustrecke auf der Filderebene, die im Planfeststellungsabschnitt 1.3a oberirdisch in enger Anlehnung an

die Bundesautobahn 8 (BAB) verläuft. Hier werden der Stuttgarter Flughafen und die Landesmesse an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG angeschlossen. Auf dem Gelände der Messe und des Flughafens entsteht ein neuer Bahnhof in Tieflage für den Zugverkehr auf der Neubaustrecke, die „Station NBS“. Die Trasse der Neubaustrecke wechselt im weiteren Verlauf auf Höhe der Tank- und Rastanlage Denkendorf (PFA 1.4) auf die Südseite der BAB 8 und wird Richtung Wendlingen weitergeführt, wo der Neckar überquert und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm erreicht wird. Regional- und Fernzüge der Gäubahn von und nach Horb-Singen-Zürich sollen nicht mehr über Stuttgart-Vaihingen zum Hauptbahnhof fahren, sondern in einem zweiten Teilabschnitt 1.3b durch eine neu zu bauende Rohrer Kurve auf bestehenden Strecken über die Filderebene geführt werden und ebenfalls den Fildertunnel befahren. Auf diesem Weg sollen die Züge einen zusätzlichen Halt am Flughafen bekommen.

Durch den vorliegenden PFA 1.6b sollen Abstellkapazitäten für Züge, die am Stuttgarter Hauptbahnhof enden, beginnen oder längeren Aufenthalt haben geschaffen, sowie eine Innen- und Außenreinigungsanlagen errichtet werden.

## **1.2 PFA 1.6b (Abstellbahnhof Untertürkheim)**

### **Lage und Funktion des Abstellbahnhofs Untertürkheim**

Der künftige Abstellbahnhof Untertürkheim wird auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs in Stuttgart-Untertürkheim erstellt und liegt in den Stadtbezirken Bad Cannstatt und Untertürkheim. Der Bahnhof besteht im Wesentlichen aus Gleisanlagen zum Abstellen von Zügen, einer Außenreinigungsanlage (ARA) einer Innenreinigungsanlage (IRA) sowie einem Technikgebäude.

### **Gleisanlagen**

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 nach Stuttgart-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.

Bei großer Auslastung des Abstellbahnhofs können weitere 1.660 m an Abstellgleisen durch die Umnutzung der Gleise der Innenreinigungsanlage, der Personenzugwendegleise, sowie der Umfahrgleise in Anspruch genommen werden.

### **Außenreinigungsanlage (ARA)**

Die Außenreinigungsanlage dient der Außenwäsche und Pflege der Fahrzeuge des Fern- und Regionalverkehrs.

Die ARA befindet sich im nördlichen Bereich des Abstellbahnhofs. Sie besteht aus einem Außenreinigungsgleis sowie einem zugehörigen 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 ARA 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.

Da sich die Außenreinigungsanlage in der Kernzone des Heilquellenschutzgebietes von Stuttgart-Bad Cannstatt befindet, wird die Waschanlage auf einem wasserdichten, oberflächenversiegelten Gleistragplattensystem aus Stahlbetonfertigteilen errichtet. Über eine Abwasserleitung fließt das benutzte Waschwasser in eine Wiederaufbereitungsanlage, in der es nach den Bestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes und des Wassergesetzes des Landes Baden-Württemberg behandelt wird, bevor es in das öffentliche Kanalnetz eingeleitet wird.

Das Betriebsgebäude der ARA 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.

### **Innenreinigungsanlage (IRA)**

Die Innenreinigungsanlage dient der Reinigung und Pflege von Zügen einschließlich der Betankung mit Frischwasser und der Entsorgung der Abwässer aus den WCs.

Die IRA 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 angegliedert.

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.

Da sich auch die IRA im Heilquellenschutzgebiet befindet, wird auch diese Anlage mit einer Stahlbetonwannenkonstruktion ausgeführt.

### **IRA Technikgebäude**

Das Technikgebäude ist mit der IRA betriebstechnisch verbunden und beinhaltet neben Betriebsstofflagerräumen auch Sozialräume für die Reinigungskräfte und sonstige Bahnbendienstete sowie Büroräume für örtliche Verwaltungszwecke.

Der Bau mit zwei Obergeschossen ist 11,50 m breit und 45,00 m lang.

## **2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens**

Beim PFA 1.6 b handelt es sich gemäß § 6 i.V.m. Anlage 1, Nr. 14.7 UVPG um ein UVP-pflichtiges Vorhaben. Die Vorhabenträgerin hat die erforderliche Umweltverträglichkeitsstudie zusammen mit den übrigen Planunterlagen vorgelegt.

Die Wirkungen des Projektes lassen sich infolge ihrer Wirkungsart und - Entstehung in bau-, anlagen- und betriebsbedingte Wirkungen unterscheiden. Die Vorhabenträgerin hat die zu erwartenden Umweltauswirkungen korrekterweise schutzgutbezogen betrachtet, so wie dies durch das UVPG vorgegeben ist. Eine detaillierte Beschreibung der Auswirkungen findet sich im Erläuterungsbericht des UVP-Berichts und ist in den Plänen der Anlage (Konfliktschwerpunkte) dargestellt. Hierzu im Einzelnen:

### Untersuchungsraum und Untersuchungsgegenstand

Für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes wurden von der Vorhabenträgerin die Vorgaben des Umweltsleitfadens des EBAs (Teil III) zu Grunde gelegt. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes erfolgte nicht starr und einheitlich, sondern orientierte sich an den örtli-

chen 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 gehen auf die Schutzgüter Menschen, Tierlebensräume und das Landschaftsbild aus. 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 1.6 b. 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.

### Auswirkungen auf die Schutzgüter

Bei den Auswirkungen auf die Schutzgüter wird zwischen temporären baubedingten Auswirkungen und dauerhaften anlagebedingten und betriebsbedingten Wirkungen differenziert.

## **2.1 Schutzgut Mensch**

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 Außenwaschanlage ist von einer Überschreitung der gebietsspezifischen 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 Schaffung 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 belästigende 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. An einigen Immissionsorten wird es allerdings nachts zu einer Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen von bis zu 1,2 dB(A) kommen. 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.

## **2.2 Schutzgut 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. Sollten die vorhandenen Mauereidechsen im Bauwerk verbleiben, kommt es zudem zu erhöhten Individualverlusten dieser Art und einer Zerschneidung des Habitats. Von einer Beeinträchtigung des Erhaltungszustands der lokalen Gesamtpopulation 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. Großfläche Vegetationsbestände, wie sie der bisherige Güterbahnhof aufweist, wird der Abstellbahnhof nicht mehr bieten.

### **2.3 Schutzgut 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.

### **2.4.Schutzgut Boden**

Baubedingt kommt es zu keinen relevanten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden. Zwar fallen durch die Einebnung des derzeitigen Bahnhofsbereichs 113.000 m<sup>3</sup> 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.

## **2.5 Schutzgut 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.

## **2.6 Schutzgut Klima und Luft**

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 weiterstehend 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.

## **2.7 Schutzgut Landschaft**

Aufgrund der Lage des Vorhabens innerhalb eines stark durch Bebauung und Gleisanlagen vorbelasteten Bereichs sind keine Eingriffe in für Erholungszwecke genutzte Flächen notwendig. 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 Vorhabenbereich aber bereits als Bahnbetriebsfläche genutzt wird, ist diese Beeinträchtigung nicht als erheblich einzustufen.

## **2.8 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Da sich Baudenkmale erst in 60 m Entfernung zum Vorhabenbereich befinden, kann eine baubedingte Beeinträchtigung ausgeschlossen werden. Archäologische Baudenkmäler 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 öffentliches Interesse besteht.

Anlagebedingt kann es durch neue Oberleitungen und Aufschüttungen zu visuellen Beeinträchtigungen von Kultur- und Baudenkmälern kommen. Aufgrund der hohen Vorbelastungen im Vorhabenbereich ist dies aber unwahrscheinlich.

# **C. Rechtliche Würdigung**

## **1. Planrechtfertigung**

Der hier zur Planfeststellung beantragte Teilabschnitt 1.6b „Abstellbahnhof Untertürkheim“ ist ein wesentlicher Bestandteil des Bahnprojektes "Stuttgart 21", das die bereits dargestellte grundlegende Umgestaltung des gesamten Bahnknotens Stuttgart und dessen Einbindung in die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm - Augsburg umfasst.

### **1.1. Planrechtfertigung für die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Ulm-Augsburg**

Die Planrechtfertigung für die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg ergibt sich unmittelbar aus dem Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (im Folgenden: BSchwAG; zuletzt geändert am 29. Dezember 2016). Sie wird in der Anlage zu § 1 BSchwAG, dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, in Abschnitt 1 unter der Nr. 20 zum vordringlichen Bedarf bestimmt. Diese Bedarfsfeststellung ist für die eisenbahnrechtliche Planfeststellung verbindlich, § 1 Abs. 2 BSchwAG. Diese Bindungswirkung entfällt erst dann, wenn sich die der Bedarfsplanung zugrundeliegenden Verhältnisse so grundlegend geändert haben, dass sich die ursprüngliche Bedarfsentscheidung nicht mehr rechtfertigen lässt.

Auch in diesem Anhörungsverfahren sind wiederholt Zweifel an der Notwendigkeit dieser Strecke geäußert worden. Die Anhörungsbehörde ist indes unverändert der Auffassung, dass diesen Erwägungen im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht weiter nachgegangen werden kann, da die geäußerten Zweifel nicht geeignet sind, die Rechtfertigung der oben genannten Bedarfsentscheidung entfallen zu lassen.

Zuletzt hat der VGH Baden-Württemberg diese Ansicht in seinem Urteil vom 04.12.2018 (Az. 5 S 1981/16, S. 78) bestätigt:

*„Der durch den PFA 1.3a genehmigte Lückenschluss zwischen den Abschnitten 1.2 und 1.4 ist weiterhin bereits deshalb vernünftigerweise geboten, weil für die Bahnstrecke Stuttgart-Ulm gemäß § 1 Abs. 2 BSVVAG die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan für die Planfeststellung nach § 18 AEG verbindlich ist und die Neubaustrecke im Bedarfsplan aufgeführt ist. Diese Bindung gilt auch für das gerichtliche Verfahren (vgl. BVerwG, Urteil vom 8.6.1995 - 4 C 4.94 - NVwZ 1996, 381, juris Rn. 19 ff. und Urteil vom 21.3.1996 - 4 C 26.94 - NVwZ 1997, 169, juris Rn. 17 und Urteil vom 11.10.2017 - 9 A 14.16 - NVwZ 2018, Beilage Nr. 1, 41, juris Rn. 20). Anhaltspunkte dafür, dass die Bedarfsfeststellung insoweit fehlerhaft oder verfassungswidrig sein könnte, bestehen nicht. Das wäre nur dann der Fall, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, insbesondere, wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend geändert hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (vgl. BVerwG, Urteil vom 6.11.2013 - 9 A 4.12 - NVwZ 2014, 714, juris Rn. 26).“* Tatsachen, aus denen hervorgehen würde, dass eine solche evident unsachliche Bedarfsfeststellung vorliegt, wurden nicht vorgetragen und sind auch nicht ersichtlich (vgl. zum Maßstab auch BVerwG, Beschluss vom 15.3.2013 - 9 B 30.12 - juris Rn. 10 und Urteil vom 4.4.2012 - 4 C 8.09 - NVwZ 2012, 1314, juris Rn. 66 f.).

Weiterhin hat der VGH Baden-Württemberg in seiner Entscheidung vom 04.12.2018 ausgeführt, dass *„mit der voranschreitenden Verwirklichung bereits bestandskräftig planfestgestellter Abschnitte wie unter anderem des PFA 1.2 und des PFA 1.4 und der damit verbundenen Zwangspunkte ein zusätzlicher, die Verwirklichung des PFA 1.3a rechtfertigender Gesichtspunkt hinzugetreten ist, der zwar nicht allein, aber im Zusammenspiel mit den weiteren rechtfertigenden Gründen das Vorhaben trägt. Es ist zur Vermeidung von Planungstorsi ohne Funktion geboten, mit dem PFA 1.3a den Lückenschluss zwischen dem Fildertunnel und der Filderstrecke zu realisieren.“* Gleiches gilt für die im Rahmen des PFA 1.6b erneut in Frage gestellte Planrechtfertigung der NBS.

Die gesetzgeberische Entscheidung im Bedarfsplan zum BSchwAG ist mithin zu respektieren. Solange sie Bestand hat, gilt das Vorhaben Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg als erforderlich (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 28.01.2002, Az. 5 S 2426/99, juris Rn 44). Die nach § 4 BSchwAG vorgeschriebenen regelmäßigen Überprüfungen des Bedarfsplans, zuletzt im Jahr 2016, haben bisher nicht ergeben, dass der Bedarf nicht mehr gesehen wird. Das Projekt ist auch noch im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten. Dieser geht von einer weiteren Zunahme der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr um ca. 19,2 % gegenüber 2010 aus (vgl. Bundesverkehrswegeplan 2030 S. 55). Sowohl die ABS/NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg als auch die künftig vorrangig für den Regionalverkehr und den schweren Güterverkehr vorgesehene Filstaltrasse werden nach wie vor bei den am stärksten belasteten Eisenbahnstrecken in Deutschland ausgewiesen, so dass nicht absehbar ist, dass der Bedarf für eine dieser Strecken in naher Zukunft anders zu beurteilen sein wird als bisher.

## **1.2 Planrechtfertigung für die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart**

Die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart im Bahnprojekt „Stuttgart 21“ ist von der verbindlichen Bedarfsfeststellung für die ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg nicht mit umfasst (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 11.11.2013, Az. 5 S 1036/13, juris Rn 12), sondern muss auch für sich betrachtet nach allgemeinen Grundsätzen planerisch gerechtfertigt und vernünftigerweise geboten sein.

Bei der Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, vor allem in Form des Projektes „Stuttgart 21“, handelt es sich um ein komplexes Vorhaben, das in Zielsetzung und Wirkung über die bloße Neugestaltung eines Schienenweges hinausgeht. Bereits in den vorangegangenen, abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren der Teilabschnitte ist deshalb mehrfach betont worden, dass sich die Planrechtfertigung nicht ausschließlich aus

einer reinen eisenbahnverkehrlichen oder bahnbetrieblichen Bedarfsprüfung ergeben muss. Im Falle des Gesamtprojekts „Stuttgart 21“ sind vielmehr auch Aspekte zu berücksichtigen, die über die vorgenannten Gründe hinausgehen. So können und müssen im Rahmen der Planrechtfertigung etwa städtebauliche Gesichtspunkte sowie die mit dem Projekt verbundenen Verringerungen der Immissionsbelastung Berücksichtigung finden.

### **1.2.1 Ziele der Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart**

Mit der Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart im Rahmen des Bahnprojektes Stuttgart 21 verfolgt die Vorhabenträgerin insbesondere folgende verkehrlichen und betrieblichen Ziele:

- 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),
- Optimierung der Betriebsabläufe zur Erhöhung der Produktivität und damit Steigerung der Attraktivität auf dem Verkehrsmarkt (betriebliche Zielvorstellungen),
- Beachtung der Zwischenstufe des Integralen Taktfahrplans (ITF),
- Erhaltung und Stärkung der zentralen Verkehrsfunktion innerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart (Verknüpfung mit Regional-, Stadtbahn- und städtischem Verkehr einschließlich des Fußgängerverkehrs)
- Anbindung der Region Filder als einen dicht bevölkerten und wirtschaftlich stark entwickelten städtischen Ergänzungsraum, der in der Regionalplanung als Entwicklungsraum angesehen wird,
- Verknüpfung mit dem Landesflughafen Stuttgart zur Verbesserung der überregionalen Anbindung dieses Verkehrsträgers (Verknüpfung der Verkehrsträger), sowie mit der Messe Stuttgart,
- 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 bzw. 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.

(vgl. den Erläuterungsbericht Teil I, S. 58 und 59; siehe hierzu auch schon die Raumordnerische Beurteilung des Regierungspräsidiums Stuttgart vom September 1997, S. 20-30).

Die Anhörungsbehörde ist unverändert der Auffassung, dass diese Zielstellungen zulässiger Maßstab der Planrechtfertigung sind.

Dieser Überzeugung widerspricht auch nicht der in diesem Anhörungsverfahren erhobene Einwand, das antragsgegenständliche Vorhaben sei mit der Entwicklung und Veräußerung der bisher als Bahnbetriebsgelände genutzten Grundstücksflächen vornehmlich profitorientiert, wobei es auf die Verwirklichung der verkehrlichen und betrieblichen Ziele tatsächlich gar nicht ankomme. Mit Formulierung des oben zuletzt genannten Ziels stellt die Vorhabenträgerin nicht in Abrede, dass mit Verwirklichung des Vorhabens Flächen in der Innenstadt zur Bebauung freigemacht werden sollen und sie damit auch einen Beitrag zu den Baukosten erlösen will. Dieser Zweck steht nach Auffassung der Anhörungsbehörde jedoch nicht im Vordergrund. Das zeigt sich an dem Umstand, dass die Deutsche Bahn AG die ca. 100 ha an innerstädtischen Grundstücksflächen bereits im Dezember 2001 für einen Preis von 424 Mio. € an die Landeshauptstadt Stuttgart verkauft

hat, während sie selbst ein Vielfaches dieses Betrages für die Realisierung des Projektes aufzuwenden hat. Von einer weiteren Wertsteigerung der Grundstücke nach einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG würde sie daher nicht mehr profitieren. Vergleichbares gilt für den Vorwurf, die anderen Ziele des Vorhabens seien gegenüber der Freimachung und Veräußerung der Bahnbetriebsflächen nachrangig oder unbedeutend bzw. vorgeschoben.

Die oben genannten Zielstellungen der Vorhabenträgerin sind seit Aufnahme des ersten Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt 1.1 im Jahr 2001 im Wesentlichen unverändert geblieben. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat sich schon mehrfach als Anhörungsbehörde mit ihnen beschäftigt, zuletzt im Anhörungsbericht zum PFA 1.3a „Neubaustrecke mit Station NBS einschließlich L 1192/L 1204 Südumgehung Plieningen“ vom Januar 2016 (dort S. 55 - 58) sowie im Anhörungsbericht zum PFA 1.4 „Filderbereich bis Wendlingen“ vom Dezember 2006 (dort S. 106 – 109). Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf diese sowie die vorangegangenen Anhörungsberichte verwiesen.

Die Vorhabenträgerin hat im Übrigen schlüssig dargelegt, dass die konzernzugehörige DB Station&Service AG jahrzehntelange Erfahrungen mit dem Betrieb von Bahnhöfen und sonstigen Personenverkehrsanlagen habe und mithin auch die grundsätzlichen Erwartungen und Bedürfnisse der Kunden an die Ausgestaltung der Infrastruktur kenne. Dies gelte unter anderem für die Beförderungskomfortabilitäten sowie die sich im Laufe der Zeit modifizierenden Anforderungen an die Barrierefreiheit. Eine ergänzende Studie zur Überprüfung der Vorstellungen der Bahnreisenden ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde im Rahmen der Planfeststellung nicht erforderlich. Nach Auffassung der Anhörungsbehörde kann der Stuttgarter Hauptbahnhof an das Planungsziel der veränderten Vorstellungen der Bahnreisenden angepasst werden.

Das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Raumordnungsbehörde hat im Anhörungsverfahren erklärt, dass keine raumordnerischen Bedenken bestehen. Insbesondere die Vorgaben des Landesentwicklungsplans und des Regionalplans sind eingehalten. Die maßgeblichen Ziele der Fachplanungen haben sich ebenfalls nicht verändert. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 gilt unverändert fort, der Regionalplan ist am 22.07.2009 (Teiländerung am 22.07.2015) und der Generalverkehrsplan der Landesregierung am 14.12.2010 in den hier maßgeblichen Punkten ohne wesentliche Änderungen fortgeschrieben worden.



Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich ebenfalls schon mehrfach mit den genannten Zielen der Vorhabenträgerin für die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart befasst und ist in seinen Planfeststellungsbeschlüssen zum PFA 1.1 vom 28.01.2005 (S. 139 – 142), zum PFA 1.2 vom 19.08.2005 (S. 105 – 107), zum PFA 1.4 vom 30.04.2008 (S. 80 – 84), zum PFA 1.5 vom 13.10.2006 (S. 169 – 175) sowie für den PFA 1.6a vom 16.05.2007 (S. 120 – 123) und dem PFA 1.3a vom 14.07.2016 (S. 119 - 120) jeweils zum Ergebnis gekommen, dass diese mit den Zielen der Fachplanung und den aus der übergeordneten Verkehrspolitik ableitbaren Zielen übereinstimmen und daher zulässiger Maßstab für die Planrechtfertigung sind. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat das – ausdrücklich auch für die drei zuletzt genannten Ziele (Beseitigung bzw. Verminderung der Trennwirkung der Bahnanlagen und der Lärmbelastung im Stuttgarter Talkessel sowie Gewinnung städtebaulicher Entwicklungsflächen in der Innenstadt) - bestätigt (vgl. VGH Baden-Württemberg, Ur. v. 04.06.2006, Az. 5 S 848/05, juris Rn 38 und 42, 43). Auch die neuere Entscheidung des VGH Baden-Württemberg hinsichtlich des PFA 1.3a (Ur. v. 04.12.2018 Az. 5 S 1981/16) hat keinen Anlass für eine veränderte Betrachtungsweise gegeben.

Auf die vorbenannten Planfeststellungsbeschlüsse sowie die aufgeführten Entscheidungen des VGH Baden-Württemberg wird Bezug genommen.

### **1.2.2 Gebotenheit der Planung**

Das Gebot der Planrechtfertigung erfordert, dass ein Vorhaben mit seinen konkreten Zielstellungen den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes entspricht und - im Hinblick darauf, dass privates Eigentum in Anspruch genommen werden soll - zum Wohle der Allgemeinheit (Art. 14 Abs. 3 GG) objektiv erforderlich, d.h. vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Beschl. v. 21.12.1995, Az. 11 VR 6/95, juris Rn 42).

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat sich in allen oben genannten Anhörungsberichten bereits ausführlich mit dieser Frage beschäftigt, wobei sich die jeweilige Bedarfsprüfung an den in Ziffer C.1.2.1 genannten Zielen orientierte. So wurden neben rein verkehrlichen und betrieblichen Zielsetzungen auch städtebauliche Gesichtspunkte wie beispielsweise die mit dem Vorhaben verbundene Verringerung des Schienenverkehrslärms in der Stuttgarter Innenstadt betrachtet. Das Eisenbahn-Bundesamt ist auf dieser Grundlage in allen bisher zum Bahnprojekt „Stuttgart 21“ ergangenen Planfeststellungsbeschlüssen, zuletzt im Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1.3a vom 14.07.2016 (dort S. 118 – 123) jeweils

zum Ergebnis gekommen, dass die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart als Gesamtvorhaben zum Wohl der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten ist.

Die folgende Prüfung der Gebotenheit der Planung erfolgt insbesondere im Lichte der in diesem Verfahren zum Planfeststellungsabschnitt 1.6b neu hinzugekommenen Fragestellungen und aktuellen Entwicklungen.

### **1.2.2.1 Leistungsfähigkeit der Planung**

Einer der häufigsten Einwände gegen die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart in der beantragten Version ist der Einwand des Rückbaus. Zur Frage des Kapazitätsrückbaus im speziellen Fall des Abstellbahnhofs wird auf Kapitel C.1.3 verwiesen.

So führe die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart nicht etwa zu der von der Vorhabenträgerin prognostizierten Steigerung der Leistungsfähigkeit des gesamten Knotens, vielmehr sei u.a. auf Grund der Reduzierung der Bahnsteiggleise von 16 auf zukünftig 8 von einer (deutlich) geringeren Leistungsfähigkeit auszugehen. Ausgeschlossen sei daher, dass die zukünftige Steigerung des Verkehrsaufkommens durch den geplanten Durchgangsbahnhof bzw. den gesamten Umbau des Knotens Stuttgart zu bewältigen sei. Die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart in der geplanten Variante wird als „Rückbau der Leistungsfähigkeit“ und planerischer Missgriff angesehen, zumal die Vorhabenträgerin die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart mit der aufwändigen Umgestaltung erklärtermaßen erhöhen und nicht verringern wolle.

Die Annahme einer gegenüber dem heutigen Bestand bzw. der Bedarfsprognose zu geringen Leistungsfähigkeit wird von Einwendern auf verschiedenen Wegen hergeleitet: Aus einer eigenen Interpretation der eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchungen, welche die Vorhabenträgerin selbst seit 1994 als Beleg für die Leistungsfähigkeit ihrer Planung vorgelegt hatte (dazu unten C.1.2.2.1.3.2), aus einer eigenen Auswertung und Korrektur der von der Vorhabenträgerin im Jahr 2011 durchgeführten Fahrplanrobustheitsprüfung (Stresstest, dazu unten C.1.2.2.1.3.3), aber auch aus einem Vergleich von Belegungsgraden der Antragsplanung und an anderen Bahnhöfen (siehe unten C.1.2.2.1.3.4) sowie indirekt aus den Personenstromanalysen für die Fußgängeranlagen des Tiefbahnhofs (siehe unten C.1.2.2.2). All diese Herleitungen erweisen sich nach Auffassung der Anhörungsbehörde auch unter Berücksichtigung des neuerlichen Vorbringens bei näherer Betrachtung nicht als belastbar.

### **1.2.2.1.1 Vergleich mit der Null-Variante**

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts fehlt es an der Planrechtfertigung für ein Vorhaben, wenn sich die Nullvariante, d. h. ein vollständiges Unterbleiben des Vorhabens, als ebenso sinnvoll oder noch zweckmäßiger herausstellt als die Verwirklichung des Vorhabens. Denn wenn - wie hier - eine Planung in private Eigentumsrechte eingreift und enteignungsrechtliche Vorwirkungen hat, müssen die mit der Planung verfolgten öffentlichen Interessen - unbeschadet der zusätzlich gebotenen Abwägung der konkreten Belange im Einzelfall - auch generell geeignet sein, etwa entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden (vgl. BVerwG, Urt. v. 03.05.1988, Az. 4 C 26/84, juris Rn 12; Urt. v. 07.07.1978, Az. IV C 79.76, BVerwGE 56, 110, 118).

Sowohl in den zurückliegenden Anhörungsverfahren zu dem Gesamtvorhaben als auch in diesem Verfahren haben zahlreiche Einwender einen Vergleich der Leistungsfähigkeit des antragsgemäß umgestalteten Bahnknotens Stuttgart mit der Nullvariante unter Beibehaltung des Kopfbahnhofs gefordert. Für die Frage der Planrechtfertigung kann dieser Vergleich nach den oben dargestellten Grundsätzen allerdings nur Bedeutung haben, wenn sich dabei ergibt, dass die Null-Variante ohne Umbauten die oben bereits dargestellten Zielsetzungen der Vorhabenträgerin allesamt mindestens in gleicher Weise zu erfüllen vermag wie die Antragsplanung. Ob diese Ziele - bzw. einzelne dieser Ziele - mit Baumaßnahmen anderer Art in gleicher Weise oder sogar besser verwirklicht werden können, ist dagegen eine Frage der Variantenabwägung (siehe unten C.2).

### **1.2.2.1.2 Erreicht die Nullvariante die verkehrlichen und betrieblichen Ziele?**

Die Anhörungsbehörde kann allerdings nicht feststellen, dass die verkehrlichen und betrieblichen Zielsetzungen für die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart auch mit der Nullvariante des Bahnknotens erreicht werden könnten.

Bei der Definition der Nullvariante ist zu beachten, dass es beim Bahnprojekt „Stuttgart 21“ nicht allein darum geht, den vorhandenen Kopfbahnhof durch einen anderen zu ersetzen, sondern den gesamten Bahnknoten Stuttgart samt Gleisvorfeld und Zuführungsgleisen umzugestalten. Dementsprechend ist als Nullvariante auch nicht nur der bereits vorhandene Kopfbahnhof zu betrachten, sondern der gesamte Bahnknoten Stuttgart ohne weitere Umbauten. Es ist von dem baulichen Zustand vor Baubeginn für die Umgestaltung im Jahr 2010 auszugehen.

Diese Nullvariante war bereits in den 1990er Jahren Gegenstand der betrieblichen Untersuchungen durch Prof. Heimerl und Prof. Schwanhäuser (Kapazität des geplanten

Bahnhofs Stuttgart Hbf. tief im Vergleich mit dem bestehenden Kopfbahnhof, 1994). Dabei wurden dem Kopfbahnhof bei isolierter Betrachtung durchaus noch erhebliche Reserven attestiert, weil viele nutzbare Bahnsteigkanten verfügbar seien (Verweis auf Gutachten Heimerl/Schwanhäuser). Insoweit besteht also letztlich kein Dissens mit der Einwanderseite. Diese Reserven wurden seinerzeit aber nicht als nutzbar angesehen, weil der sie umgebende Bahnknoten im Bereich der Fahrstraßenknoten teilweise schon nahezu bis an die Grenze der Standard-Betriebsqualität (seinerzeit „befriedigend“) ausgelastet sei; er weise nur noch geringe Leistungsreserven für eine dichtere Zugfolge auf (vgl. Prof. Schwanhäuser, Entgegnung auf die Einwendungen gegen das Projekt Stuttgart 21, 2003, S.9f und 14ff). Der in diesem Zusammenhang vorgebrachte Einwand, die Engpässe auf den Zulaufstrecken könnten allenfalls eine Anpassung bzw. Behebung dieser rechtfertigen, nicht aber die sonstigen Änderungen im Bahnknoten Stuttgart legitimieren, zieht die Grenzen für die sich aus § 1 AEG ergebende Planungsfreiheit zu eng und verkennt, dass sich die Rechtfertigung einer Planung nicht zwangsweise und ausschließlich aus eisenbahnbetrieblichen Erfordernissen speisen muss. Auch wenn diese im Vordergrund stehen, hat die Vorhabenträgerin bei der Projektierung ihres Vorhabens in nicht zu beanstandender Weise noch weitere Zielsetzung wie etwa die städtebaulichen Aspekte berücksichtigt. Dies ist zulässig und zugleich ein tauglicher Maßstab für die Planrechtfertigung. Darüber hinaus ist schon der Bedarfsplanüberprüfung 2010 für den Bundesverkehrswegeplan 2003 zu entnehmen, dass der Streckenabschnitt zwischen Stuttgart und Augsburg einen starken Geschwindigkeitseinbruch innerhalb des deutschen und internationalen Hochgeschwindigkeitsnetzes aufweise und ein großer Teil dieses Streckenabschnitts schon jetzt bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet sei. Diese Einschätzung betrifft die ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg einschließlich der Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart im Rahmen des Projekts Stuttgart 21.

Die Vorhabenträgerin bedient sich im Rahmen ihrer Planung einer Prognose auf Basis des Bundesverkehrswegeplans 2030 (folgend: Bedarfsprognose BVWP 2030). Hiernach sollen im Hauptbahnhof Stuttgart künftig werktäglich insgesamt 1298 Ankünfte bzw. Abfahrten erfolgen, davon 238 Zugfahrten von bzw. zu den Abstellanlagen. Nach dem Sommerfahrplan 2018, der Bezugspunkt dieser Verkehrsprognose ist, waren es werktäglich insgesamt 730 Zugfahrten – ohne die Fahrten zum Wartungs- und Abstellbahnhof am Rosensteinpark (vgl. Erläuterungsbericht Unterlage 1.1, S. 12 und 23).

Auf der Hauptabfuhrstrecke zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Plochingen bzw. künftig Wendlingen sollen entsprechend der Bedarfsprognose BVWP 2030 künftig werktäglich 638

Züge (einschließlich S-Bahnen im VVS) verkehren, nach dem Sommerfahrplan 2018 waren es werktäglich 464 Züge einschließlich S-Bahnen. Die maximale Belastung der bestehenden Strecke (einschließlich der S-Bahn-Gleise) von Stuttgart nach Plochingen bei Einhaltung einer betrieblich akzeptablen Qualität beträgt 565 Züge (vgl. Erläuterungsbericht Unterlage I.1 , S. 29). Es ist vor dem Hintergrund dieser Prognosen für die Anhörungsbehörde nachvollziehbar, dass angesichts der Bedarfsprognose auf Grundlage des BVWP 2030 eine Erhöhung der Kapazität sowohl des Bahnknotens wie auch der Abfuhrstrecke in Richtung Ulm notwendig ist.

Die Vorhabenträgerin geht unverändert davon aus, dass im bestehenden Hauptbahnhof über die derzeit 35 Zugankünfte und 18 Zugabfahrten in der morgendlichen Spitzenstunde hinaus noch maximal zwei weitere Züge, mithin 37 Zugankünfte und 20 Abfahrten sinnvoll machbar seien, wie es im Jahr 2010 schon einmal vorübergehend mit zwei regelmäßig im Kopfbahnhof anstatt an der Haltestelle „Stuttgart-Hbf. tief“ haltenden S-Bahn-Zügen praktiziert worden sei. Die Vorhabenträgerin hat bereits in den zurückliegenden Anhörungsverfahren nachvollziehbar dargelegt, dass schon die Leistungsanforderung mit 35 Zugankünften in der Spitzenstunde von 7:00 bis 8:00 Uhr nur machbar sei, weil fünf dieser Züge auf der Fahrt zwischen Bad Cannstatt und Hauptbahnhof ein Gleis mitbenutzten, das bereits im Fünf-Minuten-Abstand von S-Bahnen befahren werde. Dabei seien praktisch keine Pufferzeiten mehr zwischen den Zügen möglich, Verspätungen würden zwangsläufig an nachfolgende Züge weitergegeben. Damit reiche die Nullvariante bereits nicht aus, um das von der Vorhabenträgerin der Planung ursprünglich zugrunde gelegte Betriebsprogramm für das Jahr 2025 und erst Recht nicht den Bedarf auf Grundlage der Prognosen des BVWP 2030 abzuwickeln, der von einem gegenüber dem Stand von 2018 deutlich gesteigerten Zugangebot ausgeht.

Auch in diesem Anhörungsverfahren wird der Einwand aufrechterhalten, bereits der bestehende Kopfbahnhof habe heute eine Kapazität von mehr als 50 Zügen pro Stunde. Die Ansicht wird vorrangig aus einer Untersuchung von Vieregg/Rössler (Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs in seiner heutigen Gleiskonfiguration, 27.10.2011, im Folgenden: V/R Leistungsfähigkeit 2011) abgeleitet. Das besagt nach Ansicht der Anhörungsbehörde aber nichts für die oben beschriebene Nullvariante, da Grundlage dieser Untersuchung nicht der Bahnknoten Stuttgart unter Beibehaltung des Kopfbahnhofs als Nullvariante im Zustand vor Beginn der Bauarbeiten, sondern bereits mit einer Reihe von Modifikationen ist, die den Autoren seinerzeit zur Leistungssteigerung sinnvoll erschienen, namentlich:

- S-Bahn-Rampe wieder 4-gleisig
- Wiederanschluss eines zwischenzeitlich abgetrennten Verbindungsgleises aus der Mitte der S-Bahn-Rampe zu den Gleisen 2 bis 5
- Wiederherstellung der Gleise 1a und 1
- Wiederherstellung der vollen 2-Gleisigkeit der Gäubahn bis zu den Bahnsteiggleisen des Kopfbahnhofs
- Schaffung einer Fahrstraße aus Richtung Bad Cannstatt (Fernbahn) nach Gleis 7 sowie
- Schaffung einer Fahrstraße in Richtung Bad Cannstatt (Fernbahn) aus Gleis 14 unabhängig von der Fahrstraße aus Feuerbach (Fernbahn) nach Gleis 13.

Diese Änderungen sollen durch den Neu- bzw. Umbau von etlichen Weichen und den Neubau von kurzen Gleisverbindungen zwischen Weichen sowie die entsprechende Anpassung der Fahrleitungen und der Leit- und Sicherheitstechnik realisiert werden (vgl. V/R Leistungsfähigkeit 2011, S. 13). Hintergrund für das Einbringen der verschiedenen Verbesserungen des bestehenden Kopfbahnhofs ist ein durch die Einwender beabsichtigter „fairer Vergleich“ zwischen der Beibehaltung des Kopfbahnhofs und der Antragsplanung der Vorhabenträgerin. Der Vergleich einer angepassten Version des Kopfbahnhofs mit dem geplanten Tiefbahnhof ist aber keine Frage der Planrechtfertigung, sondern der Variantenabwägung (vgl. Kapitel C.2 Alternativenprüfung).

Die als zusätzlicher Beleg angeführte Prüfung der Untersuchung von Vieregg/Rössler durch die NVBW vom 21.11.2011 bezieht sich gleichfalls nicht auf den Bestand vor Baubeginn, sondern bereits auf denselben möglichen Ausbau mit den oben genannten Verbesserungen. Auch sie kann daher nicht als Nachweis für eine bestimmte Leistungsfähigkeit der Nullvariante fruchtbar gemacht werden. Abgesehen davon weist die NVBW ausdrücklich darauf hin, dass es sich lediglich um eine Untersuchung theoretisch denkbarer Trassen handele, aber noch kein dazu passendes Fahrplankonzept vorliege und zur erzielbaren Betriebsqualität keine Aussagen möglich seien.

Auch die als weiteren Beleg für die Leistungsfähigkeit der Nullvariante herangezogene Einschätzung des ehemaligen Bahnhofsvorstehers Herrn H., im Kopfbahnhof seien auch 56 Zugfahrten in der Spitzenstunde durchaus zu bewältigen, bezieht sich ersichtlich nicht auf

eine tatsächlich schon einmal im Regelbetrieb gefahrene Leistung. Sie ist vielmehr als Einschätzung zu verstehen, was Herr H. im Kopfbahnhof mit einer anderen Belegung der Bahnsteiggleise und kürzeren Standzeiten am Bahnsteig noch für machbar hielt. Eine belastbare Angabe für die Leistungsfähigkeit des gesamten Bahnknotens in der Nullvariante kann hieraus freilich nicht abgeleitet werden.

Die bereits in früheren Anhörungsverfahren angeführten Auswertungen von historischen Fahrplänen (je nach Variante entweder 44 bzw. 45,5 Züge in der Spitzenstunde) können nicht zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Nullvariante herangezogen werden. Die Berechnung der möglichen Zugzahlen in der Spitzenstunde erscheint der Anhörungsbehörde weiterhin nicht nachvollziehbar – jedenfalls können die darin inbegriffenen Leer- und Rangierfahrten vom und zum Abstellbahnhof nicht voll mitgezählt werden. Damit soll nicht in Abrede gestellt werden, dass auch Abstell- und Bereitstellungsfahren die Gleisanlagen im Bahnknoten Stuttgart belasten. Es ist aber auch nicht nachvollziehbar, dass man die Ankünfte im bestehenden Kopfbahnhof ohne Weiteres um nochmals 36% steigern können soll, allein indem statt am Hauptbahnhof endender bzw. einsetzender Züge künftig nur noch durchgebundene Verbindungen angeboten werden. Um dies zu ermöglichen, wäre der Umbau eines Teils der Zuführungsgleise zum Abstellbahnhof notwendig – das erfordert aber bauliche Maßnahmen und kann deswegen nicht als Nullvariante angesehen werden.

Die Anhörungsbehörde ist unverändert der Auffassung, dass die Betrachtungen historischer Fahrpläne nicht geeignet sind, eine tatsächlich im Regelbetrieb erbrachte Leistung für die maßgebliche Nullvariante zu belegen. Die Zugzahlen beinhalten noch die sog. Vorortzüge, die der heutigen S-Bahn entsprechen, und beziehen sich auf eine Infrastruktur, die seit der Umgestaltung des Gleisvorfeldes und Einrichtung der S-Bahn-Haltestelle Stuttgart Hauptbahnhof (tief) im Jahr 1978 gar nicht mehr in dieser Form besteht. Heute werden vier der bis dahin 10 in den Kopfbahnhof führenden Streckengleise vorwiegend von S-Bahn-Zügen benutzt, ein fünftes Gleis, das bis dahin die Verbindung zur Gäubahnstrecke ermöglicht hatte, wurde teilweise entfernt. Das hat zur Folge, dass der Fern- und Regionalverkehr in den Kopfbahnhof seither das Gleisvorfeld und einzelne Zulaufstrecken mit dem S-Bahn-Verkehr zur Haltestelle Stuttgart Hauptbahnhof (tief) teilen muss, was vor 1978 noch nicht der Fall war. Die oben dargestellten Vorschläge von Viereggs/Rössler (VR Leistungsfähigkeit 2011, S. 13) laufen darauf hinaus, einige dieser Eingriffe wieder rückgängig zu machen. Deshalb mag es durchaus zutreffen, dass der Bahnknoten mit dem 1970 bestehenden Gleisvorfeld und den damaligen Zulaufstrecken

die Ein- und Ausfahrt von 45,5 Zügen einschließlich der Vorortzüge in der Spitzenstunde bewältigen konnte. Die Bahnsteiggleisanlage des Kopfbahnhofs dürfte dazu auch heute noch in der Lage sein. Das besagt aber nichts über die Leistungsfähigkeit des gesamten Bahnknotens in der Nullvariante. In diesem Zustand müssten die für 1970 ermittelten 45,5 Zugeinfahrten und -ausfahrten in der Spitzenstunde nicht mehr einschließlich, sondern *zusätzlich* zu den mittlerweile 48 S-Bahn-Zügen in der Stunde zu und von der S-Bahn-Haltestelle Stuttgart Hauptbahnhof (tief) auf dem gemeinsam genutzten Gleisvorfeld und den teilweise gemeinsam genutzten Zulaufstrecken von Zuffenhausen und Bad Cannstatt abgewickelt werden.

#### **1.2.2.1.3 Bedarfserfüllung durch die beantragte Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart**

Gegenstand der Planrechtfertigung ist ebenfalls die Frage, ob das geplante Vorhaben den prognostizierten zukünftigen verkehrlichen Anforderungen nach Inbetriebnahme genügen kann. Die Planrechtfertigung des Gesamtprojekts wurde von Einwendern auch unter dem Gesichtspunkt bestritten, dass der Tiefbahnhof im PFA 1.1 mit seinen 8 Bahnsteiggleisen nicht leistungsfähig genug sei, um den zukünftigen Bedarf insbesondere im Hinblick auf zu erwartende höhere Leistungsanforderungen durch einen gesteigerten Personenverkehr abzudecken.

Hinsichtlich der Prüfung der für die Planrechtfertigung notwendigen Leistungsfähigkeit ist in 2 Schritten vorzugehen: In einem ersten Schritt ist zu überprüfen, ob die Bedarfsprognose zutreffend ermittelt wurde (unten C.1.2.2.1.3.1) und anschließend ist zu klären, ob die Antragsplanung diesen Bedarf abdecken kann (C.1.2.2.1.3.2). Gegenüber den bisherigen Anhörungsverfahren im Zusammenhang mit dem Gesamtvorhaben orientiert sich die Bedarfsprognose der Vorhabenträgerin nunmehr nicht mehr am Betriebskonzept 2025, sondern wird aus den Anforderungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 abgeleitet. Die einwenderseitige Kritik nimmt indes häufig Bezug auf das Betriebskonzept 2025.

##### **1.2.2.1.3.1 Inhalt der Verkehrsprognosen**

In den Einwendungen zum PFA 1.6b ist vorgetragen worden, dass von einem deutlich höheren Verkehrsbedarf im Bahnknoten Stuttgart auszugehen sei als von der Vorhabenträgerin prognostiziert und mithin die Bedarfsprognose unzureichend sei.

Bei der Erstellung des Mengengerüsts hat die Vorhabenträgerin die Vorgaben aus den Umlegungsplänen der Gutachten zum Bundesverkehrswegeplan übernommen. Bei den



Angaben aus diesen Umlegungsplänen handelt es sich um die Verkehrszahlen, die sich ergeben, wenn die Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan auf das bis 2030 zu realisierende Netz umgelegt werden.

Die so erhaltenen Verkehrsbelastungen wurden in Bezug auf den prognostizierten Fernverkehr für den Personen- und den Güterverkehr übernommen. Die Prognose auf Basis des Bundesverkehrswegeplans 2030 sieht für die Zukunft eine Erhöhung des Zugangebots um mehr als 30% im Hauptbahnhof Stuttgart gegenüber dem Angebot von 2018 vor. In der morgendlichen Spitzenstunde rechnet die Vorhabenträgerin für 2030 durch den Einsatz von zusätzlichen Verdichter- und Verstärkerzügen mit 47 Zugankünften im Hauptbahnhof.

Die Vorhabenträgerin hat nach Auffassung der Anhörungsbehörde in rechtlich nicht zu beanstandender Weise nunmehr den Prognosehorizont 2030 gewählt. Dies ist ein Zeitpunkt, der nach Auffassung der Anhörungsbehörde zur Führung einer hinreichend verlässlichen Bedarfsprognose geeignet ist. Insbesondere im Erörterungstermin wurde einwenderseits erneut die Forderung laut, Eisenbahninfrastruktur sei unter Berücksichtigung aller erdenklichen Entwicklungen des Marktes und der Verkehrsbedürfnisse auf 100 Jahre zu planen. Dieser Forderung steht das Erfordernis einer zuverlässigen Prognose entgegen. Der einwenderseits herangezogene Zeitraum von 100 Jahren bezieht sich auf die wirtschaftliche Nutzungsdauer einer Bahnanlage, ist jedoch zu weit entfernt und unbestimmt genug, als dieser den im Rahmen der Planrechtfertigung maßgeblichen Prognosezeitraum abbilden könnte.

Auch in diesem Anhörungsverfahren wurde von Seiten der Einwender vertreten, die von der Vorhabenträgerin prognostizierte Bedarfserhöhung um 30% gegenüber dem Angebot von 2018 (bzw. ggü. 2011) sei im Zweifel nicht nur auf das Zugangebot des gesamten Tages, sondern linear auch auf das Zugangebot in der Spitzenstunde aufzuschlagen. Dann müsse der Hauptbahnhof schon kurz nach seiner für das Ende 2025 vorgesehenen Inbetriebnahme mindestens 51 Züge in der Spitzenstunde bewältigen.

Die Anhörungsbehörde ist unverändert der Auffassung, dass dieser Ansatz verfehlt ist. Die Belastung mit 49 Zügen in der Spitzenstunde entspricht bereits derjenigen in der Fahrplanrobustheitsprüfung („Stresstest“) der Vorhabenträgerin aus dem Jahr 2011 (dazu unten C.1.2.2.1.3.3). Mit dieser Betriebssimulation sollte nicht die normale Spitzenstunde nach Inbetriebnahme des geplanten Tiefbahnhofs abgebildet werden, sondern es sollte

untersucht werden, ob der Bahnknoten Stuttgart mit dem geplanten Tiefbahnhof auch über das damals zugrundeliegende Betriebsszenario hinaus noch ausreichend Reserven für ein weiteres deutliches Verkehrswachstum in weit entfernter Zukunft hat. Erst in diesem Szenario geht die Vorhabenträgerin ihrerseits von einem Anstieg der Zugzahlen in der Spitzenstunde um 30% gegenüber dem Fahrplan von 2011 aus (vgl. SMA, Audit zur Betriebsqualitätsüberprüfung Stuttgart 21, Schlussbericht vom 21.07.2011, S. 3 und Steckbrief FP 07 S. 14).

Die Vorhabenträgerin hat weder für das Betriebsprogramm 2025 noch für die Bedarfsprognose auf Basis des BVWP 2030 eine gesonderte Betriebssimulation durchgeführt. Als Beleg dafür, dass das Vorhaben die verkehrlichen Anforderungen nach der Bedarfsplanung jedenfalls erfüllen kann, verweist sie zunächst auf die eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchungen, die bereits in den vorausgegangenen Planfeststellungsverfahren vorlagen und Aussagen zur möglichen Auslastung bei bestimmten anderen Betriebsprogrammen enthalten. Darüber hinaus verweist die Vorhabenträgerin auf die selbst durchgeführte Überprüfung der Betriebsqualität von Stuttgart 21 im bereits angesprochenen „Stresstest“ und das dazu gefertigte, im Jahr 2011 veröffentlichte Audit des Schweizer Beratungsunternehmens SMA (Audit Betriebsqualitätsprüfung Stuttgart 21, Schlussbericht vom 21.07.2011 und Überprüfung des finalen Simulationslaufes vom 30.09.2011). Dabei wurde die Infrastruktur eines antragsgemäß umgestalteten Bahnknotens Stuttgart mit einem Betriebsprogramm simuliert, das auf denselben Grundlagen beruht wie das Betriebsprogramm 2025, aber für eine morgendliche Spitzenstunde von 07:00 Uhr bis 08:00 Uhr mit 49 Zugankünften noch deutlich über die dort vorgesehenen 41 Zugankünfte im Hauptbahnhof hinausgeht (vgl. SMA, Schlussbericht vom 21.07.2011, Steckbrief FP 07 S. 14). Einwenderseitig werden weiterhin andere Schlussfolgerungen aus den vorliegenden eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchungen gezogen (vgl. dazu VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 03.07.2014, Az. 5 S 2429/12 und BVerwG, Beschl. v. 27.05.2015, Az. 3 B 5/15, beide in juris). Außerdem werden die Einwände gegen die Richtigkeit der Betriebssimulation im Rahmen des Stresstests aufrechterhalten. Hierbei kommt man zu dem Ergebnis, dass nach der antragsgemäßen Umgestaltung des Hauptbahnhofes allenfalls noch etwa 32 Züge in der morgendlichen Spitzenstunde abgewickelt werden könnten. Damit wären weder der heutige noch der im Betriebsszenario 2025 bzw. der auf Basis des BVWP 2030 vorhergesagte Bedarf zu decken. Die Argumente beziehen sich in weiten Teilen auf die

Internetseite Wikireal und gründen auf den dort genannten Einwänden. Die Anhörungsbehörde nimmt hierzu wie folgt Stellung:

#### **1.2.2.1.3.2 Eisenbahnwissenschaftliche Untersuchungen 1993-1997**

Der Interpretation der eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchungen von Prof. Heimerl und insbes. Prof. Schwanhäußer durch Wikireal vermag die Anhörungsbehörde nicht zu folgen.

Bereits im Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 ist die Anhörungsbehörde der wiederholt geäußerten Kritik an der Zugdichte in dem von Prof. Heimerl entwickelten „Szenario A“ (vgl. Ergänzende betriebliche Untersuchungen Teil II 1997, S. 56 und Anlagen 15 bis 24) nicht nachgegangen, weil „Szenario A“ für die heute vorliegende Planung nicht mehr maßgebend sein kann. Bereits das „Betriebsprogramm 2025“ geht mit einem fast ganztägigen Grundtakt von 26 Zügen und ca. 41 Zugankünften (bzw. nach der Bedarfsprognose 2030 nunmehr ca. 47 Zugankünften) in der morgendlichen Spitzenstunde deutlich in Richtung des seinerzeit zusätzlich entwickelten erweiterten Fahrplankonzepts „Szenario E“ mit ebenfalls ca. 40 Zugankünften in der nachmittäglichen Spitzenstunde und ca. 36 Gleisbelegungen in den angrenzenden drei Stunden Nebenverkehrszeit (vgl. Ergänzende betriebliche Untersuchungen II 1997, S. 57f mit Anlagen 1 bis 14).

Soweit in diesem Zusammenhang eingewandt wurde, die Leistungsfähigkeit werde bereits durch die Planfeststellung für den Abschnitt 1.1 (Talquerung mit Tiefbahnhof) auf das „Szenario A“ mit 32 bis 35 Zügen in der Spitzenstunde begrenzt, ist das nach Ansicht der Anhörungsbehörde nicht zutreffend. Der Planfeststellungsbeschluss hat nur Rechtswirkungen für den Bau der Betriebsanlagen der Eisenbahn, begrenzt aber nicht deren Leistungsfähigkeit. Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 1.1 vom 28.01.2005 befasst sich unter dem Aspekt einer ausreichenden und zukunftssicheren Bemessung auch mit dem „Szenario E“ (vgl. dort S. 203-207). Die im „Szenario E“ ebenso wie im „Szenario A“ angenommenen Mindesthaltezeiten sind aus Sicht der Anhörungsbehörde kein Anlass, diese Szenarien von vornherein zu verwerfen.

Bei den ergänzenden betrieblichen Untersuchungen wurde von Mindesthaltezeiten von ca. 2 Minuten als Durchschnittswerte für alle Zugarten einschließlich des Fern- und Regionalverkehrs ausgegangen (vgl. Ergänzende betriebliche Untersuchungen II 1997 S. 54). Diese Zeiten verstehen sich zuzüglich zu einer Abfertigungszeit von jeweils durchschnittlich 0,2 Minuten (vgl. Schwanhäußer, Kapazität des geplanten Bahnhofs Stuttgart Hbf. tief im Vergleich mit dem bestehenden Kopfbahnhof 1994 S. 14; vgl. auch

VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 06.04.2006, Az. 5 S 847/05, juris Rn. 66). Dem liegt die Erwartung zugrunde, dass Zugwenden im Durchgangsbahnhof gänzlich wegfallen und aufgrund der künftig durchgebundenen Linien im Regionalverkehr mit entsprechenden Fahrzeugen wesentlich geringere Fahrgastwechselzeiten anfallen werden (vgl. Ergänzende betriebliche Untersuchungen II 1997 S. 54). Der von Prof. Schwanhäuser (Kapazität des geplanten Bahnhofs Stuttgart Hbf. tief im Vergleich mit dem bestehenden Kopfbahnhof, 1994 S. 14) formulierte Befund, Stuttgart sei ein Knotenbahnhof mit starkem Fahrgastwechsel, konnte sich nur auf den damals vorhandenen Zustand mit zahlreichen am Kopfbahnhof endenden und einsetzenden Verbindungen beziehen. Mit dem Angebot von mehr durchgebundenen Linien anstelle von endenden und einsetzenden Zügen wird sich fast zwangsläufig auch der Fahrgastwechsel reduzieren lassen. Aus der oben genannten Passage des Gutachtens von Prof. Schwanhäuser aus 1994 lässt sich überdies auch nicht der Schluss ziehen, dass die Haltezeiten wegen des starken Fahrgastwechsels am Stuttgarter Hauptbahnhof im Durchschnitt bei wenigstens 3 Minuten liegen müssten und deshalb ein Bahnhof mit 10 Bahnsteiggleisen nötig sei. Prof. Schwanhäuser hatte bereits in Teil III seiner ergänzenden betrieblichen Untersuchungen 1997 (dort S. 3) klargestellt, dass er die Mindesthaltezeit dort nur deshalb auf 3 Minuten bemessen habe, um im Wege einer Sensitivitätsberechnung aufzuzeigen, unter welchen Voraussetzungen (Ausbau der Zulaufstrecken und damit hoher Variationskoeffizient für die Ankunft der Züge, sehr hohe mittlere Mindesthaltezeiten) ein achtgleisiger Durchgangsbahnhof an seine Grenzen stoße (vgl. auch VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 06.04.2006, a.a.O. Rn. 66). Bei der Bemessung der Haltezeiten von 2 Minuten für alle Fern- und Regionalverkehrszüge wurde noch die damalige Richtlinie 405.0102 der Deutschen Bahn AG berücksichtigt, nach der in Durchgangsbahnhöfen im Fernverkehr mit 2,0 Minuten und im Nahverkehr mit 1,0 Minuten Haltezeit zu rechnen war. Darüber hinaus wurden die damaligen Fahrplandaten des Schienenpersonenfernverkehrs auf repräsentative Haltezeiten für ICE-, IC- und IR-Züge ohne Kopfbahnhöfe und sonst erforderliche Zugwenden ausgewertet, was ebenfalls zu durchschnittlichen Haltezeiten von knapp über 2 Minuten geführt hat. Bei diesen Fahrplandaten handelt es sich um Sollhaltezeiten. Vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (insbes. Urt. v. 06.04.2006, a.a.O. Rn. 66) ist die Bemessung der Haltezeiten aber schon deswegen nicht beanstandet worden, weil es sich um Durchschnittswerte für alle Zugarten einschließlich des Fern- und Regionalverkehrs handele, wobei letzterer zahlenmäßig überwiege und deutlich kürzere Mindesthaltezeiten aufweise als der Fernverkehr. Außerdem hatte Prof. Schwanhäuser bereits in der mündlichen Verhandlung beim VGH 2006 klargestellt, dass bei der

Betriebssimulation, die er zur Überprüfung seiner rein rechnerischen Bemessung angestellt hatte (vgl. Ergänzende betriebliche Untersuchungen III, 1997 S. 54), alle Züge sicherheitshalber mit einer Mindesthaltezeit von 2,5 Minuten (einschließlich der Abfertigungszeit) angenommen worden seien (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 06.04.2006, a.a.O.). Dieser Durchschnittswert erscheint auch dann noch auf der sicheren Seite, wenn man eine Gleichverteilung von Fern- und Regionalverkehr annimmt und die Werte aus der zwischenzeitlich geänderten Richtlinie Fahrwegkapazität der Deutschen Bahn AG (405.0103A02 S. 3) zugrunde legt. Danach ist die Verkehrshaltezeit an einem großen Unterwegshalt im Fernverkehr im Zweifel mit 2,2 Minuten anzunehmen, die Abfertigungszeit liegt je nach Zugtyp zwischen 0,4 und 1,0 Minuten. Die Regionalverkehrszüge sind dagegen im Zweifel als Nahverkehrszüge mit einer Verkehrshaltezeit von 1,0 Minuten und einer Abfertigungszeit zwischen 0,2 und 0,6 Minuten anzusetzen. Dann ergeben sich für den Regionalverkehr 1,6 Minuten für den Fernverkehr 3,2 Minuten und bei Gleichverteilung zwischen den Zugarten im Durchschnitt 2,4 Minuten Haltezeit. Dabei handelt es sich ausdrücklich um Empfehlungen für den Fall, dass keine näheren Angaben aus dem realen Betrieb bekannt sind. Es mag durchaus sein, dass die Vorhabenträgerin im realen Betrieb später längere Planhaltezeiten vorsehen wird, um eine bessere Betriebsqualität zu gewährleisten bzw. einem Verspätungsaufbau entgegenzuwirken. Der VGH hatte aber bereits in seiner Entscheidung vom 06.04.2006 (a.a.O. Rn. 67) darauf hingewiesen, dass nicht etwa diejenigen Zeiten angesetzt werden müssten, die unter den heutigen Bedingungen im vorhandenen Kopfbahnhof vorherrschen. Denn diese kommen ja u.a. durch die technischen Anforderungen bei einer Zugwende und die bislang noch zahlreichen endenden und einsetzenden Züge zustande, welche bei der Antragsplanung wie ausgeführt weitgehend wegfallen sollen.

Die Einwender ziehen bis heute insbesondere aus einer Passage aus dem Gutachten Schwanhäuser (Ergänzende betriebliche Untersuchungen III, 1997 S. 58) den Schluss, das „Szenario E“ sei bei der Antragsplanung ohne Verwirklichung der sog. P-Option „unfahrbar“, bei ca. 33 Zügen in der Spitzenstunde liege „die absolute Leistungsgrenze“.

Die Anhörungsbehörde möchte noch einmal ausdrücklich bekräftigen, dass diese Aussage einer differenzierenden Betrachtung bedarf: Prof. Schwanhäuser hat die Betriebsqualität des Betriebsszenarios „E“ sowohl rechnerisch im Zustand der automatisierten Fahrplanerstellung (Ergänzende betriebliche Untersuchungen III, 1997, S. 52ff) als auch im Zustand der Betriebsabwicklung in einer Betriebssimulation mit Ankunftsverspätungen (a.a.O. S. 54ff) untersucht. Für die Netzvariante A, die der Antragsplanung entspricht,

ergab die theoretische Untersuchung im Zustand der Fahrplanerstellung durchweg eine gute bis sehr gute Betriebsqualität, was u.a. mit dem „bemessungsgünstigen“ Fahrplan auf den Zulaufstrecken erklärt wird (a.a.O., S. 53ff). Im Zustand der praktischen Betriebsabwicklung mit Ankunftsverspätungen ergab sich auf einzelnen Gleisgruppen ein Verspätungsaufbau an der Grenze zum mangelhaften Bereich (a.a.O. S. 56), während andere Gleisgruppen noch Kapazität aufwiesen; deshalb wurde von einer optimalen Bemessung der Bahnsteiggleisanlage mit 8 Gleisen ausgegangen. Im Vergleich der Betriebsszenarien wurde festgestellt, dass im „Szenario E“ auf der hier maßgeblichen Netzvariante A eine starke Belastung des Streckenabschnitts zwischen Stuttgart und Vaihingen/Enz auftritt und die Betriebsqualität sich stellenweise bis weit in den mangelhaften Bereich hinein verschlechtert (vgl. Ergänzende betriebliche Untersuchungen III 1997 Zusatz S. 20).

Die weitere Analyse zeigt nach Ansicht der Anhörungsbehörde allerdings auch, dass nicht der geplante neue Durchgangsbahnhof mit 8 Bahnsteiggleisen den „Engpass“ darstellt, sondern dass dieser sich auf dem nördlichen Zulauf im Bereich zwischen dem Pragtunnel und dem Bahnhof Zuffenhausen befindet (Ergänzende betriebliche Untersuchungen III, 1997, S. 63f mit Abb. 32). Deshalb wird von den Gutachtern Prof. Heimerl und Schwanhäußer vorgeschlagen, an dieser Stelle eine Entlastung um etwa 3 bis 4 Züge je Stunde und Richtung zu schaffen, etwa durch einen viergleisigen Ausbau des Pragtunnels (Netzvariante V) oder einen Anschluss der Ferngleise an die Zuführungsgleise von Bad Cannstatt über den Pragtunnel (Netzvariante P). Ohne diesen Ausbau seien nur  $38,8 - 6 = 32,8$  Züge in der Stunde zu leisten – aber nicht deshalb, weil der Bahnhof zu wenig Bahnsteiggleise hat, sondern weil die besagte Strecke den Zulauf aus dieser Richtung begrenzt bzw. die Betriebsqualität dort sonst in den mangelhaften Bereich absinken würde. Die genannte Zahl von Zügen ist dabei als ein Durchschnittswert der Anzahl von Gleisbelegungen in der Haupt- und Nebenverkehrszeit zu verstehen, bei dem sich noch eine gute Betriebsqualität einstellt (vgl. Schwanhäußer, Ergänzende betriebliche Untersuchungen III 1997, S. 59 insbes. die Tabelle). Die Vorhabenträgerin hat zu Recht darauf verwiesen, dass dieser Wert in der Richtlinie Fahrwegkapazität der DB AG (405.0102 S. 11) als „die Nennleistung“ definiert ist, wenn auch mittlerweile bezogen auf eine „wirtschaftlich optimale Auslastung“. Es ist für die Anhörungsbehörde jedenfalls nicht zweifelhaft, dass dieser Wert vorübergehend, etwa in einer Spitzenstunde, auch überschritten werden könnte, wenn dafür ein Absinken der Betriebsqualität in Kauf genommen würde.

Andererseits ist aus der Untersuchung aber auch ersichtlich, dass dieser Engpass keine Limitierung der Leistungsfähigkeit für die Beschickung der Bahnsteiggleisanlage auf den anderen Zulaufstrecken des Bahnknotens mit sich bringt. Aus den weiteren Untersuchungen von Prof. Schwanhäußer zu Kapazitätsreserven der übrigen Zulaufstrecken und der Bahnsteiggleisanlage (Ergänzende betriebliche Untersuchungen III 1997 Zusatz S. 20ff) ist zu entnehmen, dass sowohl die anderen Zulaufstrecken als auch die Bahnsteiggleisanlage bei einer Auslastung mit dem Betriebsprogramm des „Szenario E“ Kapazitätsreserven sogar für eine dauerhaft nochmals höhere Belastung haben, was sich in den ermittelten Hochrechnungsfaktoren  $> 1,0$  ausdrückt.

Dass es sich bei den von Prof. Schwanhäußer angegebenen 32,8 Zügen nicht um eine absolute Leistungsgrenze für den Bahnhof oder den gesamten Bahnknoten handeln kann, zeigt nach Ansicht der Anhörungsbehörde auch folgende Überlegung: Das Absinken der Betriebsqualität bzw. die Begrenzung der maximalen Zugzahl auf diesen Wert bei noch akzeptabler Betriebsqualität kommt wie oben ausgeführt auf dem Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und dem Pragtunnel zustande. Dieser ist im Bestandsnetz bereits vorhanden und wird durch die Antragsplanung nicht nennenswert geändert. Wenn der Anteil dieser Zuführungstrecke am gesamten Zugaufkommen im Stuttgarter Hauptbahnhof nicht wesentlich verändert wird, müsste sich eine solche absolute Leistungsgrenze zwischen 32 und 33 Zügen in der Spitzenstunde zwingend auch schon in der Nullvariante genauso bemerkbar machen. Das ist allerdings nicht erkennbar. Nach Angaben der Vorhabenträgerin können im vorhandenen Kopfbahnhof im aktuellen Fahrplan bereits wenigstens 35 Zugankünfte in der Spitzenstunde abgewickelt werden; eine Steigerung bis auf 37 soll ohne weiteres möglich sein (s.o.), nach Einschätzung von Einwendern sei sogar noch deutlich mehr darstellbar, und zwar auch ohne den „Engpass“ an der Zulaufstrecke durch den Pragtunnel zu beheben (vgl. V/R Leistungsfähigkeit 2011, S. 13). Damit ist für die Anhörungsbehörde hinreichend deutlich, dass ein Leistungswert von 32,8 Zügen in der Spitzenstunde als absolute Obergrenze für den gesamten Bahnknoten nicht ernsthaft behauptet werden kann. Wie bereits ausgeführt, betrifft er nur eine der diversen Zulaufstrecken zum Hauptbahnhof. Außerdem handelt es sich ersichtlich um einen Durchschnittswert bei Einhaltung einer definierten Betriebsqualität, der zumindest vorübergehend überschritten werden kann, wenn anschließend entsprechende Entspannungsphasen mit weniger Zugverkehr vorgesehen sind.

Die Anhörungsbehörde vermag auch im Lichte der nunmehr erhobenen Einwendungen in den Gutachten von Prof. Schwanhäußer keine Anhaltspunkte zu erkennen, dass das

Vorhaben den vorhergesagten verkehrlichen Bedarf nicht bedienen könnte und es ihm deswegen bereits an der Planrechtfertigung fehlt.

#### **1.2.2.1.3.3 Stresstest der Vorhabenträgerin**

Anhand der Betriebssimulation der Vorhabenträgern zur Überprüfung der Betriebsqualität (sog. Stresstest) aus dem Jahr 2011 und dem dazu gefertigten Audit des Schweizer Beratungsunternehmens SMA (Audit Betriebsqualitätsprüfung Stuttgart 21, Schlussbericht vom 21.07.2011) lässt sich nach Ansicht der Anhörungsbehörde vor dem Hintergrund der nunmehr erhobenen Einwendungen nicht feststellen, dass die Antragsplanung unterdimensioniert wäre und die im Rahmen des Betriebsprogramms 2025 bzw. der Prognose auf Basis des BVWP 2030 ermittelten Zugankünfte und -abfahrten nicht bewältigen könnte.

Die Betriebssimulation der Vorhabenträgerin wird auch in diesem Anhörungsverfahren von Einwendern unter zahlreichen Gesichtspunkten insbesondere unter Verweis auf die Internetseite Wikireal angezweifelt: Unter anderem werden die Standards für die Betriebsqualität, zahlreiche Aspekte der Fahrplankonstruktion und Simulationsparameter als nicht dem Regelwerk und den allgemeinen Standards entsprechend unrealistisch bzw. zu optimistisch angesehen; außerdem wird die Dokumentation für unzureichend gehalten. Dementsprechend wird auch das Audit durch die SMA angezweifelt.

Die Vorhabenträgerin hat diese Kritik in mehreren Stellungnahmen zurückgewiesen und verweist weiterhin auf die detaillierten Stellungnahmen aus den vorangegangenen Anhörungsverfahren, hier insbesondere auf diejenige zur Kritik an der Leistungsfähigkeit des Gesamtprojekts aus dem Anhörungsverfahren zum PFA 1.3a. Sie sieht den Stresstest nach wie vor als einen maßgeblichen Beleg für die Plausibilität und Zukunftssicherheit ihrer Planung an. Substantiell neue Argumente seien in diesem Verfahren nicht vorgetragen worden.

Dazu ist unverändert festzustellen, dass die Erstellung einer Betriebssimulation keine Anforderung ist, die im Planfeststellungsverfahren zwingend erfüllt werden müsste. Diese Auffassung findet sich auch in der Entscheidung des EBA zum PFA 1.3a wieder; dort wurde auf einen Nachweis der weitergehenden Leistungsfähigkeit durch den Stresstest nur im Rahmen von Hilferwägungen eingegangen. Das EBA hat im Einzelnen ausgeführt, dass eine an einer Vollauslastung orientierte Prognose nicht gefordert werden könne, wenn sie im Prognosehorizont nicht erwartet wird (PFB 1.3a, dort S. 142). Wenn schon die Vollauslastung nicht betrachtet werden müsse, so gelte dies erst recht für eine noch darüber hinaus gehende Frequenz, die eine Erweiterung der Anlagen notwendig machte.



Diese Einschätzung wurde vom VGH in seiner Entscheidung vom 04.12.2018 (5 S 1981/16, S. 138) nicht beanstandet.

Die Vorhabenträgerin hat gleichwohl und in rechtlicher Hinsicht über ihren Pflichtenkreis hinausgehend eine Simulation durchgeführt und die SMA mit dem Audit beauftragt. Dies folgte letztlich der Empfehlung Nr. 12 des Schlichterspruchs vom 30.11.2010. Weder die Betriebssimulation noch das Audit der SMA sind hierbei Bestandteil der Antragsunterlagen und beziehen sich auch nicht auf die für die Planfeststellung maßgebliche Bedarfsplanung auf Basis des BVWP 2030, sondern gehen, wie bereits ausgeführt, darüber hinaus. Mit den Simulationen sollte untersucht werden, ob auf der geplanten neuen Infrastruktur auch ein Fahrplan mit 30 Prozent Leistungszuwachs - bezogen auf die Spitzenstunde - in guter Betriebsqualität möglich ist. Auf dieser Grundlage sollte dann beurteilt werden, ob bestimmte Erweiterungsoptionen für die Infrastruktur mit in die Planung einbezogen werden. Eine vergleichende Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs und des Kopfbahnhofs durch Betriebssimulation, wie sie von vielen Einwendern gefordert wurde, war nicht die Zielsetzung der Untersuchung und nach dem Schlichterspruch auch nicht gefordert. In den Schlichtungsverhandlungen war nämlich nicht in Frage gestellt worden, ob im geplanten Tiefbahnhof ähnlich viele Züge abgefertigt werden könnten wie am derzeit vorhandenen Kopfbahnhof. Kontrovers diskutiert wurde aber u.a., ob das in derselben Anschlussqualität machbar ist und ob auch noch Kapazitätsreserven für ein höheres Zugangebot über die damaligen Prognosen hinaus in entfernter Zukunft vorhanden sind oder nicht (vgl. etwa Wortbeiträge Boris Palmer in der Schlichtungsverhandlung am 29.10.2010, S. 31f und 38f des Protokolls). Die Zukunftsfähigkeit der Planung ist ein Aspekt der Variantenabwägung, die an anderer Stelle zu betrachten ist (siehe unten C.2.1.3.1.1).

Die Anhörungsbehörde sah sich weder in den vorangegangenen noch in diesem Anhörungsverfahren dazu veranlasst, der Vorhabenträgerin die Erstellung eines Gesamtfahrplanes für den Planungsfall im Bahnknoten Stuttgart aufzugeben. Detaillierte Fahrpläne für eine neue Infrastruktur werden grundsätzlich erst kurz vor deren Inbetriebnahme entwickelt. Dies stellt sicher, dass die aktuelle Bedarfssituation (z.B. Bestellungen der Verkehrsträger) und insbesondere die Verknüpfungen, beispielsweise mit Zubringerverkehren, im Fahrplan abgebildet werden kann.

Soweit in diesem Zusammenhang gefordert wurde, alle Parameter des sog. Stresstests offenzulegen, hat die Vorhabenträgerin mitgeteilt, dass Ihrer Auffassung nach alle für die

Beurteilung der Ergebnisse des Stresstests notwendigen Kriterien veröffentlicht wurden. Dem Gebot der Transparenz sei damit Rechnung getragen. Die Vorhabenträgerin führt in diesem Zusammenhang unter Verweis auf die Entscheidung des BVerwG v. 28.04.2016 (9 A 9.15 Rn. 19) an, dass es nicht Aufgabe der Offenlage sei, alle Informationen zu veröffentlichen, die im Ergebnis für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde relevant sein mögen. Mit der Offenlage müsse den Einwendern nicht die Möglichkeit einer parallelen Sachentscheidung ermöglicht werden.

Im Erörterungstermin wurde vorgetragen, der Stresstest beruhe auf einem Linientausch der S-Bahnen, der auf deren drei Linien eine zusätzliche Reserve zum Verspätungsabbau schaffen solle. Dieser Linientausch sei inzwischen jedoch offiziell abgelehnt. Damit fiel eine wesentliche Prämisse der Untersuchung weg, was diese wertlos mache. Die Vorhabenträgerin hat hierzu erwidert, dass bei Erstellung des Stresstest-Fahrplans in Anbetracht des fernen Inbetriebnahmezeitpunkts naturgemäß zahlreiche Annahmen getroffen werden mussten, um überhaupt einen Fahrplan durchkonstruieren zu können. Dass dies noch nicht das abschließende Meinungsbild der Aufgabenträger abbilde, läge in der Natur der Sache. Die gewünschte fahrplanscharfe Betrachtung sei von dem Anliegen getragen, die zusätzliche Bedienung der Haltestelle Mitnachtstraße mit möglichst geringen Veränderungen im Fahrplangefüge der S-Bahn abzubilden. Hierzu habe man für die jeweiligen Fahrtrichtungen die Linienäste der Linien 1, 2 und 3 auf die Linien 4, 5 und 6 umgeklappt und umgekehrt. Die bisherigen Linien 4, 5 und 6 endeten in der Schwabstraße. Mit Weiterentwicklung des Inbetriebnahmefahrplans werde eine enge operative Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern und der DB Netz stattfinden.

Vor dem Hintergrund der am Stresstest aufrecht erhaltenen Kritik möchte die Anhörungsbehörde noch einmal auf ihre leitenden Erwägungen aus dem Anhörungsverfahren zum PFA 1.3a (S. 77ff) verweisen und folgendes klarstellen:

Die Kritik am Stresstest war und ist mit Blick auf die Frage der Planrechtfertigung nur dahingehend relevant, als hieraus nach Auffassung von Einwendern hergeleitet wird, dass der Tiefbahnhof einen Rückbau der Leistungsfähigkeit darstellt und allenfalls noch 30 bis 32 Zugankünfte und -abfahrten in der Spitzenstunde bewältigen kann, was weder für die heutigen Verkehrsanforderungen noch für die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme maßgeblichen Zugzahlprognosen ausreicht und der Tiefbahnhof damit zu einem unüberwindlichen Hindernis für das Gesamtvorhaben wird. Die Anhörungsbehörde vermag

auch weiterhin keinen Rückbau der Leistungsfähigkeit mit Blick auf die von den Einwendern zur Begründung herangezogene Korrekturabschätzung festzustellen.

Diese „Korrekturabschätzung“ betrifft die Frage, wie die Simulation der Spitzenstunde wohl ausfallen müsste, wenn sie mit den von Einwendern für richtig gehaltenen Rahmenbedingungen, Qualitätsmaßstäben und Parametern durchgeführt würde. In der Summe soll sich jedenfalls eine Korrektur um 34% ergeben; eine Korrektur von jeweils 2% soll dabei einem der 49 Züge in der Stresstest-Spitzenstunde entsprechen, so dass wenigstens 17 Züge entfallen und allenfalls noch 30 bis 32 Züge möglich sein sollen.

Die Vorhabenträgerin ist einer derartigen Korrekturabschätzung bereits 2012 und auch in dem Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt 1.3a entgegengetreten. Sie hat darauf hingewiesen, dass – selbst wenn man von anderen Parametern in der Simulation ausgehe – wohl viele oder möglicherweise alle verspäteten Züge davon betroffen seien und es erst einmal zu einer Verspätungsübertragung auf andere Züge kommen werde. Es könne aber nur durch eine umfassende Simulation geprüft werden, ob und inwieweit diese Verspätungen dann im System wieder abgebaut werden könnten und wie sich das Gesamtergebnis dadurch verändere. Eine lineare Umrechnung der Verspätungsänderung in eine Leistungsreduktion (sei es in Prozent oder in einer Anzahl von Zügen pro Zeitraum) sei eisenbahnbetriebswissenschaftlich jedenfalls nicht haltbar.

Die Anhörungsbehörde hat sich mit den wesentlichen Kritikpunkten bereits im Anhörungsbericht zum PFA 1.3a vom 22.01.2016 (dort S. 77ff) auseinandergesetzt und diese als nicht belastbar identifiziert. Auch in diesem Anhörungsverfahren war und ist nicht ersichtlich, dass neue Gesichtspunkte vorgetragen wurden, die für sich genommen schon zu einer Korrektur um ca. 25% oder zu 12,5 Zugankünften und -abfahrten weniger führen könnten.

So hat die Anhörungsbehörde eine entsprechende Korrektur um – 8% oder - 4 Züge über die Wahl des Maßstabs der anzulegenden Betriebsqualität verneint. Die Vorhabenträgerin hat sich bei der Simulation zulässigerweise mit dem Erreichen einer Betriebsqualität im „wirtschaftlich-optimalen Leistungsbereich“ zufriedengegeben. Grund hierfür ist insbesondere, dass der Anspruch einer zu erreichenden „Premiumqualität“ für neuzubauende Infrastruktur gilt, der Fahrplan im Stresstest jedoch einen wesentlich größeren Bereich als nur die neuzubauende Infrastruktur des Bahnknotens Stuttgarts untersucht. Die Bewertung bezieht sich hier nicht nur auf ein Neubauprojekt, sondern auch auf Bestandsstrecken an den Außenästen, die den erheblichen Anstieg des Zugverkehrs

mit dem Stresstestfahrplan ohne Ertüchtigungen verkraften müssten. Detaillierte Ausführungen finden sich hierzu im Anhörungsbericht zum PFA 1.3a S. 77ff. Im Erörterungstermin hat die Vorhabenträgerin hierzu ergänzend ausgeführt, dass auch vom Zuwendungsgeber eine höhere Betriebsqualität, die eine Infrastruktur in die Lage versetze, Verspätungen in großem Umfang abzubauen nicht gefordert werden könne, da diese dann offensichtlich für die verkehrlichen Bedürfnisse überdimensioniert sei.

Auch die Betrachtung der Lastkurve in der Betriebssimulation ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht zur Begründung einer Korrektur geeignet. Nach Ansicht der Einwender falle die Betriebssimulation in der Spitzenstunde um wenigstens 6 Züge (13,5 %) zu günstig aus, weil eine unrealistische Lastkurve angesetzt worden sei. Insbesondere in der Stunde zwischen 8 und 9 Uhr seien im Verhältnis zur Spitzenstunde zu wenig Züge angesetzt. Die Vorhabenträgerin ist dem entgegengetreten und hat darauf verwiesen, dass das planmäßige Hochfahren des Betriebsprogramms berücksichtigt sei. Die Zahl der Züge sei nicht nur in der Spitzenstunde, sondern auch in den benachbarten Stunden um wenigstens 30 Prozent erhöht worden. In der Stunde 6-7 Uhr seien 33, in der Stunde 8-9 Uhr 32 Züge eingesetzt und nicht nur der ursprünglich vorgesehene Grundtakt von 26 Zügen (vgl. Stellungnahme der Vorhabenträgerin zur Kritik an der Leistungsfähigkeit vom 24.07.2014, S. 55 – 57). Es seien auch Bereitstellungen von beginnenden Zügen aus dem Abstellbahnhof Untertürkheim vorgesehen, wenn auch nur außerhalb der Spitzenstunde. Detaillierte Ausführungen finden sich hierzu im Anhörungsbericht zum PFA 1.3a (dort S. 79 - S. 81).

Für die Anhörungsbehörde war und ist auch nicht ersichtlich, dass ein sachwidriges Modell für den Verspätungsabbau gewählt wurde, eine entsprechende Korrektur um - 2,5 Züge (- 5%) kann unter diesem Gesichtspunkt nicht begründet werden. Einwenderseits wird hier vertreten, dass der Abbau von Verspätungen in der Simulation fehlerhaft modelliert worden sei. Insbesondere seien die Behinderungen der Züge in der Simulationssoftware RailSys fälschlicherweise als „Haltezeitverlängerung“ und nicht mit dem Parameter „Abfahrtszeitverspätung“ abgebildet worden. Dadurch könnten Verspätungen quasi schon abgebaut werden, bevor sie überhaupt in die Simulation eingebracht worden seien. Die Vorhabenträgerin hat demgegenüber ausgeführt, die Modellierung sei zutreffend, korrekt und realitätsgetreu, da Haltezeitreserven im Fahrplan gerade den Zweck hätten, Verspätungen ein Stück weit aufzufangen. Eine Modellierung als „Abfahrtszeitverspätung“ sei dagegen nicht realitätsgetreu. Sie bedeutete, dass ein bereits abgefertigter Zug trotz auf "Fahrt" stehenden Ausfahrtsignals nicht losfährt. Diese Fälle seien in der Praxis

vergleichsweise selten, hierzu müsste beispielsweise ein gerade eben noch fahrtüchtiges Fahrzeug nicht losfahren. Im Audit der SMA sei das Verspätungsniveau der Simulation im Übrigen mit Verspätungsdaten aus dem realen Betrieb plausibilisiert und insgesamt als „auf der sicheren Seite“ bewertet worden (vgl. SMA, Audit Betriebsqualitätsprüfung Stuttgart 21, Schlussbericht vom 21.07.2011, a.a.O., Steckbrief SI-O5 S. 14). Ein grundlegend falscher Ansatz in der Modellierung des Verspätungsabbaus war auch mit Blick auf die Urverspätungen, die den Zügen an den Einbruchsorten des Simulationsraums mitgegeben werden, nicht zu erkennen. Im finalen Simulationslauf wurden Plan- und Mindesthaltezeiten in den Einbruchsorten gleich hoch angesetzt und Haltezeitreserven damit praktisch ausgeschlossen (vgl. SMA, Steckbrief SI-09 Anpassungen am Datenmodell für den finalen Simulationslauf, 30.09.2011, S. 5 unter Punkt 3.7). Weitere Ausführungen hierzu finden sich im Anhörungsbericht des PFA 1.3a (S. 81 – 83).

Auch in diesem Anhörungsverfahren wurden keine neuen Gesichtspunkte vorgetragen, die mit Blick auf die Korrektüreinschätzung zu einer Neubewertung führen müssten. Damit ist unverändert festzuhalten, dass die Haupteinwände mit den potentiell größten Auswirkungen auf die Betriebssimulation im Stresstest sich bei näherer Betrachtung als nicht belastbar erweisen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde kann nicht ernsthaft bezweifelt werden, dass die heutigen Verkehrsanforderungen sowie die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme maßgeblichen Verkehrsanforderungen auch im umgestalteten Bahnknoten Stuttgart bewältigt werden können. Ein „Rückbau der Leistungsfähigkeit“ hinter den heutigen Stand ist damit nicht festzustellen. Aus diesem Grund sieht die Anhörungsbehörde für die einwenderseitig geforderte erneute Durchführung eines Stresstests keinen hinreichenden Bedarf. Daran vermag auch der Verweis auf den von Prof. Dr. Hansen (Delft University of Technology) verfassten Beitrag für die „14. World Conference of Transport Research 2016“ nichts zu ändern. Den Einwendern ist zwar zuzugestehen, dass dieser Beitrag Kritikpunkte von Wikireal am Stresstest aufgreift; nach Auffassung der Anhörungsbehörde werden aber weder grundlegend neue noch solche Gesichtspunkte ins Felde geführt, die die oben vertretene Auffassung zu erschüttern vermögen.

#### **1.2.2.1.3.4 Vergleiche der Haltezeiten und Belegungsgrade**

Gegen die Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs ist wiederholt ein Vergleich mit den Haltezeiten und Belegungsgraden von anderen hochbelasteten Knotenbahnhöfen in Deutschland und den Nachbarländern angeführt worden. Die Herleitung des jeweiligen

Vergleichs erfolgt hierbei auf unterschiedliche Weise, im Ergebnis seien aber jedenfalls mehr als 32 Züge in der Spitzenstunde auf den acht Bahnsteiggleisen des geplanten Tiefbahnhofs nicht plausibel. Soweit sich die Einwendungen auf die Belegungsgrade der Bahnsteige im zweiten Gutachterentwurf zum Zielfahrplan Deutschlandtakt beziehen, wird auf Kapitel C.2.3.2.2 verwiesen.

Die Vorhabenträgerin ist dem Vergleich der Haltezeiten und Belegungsgrade von anderen Bahnhöfen entgegengetreten, weil er nur die derzeit tatsächlich erbrachte Leistung anderer Bahnhöfe gegenüberstelle, aber nichts über deren Leistungsfähigkeit besage und die Besonderheiten und Reserven der einzelnen Anlagen nicht berücksichtige. Außerdem sei augenfällig, dass eine Bahnhofsanlage mit 8 Bahnsteiggleisen bei 32 Zügen in der Stunde nicht ausgelastet sei und noch weitreichende Reserven habe, selbst wenn man den Zeitaufwand für unbehinderte Einfahrt, Passagierwechsel und Ausfahrt eines jeden Zuges in der Größenordnung von insgesamt 6 Minuten ansetze. Im Übrigen verweist die Vorhabenträgerin darauf, dass der Belegungsgrad nach der einschlägigen DB-eigenen Richtlinie 405.104 alleine nur begrenzt aussagekräftig für die Betriebsqualität sein soll. Im konkreten Fall habe man für den Stresstest-Fahrplan im Hauptbahnhof teilweise deutlich längere Planhaltezeiten vorgesehen als eigentlich notwendig, um sie für einen Verspätungsabbau nutzbar zu machen.

Die Anhörungsbehörde hält den angestellten Vergleich ebenfalls nicht für zielführend, weil er den heutigen Betrieb an ausgewählten Bahnhöfen dem Stresstest-Szenario gegenüberstellt, in dem mit einer Zuganzahl weit jenseits aller Prognosen die Zukunftsfähigkeit der Anlage geprüft werden soll. Dass sich daraus eine sehr dichte Belegung ergeben wird, ist auch ohne Schaubild absehbar. Der Belegungsgrad in der Spitzenstunde im Stresstest-Szenario wurde von der Anhörungsbehörde anhand der vorgelegten Unterlagen rechnerisch nachvollzogen und liegt für die einzelnen Bahnsteiggleise zwischen knapp 57% und 88%, wobei Doppelbelegungen berücksichtigt sind. Der Vorhabenträgerin wird zugestimmt, dass der Belegungsgrad im Tiefbahnhof alleine noch nichts über die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens besagen kann, zumal ein hoher Belegungsgrad - wie hier im Stresstest-Szenario - nicht nur durch hohe Zugzahlen, sondern auch durch lange Haltezeiten oder eine Kombination aus beidem zustande kommen kann. Es ist für die Anhörungsbehörde nachvollziehbar, dass mit Planhaltezeiten deutlich über den Mindesthaltezeiten auch bei einer besonders dichten Belegung der Bahnsteiggleise noch flexibel auf Verspätungen reagiert werden kann, und hierdurch ein Absinken der Betriebsqualität vermieden werden kann.

Weder mit Blick auf das Betriebsprogramm 2025 noch hinsichtlich der Bedarfsprognose BVWP 2030 gibt die Argumentation Anlass, an der Planrechtfertigung zu zweifeln. Die Zugdichte des Betriebsprogramms 2025 entspricht der Zugdichte des „Szenario E“ von Prof. Schwanhäuser, das auf einen Belegungsgrad von 60 % kommt. Zu den kritisierten Haltezeiten in diesem Szenario wurde bereits (oben unter C.1.2.2.1.3.2) Stellung genommen. Die auf den die Prognosen des Bundesverkehrswegeplans 2030 beruhende Zugdichte wird nach Aussage der Vorhabenträgerin unter der des Stresstests liegen.

Aus sinngemäß gleichen Gründen vermag auch die von Einwendern als Beleg für die Unterdimensionierung des Tiefbahnhofes herangezogene Dissertation „Vergleich der betrieblichen Leistungsfähigkeit von Kopfbahnhöfen und Durchgangsbahnhöfen“ von Herrn Schneider, TU Aachen, aus dem Jahre 1953 nicht zu überzeugen. Die Dissertation kommt zu dem Ergebnis, dass ein Durchgangsbahnhof 30% mehr Leistung zu erbringen vermag, als ein vergleichbarer Kopfbahnhof. Hieraus wird geschlossen, dass für den Ersatz des Kopfbahnhofes mit seinen 16 Gleisen ein Durchgangsbahnhof mit mind. 13 Gleisen notwendig sei. Die Anhörungsbehörde stimmt mit der Vorhabenträgerin dahingehend überein, dass allgemeine Vergleiche von historischen Kopfbahnhöfen mit historischen Durchgangsbahnhöfen im Hinblick auf die heute vorherrschenden Verhältnisse unzulässig sind. Die weiter oben beschriebenen Untersuchungen – u.a. der Stresstest – sind Begutachtungen weit neueren Datums; Ihnen ist zu entnehmen, dass die einwenderseitig angeführten 30% im konkreten Fall des Bahnknotens Stuttgart nicht zutreffen. Den neueren Untersuchungen begegnen nach den oben gemachten Ausführungen im Übrigen auch keine durchgreifenden Bedenken (siehe hierzu bereits oben).

#### **1.2.2.1.4 Bedarfserfüllung im Hinblick auf die angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030**

Vielfach wurde von Einwendern der Vorwurf erhoben, die von der Deutsche Bahn AG und der Bundesregierung vorgesehene Verdoppelung der Fahrgastzahlen sei mit dem neu geordneten Bahnknoten nicht zu bewältigen. Insbesondere der Tiefbahnhof biete hier nicht die notwendigen Leistungsfähigkeitsreserven. Dies belege insbesondere auch die vom Landesverkehrsministerium Baden-Württemberg in die Diskussion eingebrachten Idee einer zusätzlichen unterirdischen Ergänzungsstation neben dem Tiefbahnhof.

Die Dachstrategie „Starke Schiene“ der Deutsche Bahn AG sieht vor, die Passagierzahlen im Fernverkehr gegenüber heute bis 2030 bundesweit zu verdoppeln und eine Milliarde zusätzliche Kunden im Nahverkehr zu gewinnen. Dem Koalitionsvertrag zwischen CDU,

CSU und SPD vom 12.03.2018 folgend, sollen bis 2030 bundesweit doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewonnen werden.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass sich die Strategie „Starke Schiene“ bislang nicht in neuen Zugzahlen niederschlägt. So sei noch völlig offen, mit welcher Anzahl an Zügen die Verdopplung der Fahrgastzahlen erreicht werden soll. Da heute nicht alle Züge mit einer Auslastung von 100 % führen, müsse eine Verdopplung der Fahrgastzahlen nicht zwingend mit einer Verdopplung der Zugzahlen einhergehen. Die sich aus der Strategie "Starke Schiene" ergebenden Zugzahlen seien also noch zu unkonkret um im Rahmen von Planrechtsverfahren Berücksichtigung finden zu können. Zudem seien die Zugzahlen auch von externen Faktoren wie der Bestellung von Zugleistungen durch die Aufgabenträger des Personenverkehrs abhängig.

Hinter der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 steht keine konkrete Bedarfsprognose, sondern eine politisch gewollte Klimaschutzstrategie.

So ambitioniert und wünschenswert diese Zielsetzung auch sein mag, die sie tragenden Kriterien sind keine die Planrechtfertigung unmittelbar beeinflussenden Gesichtspunkte. Es kann zum jetzigen Zeitpunkt keine hinreichend sichere Aussage darüber getroffen werden, ob und gegebenenfalls wann die beabsichtigte Verdoppelung der Fahrgastzahlen erreicht wird. Dies liegt nicht zuletzt auch an den undefinierten bzw. unterschiedlichen Bezugsgrößen, auf die sich die Strategie der Bahn und der Koalitionsvertrag beziehen. Demgegenüber kann die prognostizierte Bedarfslage – und dies ist maßgeblich - durch das Vorhaben bewältigt werden (vgl. C.1.2.2.1.3).

In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, dass die zur Umsetzung der Klimaschutzstrategie notwendigen baulichen Erweiterungen grundsätzlich möglich sind. Insbesondere für die P-Option und T-Spange wurden bereits in den entsprechenden Abschnitten die baulichen Voraussetzungen geschaffen, sodass deren spätere Umsetzung ohne längere Betriebsunterbrechungen möglich ist.

Mit Blick auf den für den Tiefbahnhof besonders relevanten Schienenpersonennahverkehr (ohne S-Bahnen) kann nach Auffassung der Anhörungsbehörde bereits die Aussage getroffen werden, dass eine Steigerung der Verkehrsleistung (in Personenkilometern) im neu gestalteten Bahnknoten Stuttgart nicht zuletzt unter Einsatz von Doppelstockzügen im Jahr 2030 bewältigt werden kann. Dies haben Untersuchungen der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) im Auftrag des Landesverkehrsministeriums Baden-Württemberg



auf Grundlage der Fortschreibung des Verkehrsmodells des Verbands Region Stuttgart für den Prognosehorizont 2030 (VRS-Prognose) ergeben. Die VRS-Prognose kommt zu dem Ergebnis, dass im regionalen Schienenpersonennahverkehr insbesondere durch eine Verbesserung des Angebots gegenüber dem Basisjahr 2009/10 eine Verdreifachung der Verkehrsleistung bis 2030 zu erwarten ist. Die NVBW-Untersuchung stellt auf dieser Grundlage fest, dass die daraus resultierende Mehrbelastung des Tiefbahnhofs in der Spitzenstunde für den Schienenpersonennahverkehr bei 27 Zügen und damit unter der im Rahmen des Stresstests ermittelten Zahl von maximal 34 Zügen des Regionalverkehrs liegt. Die Doppelstockzüge sind mit ihrer Länge von 200 Metern so konzipiert, dass weiterhin Doppelbelegungen an den Bahnsteigen möglich sind. Dabei gewährleisten die breiten Türen trotz der größeren Passagierkapazität der Waggonen einen zügigen Fahrgastwechsel.

Um eine Steigerung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr über das Jahr 2030 hinaus zu erreichen, ist es nach Aussage des Landesverkehrsministeriums erforderlich, Ergänzungen der Infrastruktur vorzunehmen. Bezogen auf den Schienenpersonenfernverkehr gehören hierzu insbesondere der Ausbau des Nordzulaufs zwischen der Schnellfahrstrecke aus Mannheim und Stuttgart-Feuerbach sowie die Umsetzung der P-Option, bezogen auf den Schienenpersonennahverkehr der T-Spange, der Erhalt der Gäubahn-Trasse und darüber hinaus die Errichtung einer unterirdischen Ergänzungsstation am Tiefbahnhof. Im Filderbereich sei die Errichtung von Tangentialverbindungen im Raum Böblingen, Stuttgart-Vaihingen über den Flughafen in Richtung Wendlingen und Kirchheim denkbar. Diese Maßnahmen dienen gleichzeitig der Bewältigung steigender Passagierzahlen und damit auch der Entlastung des Kernknotens.

#### **1.2.2.2 Dimensionierung der Fußgängeranlagen**

Auch in diesem Anhörungsverfahren wurde durch Einwender vertreten, dass die Fußgängeranlagen des neuen Tiefbahnhofs im PFA 1.1 in der Spitzenstunde viel zu eng bemessen seien, weil man sie nur für das Personenaufkommen aus 29 Zügen dimensioniert habe. Bereits das Betriebsprogramm 2025 gehe von 41 Zügen, das Stresstest Szenario gar von 49 Zügen in der Spitzenstunde aus. Für die Planrechtfertigung im vorliegenden Abschnitt kann es dabei – wie bereits oben unter C.1.2.2.1.3.3 ausgeführt – ohnehin nur darauf ankommen, ob sich daraus ein unüberwindliches Hindernis für den vorliegenden Teilabschnitt 1.6b ergibt, etwa weil die Anlagen deshalb insgesamt nicht in Betrieb gehen könnten. Graduelle Unterschiede bei der Fußgängerqualität oder die Frage

nach ausreichenden Reserven für künftige Anforderungen sind dagegen Fragen der Variantenabwägung (vgl. dort C.2.3.1.7).

Dabei ist grundsätzlich zwischen der Dimensionierung der Fußgängeranlagen des Tiefbahnhofs für den regulären Betrieb und der Flucht- und Rettungswege für die Evakuierung im Brand- oder sonstigen Katastrophenfall (vgl. dazu unten C.1.2.2.3) zu unterscheiden. Hinsichtlich der Dimensionierung der Fußgängeranlagen erfolgte eine Analyse durch die Durth Roos Consulting GmbH (DRC) vom September 2009 mit ergänzender Detailbetrachtung vom Februar 2012. Diese wurde im Jahr 2013 im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg nochmals eingehend gutachterlich überprüft (vgl. PTV Transport Consult GmbH (PTV), Stuttgart Hauptbahnhof S21 Personenstromanalyse, Dezember 2013).

Anhand der genannten Untersuchungen ist der Einwand der Dimensionierung auf nur 29 Zugankünfte für die Anhörungsbehörde nicht nachvollziehbar. Die in der Spitzenstunde zu erwartende Anzahl von Reisenden wird nicht aus der Anzahl von Sitz- und Stehplätzen der Züge ermittelt, die künftig während der Spitzenstunde im Hauptbahnhof halten sollen oder theoretisch halten könnten. Es kommt vielmehr auf eine Verkehrsprognose an, wie viele Reisende tatsächlich unterwegs sein werden. Die Eckwerte der Personenstromanalysen beruhen dementsprechend auf einer Verkehrsprognose der Intraplan Consult GmbH (ITP) aus dem Jahr 1997 (Stuttgart 21 – Erarbeitung eines Mengengerüsts, Personenfern- und Nahverkehr für vertiefende Variantenuntersuchungen). Diese Prognose bezog sich zwar auf das Jahr 2010, bildete den Verkehrszuwachs in seiner Größenordnung aber so ab, wie er von der Vorhabenträgerin für das Betriebsprogramm 2025 erwartet wurde (vgl. dazu oben C.1.2.2.1.3.1). Im Rahmen der erneuten Begutachtung durch PTV wurde ein Abgleich mit den Prognosen zum Regionalverkehrsmodell Stuttgart für 2025 vorgenommen und kein Anlass zu Zweifeln an der damaligen Prognose gefunden. Im Jahr 2016 unterzog die Vorhabenträgerin die Reisendenzahlen im Regional- und Fernverkehr im künftigen Hauptbahnhof einer Untersuchung; bezogen auf den Fernverkehr nunmehr auch mit dem Prognosehorizont 2030 (Intraplan Consult GmbH, Schlussbericht zur Untersuchung der Reisendenzahlen im Hauptbahnhof Stuttgart, Szenario 2030, Dezember 2016). Die hierbei ermittelten Werte stellen die Personenstromanalysen bzw. die dort zugrunde gelegten Mengengerüste nach Auffassung der Vorhabenträgerin nicht in Frage

Der Einwand, man müsse insbesondere vor dem Hintergrund der von der Bundesregierung und der DB AG gewollten Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 in Bezug auf den

künftigen Tiefbahnhof von einem deutlich stärkeren Wachstum und höheren Reisendenzahlen ausgehen, vermag nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht zu überzeugen. Wie in den vorhergehenden Anhörungsverfahren ist darauf hinzuweisen, dass sich das Wachstum an Reisenden nicht linear zum Wachstum an Ankünften und Abfahrten von Zügen im Hauptbahnhof entwickeln wird. Dies wäre nur so lange der Fall, wie sich Auslastung und Kapazität der Züge nicht wesentlich ändern. Davon kann man im vorliegenden Fall aber nicht ohne Weiteres ausgehen. Wie bereits oben unter C.1.2.2.1.3.1 für das Verkehrsangebot in der Spitzenstunde dargelegt, ist eine lineare Entwicklung auch bei den Reisendenzahlen nicht zwingend zu erwarten, wenn die Steigerung im Verkehrsangebot u.a. durch eine Umstrukturierung auf mehr durchgebundene Züge und einen dichteren Grundtakt im Regionalverkehr bis weit in die Nebenverkehrszeit zustande kommt.

Die ITP-Prognose von 1997 liefert eine Anzahl von 303.230 Reisenden pro Tag. Der Anteil der morgendlichen Spitzenstunde wurde für die einzelnen Umsteigebeziehungen jeweils mit Werten zwischen 13% und 25% abgeschätzt und in der DRC Personenstromanalyse auch so zugrunde gelegt. Die Überprüfung durch PTV im Jahr 2013 hat ergeben, dass die Abschätzung des Spitzenstundenanteils nicht nur den Erfahrungswerten entspricht, sondern in einzelnen Bereichen sogar deutlich auf der sicheren Seite und insgesamt zu hoch liegt (vgl. PTV a.a.O. S. 18). Einzelne Personengruppen hätten danach sogar deutlich niedriger angesetzt werden können, wenn man auch insoweit das Ergebnis einer 2009 von DRC durchgeführten Fußgängerkehrszählung am Stuttgarter Hauptbahnhof berücksichtigt hätte. Das betrifft insbesondere die Personengruppe der Einsteiger, die von DRC mit der gleichen Anzahl wie die Aussteiger angesetzt wird, jedoch nach der Zählung von 2009 nur ca. 25% davon ausmacht.

In der Analyse der Personenströme im Hauptbahnhof wird u.a. davon ausgegangen, dass aus der Gruppe der Umsteiger von der S-Bahn zum Regional- und Fernverkehr ein Anteil von über 40% den Weg über die Bahnhofshalle mit den kommerziellen Flächen nehmen und dann über den mittleren und östlichen Verteilersteg zu den Bahnsteigen im Tiefbahnhof gelangen wird. Hierbei handelt es sich nicht um eine willkürliche Annahme, sondern kann auf Umfragen von DRC zum Nutzerverhalten am bestehenden Hauptbahnhof aus dem Jahr 1997 gestützt werden. Abgesehen davon erscheint es der Anhörungsbehörde nicht unplausibel, dass gerade diejenigen Umsteiger aus der S-Bahn, die noch eine längere Fahrt in Fern- oder Regionalzügen vor sich haben, Bedarf an Zeitungen und Zeitschriften oder Snacks haben und diesen eher im Hauptbahnhof als

später im Zug decken werden, wenn Zeit dazu bleibt. Ebenso ist es für diese Gruppe naheliegend, den Weg in die Bahnhofshalle zu wählen, um dort z.B benötigte Fahrkarten für die Fern- oder Regionalzüge zu erwerben. Auf Umsteiger etwa von der S-Bahn zur U-Bahn treffen diese Erwägungen nicht zu, dementsprechend erscheint es stimmig, dass hier ein Anteil von 0% angesetzt ist.

Die Anzahl und Art der Züge bzw. das Betriebsprogramm im Hauptbahnhof spielen bei den Personenstromanalysen erst eine Rolle, wenn es um die Aufteilung der Reisenden in der Spitzenstunde auf den vier Mittelbahnsteigen des Hauptbahnhofs geht. Dabei werden tatsächlich nur 29 haltende Züge in der Spitzenstunde berücksichtigt und es wird von dem ungünstigen Fall ausgegangen, dass immer zwei Züge gleichzeitig halten und der Bahnsteig von Ein- und Aussteigern beider Züge zur gleichen Zeit beansprucht wird. Daraus ist nach Ansicht der Anhörungsbehörde aber nicht der Schluss zu ziehen, dass die Verkehrsflächen für Fußgänger nur auf diese Anzahl von Zugankünften ausgelegt wären. Würde stattdessen vom Stresstest-Szenario mit 49 Zugankünften ausgegangen, wie es hier von Einwanderseite gefordert wurde, könnte sich - wohlgemerkt bei gleichbleibender Personenzahl entsprechend der Verkehrsprognose - allenfalls das Verhältnis der Zughalte und damit auch der Reisenden auf den Bahnsteigen zueinander in gewissen Grenzen verändern. Ebenso ist der Hinweis der Gutachter von PTV (a.a.O. S. 19 Anmerkung I) nachvollziehbar, dass in diesem Fall die einzelnen Zugpaare zwangsläufig geringer frequentiert wären, sich somit die Personendichte reduzieren und die Verkehrsqualität jedenfalls auf den Bahnsteigen sogar verbessern dürfte. Aus diesem Grund ist auch nicht ohne Weiteres nachzuvollziehen, dass eine höhere Zugdichte zwingend auch eine höhere Personendichte auf den Verteilerstegen und entfernter gelegenen Fußgängeranlagen mit sich bringt. Selbst wenn sich die Reisenden verschiedener Züge in diesen Bereichen mischen, ist bei gleicher Anzahl von Reisenden der Personenstrom pro Zug dennoch geringer und die Personenströme von bzw. zu den Zügen tendenziell insgesamt gleichmäßiger über die Spitzenstunde verteilt.

Das gilt nach der Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu dieser Frage auch für den Fall, dass Züge mit Doppelstockwagen und mehr Sitz- und Stehplätzen eingesetzt werden. Die Anzahl der Reisenden pro Zug in der Spitzenstunde wird nach der Methodik der Personenstromanalyse nicht nach der maximalen Kapazität des eingesetzten Waggonmaterials hochgerechnet, sondern wie oben dargelegt aus der Verkehrsprognose ermittelt und gleichmäßig auf die Zahl der haltenden Züge verteilt. Wollte man dies anders sehen, müssten die Fußgängeranlagen für die Fern- und Regionalzüge bei einer

theoretisch möglichen Anzahl von über 1.000 Reisenden pro Doppelstockzug und 49 Zugankünften in der Spitzenstunde des Stresstest-Szenarios konsequenterweise auf über 49.000 Reisende in der Stunde ausgelegt werden. Die Abweichung vom tatsächlich absehbaren Bedarf sei augenfällig. Das erscheint der Anhörungsbehörde plausibel. Auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2025 wurde mit jeweils etwa 16.000 Ein- und Aussteigern (inkl. Umsteigern), d. h. 32.000 Reisenden für den Fern- und Regionalverkehr in der Spitzenstunde gerechnet. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass dieser Ansatz nach Einschätzung der Gutachter der PTV auf der sicheren Seite und insgesamt zu hoch liegt (vgl. PTV a.a.O. S. 18). Die von DRC 2009 durchgeführte Verkehrszählung hatte für die Spitzenstunde insgesamt nur knapp 13.000 Reisende im Fern- und Regionalverkehr ergeben. Mit Blick auf den Prognosehorizont 2030 trägt die Vorhabenträgerin unter Verweis auf den Intraplan-Schlussbericht (a.a.O.) vor, dass für die hier betrachteten Reisenden des Regional- und Fernverkehrs geringfügig niedrigeren Werte als in den früheren Untersuchungen zu rechnen sei.

Auch in diesem Anhörungsbericht sei darauf hingewiesen, dass Doppelbelegungen mit zwei kürzeren, dicht aufeinander folgenden Zügen nach der Äußerung der Vorhabenträgerin gegenüber einem längeren Zug am Bahnsteig insofern eine Entlastung darstellen, als der Ein- und Ausstieg der Reisenden beider Züge zeitversetzt nacheinander erfolgen könne und die Reisenden des ersten Zuges die Fußgängeranlagen zunächst nicht mit den Aussteigern des später einfahrenden zweiten Zuges teilen müssten. Allerdings bedingen in der dargestellten Methodik der Personenstromanalyse zwei dicht aufeinander folgende Zughalte statt einem auch die doppelte Anzahl an Reisenden auf dem Bahnsteig. Die Vorhabenträgerin ist der Ansicht, dass die Auslegung der Fußgängeranlagen auch für diese Situationen ausreichend sei. Bei Doppelbelegungen werde nicht die Bahnsteigfläche über die gesamte Länge der Bahnsteigkante beansprucht, sondern nur am jeweiligen Halteplatz. Die Zeit zwischen der Türöffnung des Zuges auf dem vorderen und dem hinteren Halteplatz betrage auch unter Idealbedingungen nicht unter zwei Minuten und sei fahrplanmäßig deutlich länger. Auch wenn man von einer Doppelbelegung mit kurzen doppelstöckigen Regionalverkehrszügen ausgehe, sei diese Zeitspanne ausreichend, um einen stark überbelegten Zug mit - von der Vorhabenträgerin als realistisch angesehenen - 150 Aussteigern pro Waggon vollständig zu räumen. Dafür werde etwa eine Minute benötigt. Nach dem Aussteigen könnten sich die Fahrgäste mit einer Gehgeschwindigkeit von ca. 1,3 m/s in Richtung der diversen Treppen und Fahrtreppen im Bereich des ersten Halteplatzes begeben, die maximal ca. 100 Meter entfernt seien. Die zwei Minuten seien

ausreichend, um die Räumung der Bahnsteigfläche am ersten Halteplatz so weit voranzubringen, dass ein erheblicher Teil der dort austiegenden Reisenden den Bahnsteig bereits verlassen habe und auch die zuletzt ausgestiegenen Fahrgäste mit ca. 80 Metern schon den größten Teil des Weges zu den Ausgängen zurückgelegt haben, wenn am zweiten Halteplatz die ersten Fahrgäste aussteigen. Außerdem sei zu erwarten, dass jene überwiegend einen anderen Weg wählen werden als über die Treppen und Fahrtreppen im Bereich des ersten Halteplatzes. Für die Anhörungsbehörde ist das plausibel.

Dass die Personendichte auf den Bahnsteigen, auf den Verteilerstegen und nachgelagerten Fußgängeranlagen mit der Zugdichte linear ansteigen werde, erscheint der Anhörungsbehörde allenfalls dann nachvollziehbar, wenn man davon ausgeht, dass bei einer Spitzenstunde mit bis zu 49 Zugankünften auch eine nochmals höhere Anzahl von Reisenden unterwegs sein wird. Für die Planrechtfertigung kann das aber ebenfalls dahingestellt bleiben, weil die Reisendenzahlen, die den Personenstromanalysen zu Grunde liegen, sowohl mit dem „Betriebsprogramm 2025“ der Vorhabenträgerin korrespondieren und auch vor dem Prognosehorizont 2030 Bestand haben.

Zu den Qualitätsstufen ist zu sagen, dass eine ausreichende und damit auch leistungsfähige Verkehrsqualität mit einem stabilen Verkehrszustand nach dem einschlägigen Regelwerk (Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen [HBS]) auch bei der in den Personenstromanalysen zuletzt an etlichen Durchgängen ausgewiesenen Qualitätsstufe D erreicht wird. Für die täglich auftretenden Spitzenstunden wird das in den vorliegenden Sachverständigengutachten als zufriedenstellend angesehen (vgl. etwa PTV a.a.O., S. 23). Die auf die Qualitätsstufen bezogenen Einwendungen laufen dagegen darauf hinaus, dass auch für ein Betriebsprogramm jenseits aller Verkehrsprognosen mit besagten 49 Zugankünften in der Spitzenstunde und ganz erheblich mehr Reisenden noch eine Fußgängerqualität durchgängig mindestens auf Qualitätsstufe C mit etwa halb so hoher Verkehrsdichte, d.h. fast dem doppelten Platzbedarf pro Reisendem, gefordert wird. Hier gilt Ähnliches wie bei den Forderungen an die Betriebsqualität in der Betriebssimulation. Die Forderung nach Reserven für die Zukunft wird hier sowohl in der Zugdichte und der Anzahl der Reisenden als auch in der geforderten Qualitätsstufe für die Verkehrsdichte, d.h. mindestens doppelt in Ansatz gebracht. Diese Forderung ist zu anspruchsvoll und jedenfalls nicht geeignet, die Planrechtfertigung in Frage zu stellen.

### **1.2.2.3 Brandschutz und Entfluchtung in den PFA 1.1, 1.2 und 1.3a**

Unter Bezugnahme auf den Planfeststellungsabschnitt 1.1 wurde gegen die Planrechtfertigung wiederholt eingewandt, Fluchtwege und Entrauchung im geplanten neuen Hauptbahnhof seien nicht ausreichend dimensioniert; das seinerzeit bei der Genehmigung zu Grunde gelegte Brandschutzkonzept sei unzureichend. Auch die in den vorangegangenen Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwände gegen das Entfluchtungs- und Brandschutzkonzept für den Fildertunnel im PFA 1.2 wurden in diesem Verfahren aufrechterhalten. Des Weiteren wurde mit Blick auf den Brandschutz erneut der Vorwurf einer unzulässigen Verlagerung planfeststellungsrelevanter Aspekte in die Ausführungsplanung erhoben.

Für die Planrechtfertigung im vorliegenden Teilabschnitt 1.6b können Brandschutzkonzepte und Entfluchtungswege in anderen Abschnitten nur relevant sein, wenn sie sich als unüberwindliches Hindernis für das Vorhaben auch in diesem Abschnitt erweisen. Das würde voraussetzen, dass man jetzt schon sicher feststellen könnte, dass wesentliche Bestandteile des Gesamtprojekts nicht in Betrieb gehen könnten, weil kein genehmigungsfähiges Brandschutz- und Entfluchtungskonzept für den Hauptbahnhof oder den Fildertunnel vorgelegt werden könnte.

Die Anhörungsbehörde ist unverändert der Auffassung, dass entsprechende Anhaltspunkte für diese Annahme nicht ersichtlich sind:

Für den Tiefbahnhof im PFA 1.1 liegt ein Brandschutzkonzept vor, das mit dem Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 28.01.2005 mit ausdifferenzierten Nebenbestimmungen genehmigt worden ist. Mit der 6. Planänderung im PFA 1.1 hatte die Vorhabenträgerin ein geändertes Brandschutz- und Entfluchtungskonzept für den Tiefbahnhof vorgelegt. Dieses Brandschutzkonzept ist nach Überprüfung durch ein weiteres anerkanntes Sachverständigenbüro mit Beschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 23.04.2015 als ausreichend akzeptiert worden. Es beruht auf einer Brandbemessungskurve mit 53 MW und insgesamt 16.164 aus der Anlage zu evakuierenden Personen, die nach dem Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes ermittelt wurden und als auf der sicheren Seite liegend angesehen werden.

Mit Blick auf den Prognosehorizont 2030 hat die Vorhabenträgerin im Jahr 2016 die maximale Zahl der zu evakuierenden Reisenden einer ergänzenden Untersuchung

unterzogen (Intraplan Consult GmbH, Schlussbericht zur Untersuchung der Reisendenzahlen im Hauptbahnhof Stuttgart, Szenario 2030, Dezember 2016, vgl. auch Kapitel 1.2.2.2). Diese kam zu dem Ergebnis, dass die Zahl der maximal zu evakuierenden Reisenden bei 8500 Personen liegt, sofern eine Wartezeit von 15 Minuten auf abfahrende Züge unterstellt wird. Bringt man eine Wartezeit von 10 Minuten auf abfahrende Züge in Ansatz, liegt dieser Wert bei 7100 Personen. Die dem Brandschutzkonzept zugrundeliegende Zahl von insgesamt 16.164 aus der Anlage zu evakuierenden Personen wird damit weit unterschritten. Auch mit Blick auf die angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 ist damit nach Auffassung der Anhörungsbehörde ein ausreichend großer Puffer für steigende Passagierzahlen gegeben.

Zwischenzeitlich wurde mit Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 19.03.2018 die 18. Planänderung im PFA 1.1 genehmigt. Diese Planänderung hatte eine Verschiebung der Fluchttreppenhäuser in Richtung der Bahnhofsköpfe zum Gegenstand, wodurch der Zentralbereich der Bahnsteige von den von Einwendern kritisierten Einbauten entlastet wird. Damit ist für die Planfeststellungsbehörde nachgewiesen, dass die im Brandfall im Hauptbahnhof auftretenden Gefahren und Risiken beherrscht werden können. Darüber hinaus soll das Brandschutz- und Entfluchtungskonzept während der Ausführungsplanung den aktuellen Entwicklungen angepasst werden. Die Einwendungslage im Zusammenhang mit der Verlegung der Fluchttreppenhäuser dürfte der Planfeststellungsbehörde aus dem Klageverfahren bekannt sein, das in diesem Zusammenhang anhängig war. Die Kritik bezog sich hier vor allem auf die Entfluchtungssituation für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die Dimensionierung der Fluchttreppenhäuser, die Ausgestaltung der Bodenklappen, die Entrauchung sowie die Dimensionierung der Fluchtwege in den Tunnel-Vorköpfen. Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Kritikpunkten musste in dem Klageverfahren mangels Klagebefugnis des Klägers nicht erfolgen. Jedoch verweist auch der Verwaltungsgerichtshof in seiner Entscheidung auf die Stellungnahme der Branddirektion der Landeshauptstadt Stuttgart, die letztlich keine Bedenken zu der Planung äußerte und die Klärung von Einzelheiten der Ausführungsplanung zuordnete.

Mit Blick auf die bisherigen Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes fordern die Einwender, bei dem Brandschutzkonzept höhere Personenzahlen für die gesamte Bahnhofsanlage und die einzelnen Bahnsteige anzusetzen. So seien insbesondere, entgegen dem Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes, nicht alle „gleichzeitig am Bahnsteig haltenden Zugeinheiten“ – also Doppelbelegungen - berücksichtigt, obwohl



gerade das „Stresstest-Szenario“ diese voraussetze. Es sei inkonsistent, die Leistungsfähigkeit unter anderem mit Doppelbelegungen zu begründen, diese beim Brandschutz jedoch auszuschließen.

In diesem Zusammenhang sei nochmals darauf hingewiesen, dass das „Stresstest-Szenario“ - wie bereits mehrfach ausgeführt - nicht den für die Inbetriebnahme geplanten Regelbetrieb darstellt, sondern sein Dasein jenseits der maßgebenden Verkehrsprognosen, auch mit Blick auf das Prognosejahr 2030 liegt. Dass bei weiterem Verkehrswachstum in nicht absehbarer Zukunft einmal ein Brandschutznachweis für höhere Personenzahlen zu erbringen wäre, stellt sich jedenfalls nicht als unüberwindliches Hindernis für die Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs als wesentlichem Bestandteil des Gesamtprojekts dar. Es erscheint der Anhörungsbehörde nicht gänzlich ausgeschlossen, derartigen Szenarien in ferner Zukunft ggf. mit betrieblichen Regelungen zu begegnen.

Die (erneut vorgetragene) Kritik in Bezug auf die Tunnelröhren des Gesamtvorhabens zielt insbesondere auf die Dimensionierung der Rettungswege, der Abstand der Querschläge, die Evakuierungszeiten sowie die Entrauchung.

Für den Fildertunnel im PFA 1.2 liegt ein genehmigtes Flucht- und Rettungskonzept vor. Ein erstes Konzept ist als Anlage 10.2.2 Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamtes vom 19.08.2005 und mithin damals als genehmigungsfähig angesehen worden. Im damaligen Planfeststellungsbeschluss ist das Szenario des Zugbrandes im Tunnel erstmals gewürdigt worden, hierauf wird verwiesen. Damals ging es noch um Fluchtweglängen von bis zu 1.000 Metern. Mittlerweile wurde mit Planänderungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 26.02.2013 genehmigt, die Anzahl der Querverbindungsbauwerke zwischen den Tunnelröhren deutlich zu erhöhen, so dass sich der Abstand zwischen den Querschlägen von 1.000 auf 500 Meter halbiert. Damit ist auch die Fluchtweglänge im dargestellten Extremfall auf maximal knapp 500 Meter halbiert.

Die Vorhabenträgerin hat im Erörterungstermin noch einmal bekräftigt, dass die parallele Führung zweier Röhren mit Querschlägen im 500 Meter Abstand zulässig ist, wenn – wie beim konkreten Vorhaben - eine Selbstrettung der Passagiere möglich ist. Nachdem einzelne Einwender im Frühjahr 2020 Einsicht in die Unterlagen der Evakuierungssimulation zum Brandschutzkonzept genommen haben, formulieren diese den Vorwurf, dass eine sichere Selbstrettung aus dem Tunnel entgegen den dortigen

Feststellungen nicht gewährleistet werden könne. In der Simulation seien insbesondere die Fluchtwegelängen sowie Gehgeschwindigkeiten zu hoch angesetzt und bei Ermittlung der Durchlasszeiten zum Rettungstollen zu wenig Personen berücksichtigt worden. Darüber hinaus enthalte die Simulation keine Aussagen zur Rauchausbreitung. Baulich sei aus den Feststellungen insbesondere die Konsequenz zu ziehen, die Anzahl der Querstollen zu erhöhen.

In dem genannten Beschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 26.02.2013 (S. 66 ff.) ist ausgeführt, dass es - ausgehend von der Erkenntnis, dass eine Eisenbahnstrecke in Tunnellage im Havariefall mit höheren Risiken verbunden ist als eine oberirdisch verlaufende Strecke - zwar denkbar wäre, die Tunnelsicherheit durch veränderte Maßnahmen der Entrauchung, der Löschwasserversorgung oder auch durch einen noch kürzeren Abstand der Verbindungsbauwerke weiter zu erhöhen. Das maximal Mögliche könne von der Vorhabenträgerin aber nicht gefordert werden. Wie bei allen Entscheidungen zu Sicherheitsmaßnahmen müsse auch hier eine Abwägung zwischen dem wirtschaftlich Zumutbaren und dem möglichen Schadensereignis stattfinden, wobei Letzteres anhand der Schadensintensität und der Eintrittswahrscheinlichkeit zu beurteilen sei. Wenn im Havariefall ein brennender Zug im Tunnel liegen bleibe oder ein im Tunnel entgleister Zug in Brand gerate, müsse mit einer hohen Schadensintensität gerechnet werden. Dem stehe allerdings eine nur sehr geringe Eintrittswahrscheinlichkeit gegenüber.

Die Anhörungsbehörde sieht trotz der Kritik an der Evakuierungssimulation keine neue Einschätzungslage gegeben, die das Erfordernis weiterer Querschläge oder gar die Errichtung dritter Röhren als „sicheren Bereich“ zwingend nach sich zöge. Gleichwohl schlägt die Anhörungsbehörde vor, die Evakuierungssimulation von der zuständigen Fachstelle des Eisenbahn-Bundesamtes überprüfen zu lassen.

Das Flucht- und Rettungskonzept des Fildertunnels wurde mit Planänderungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 05.05.2014 nochmals angepasst. Gegenstand der Planänderung war eine geometrische Querschnittanpassung des Verzweigungsbauwerks und der Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd.

Einwenderseitig wurde vorgetragen, dass zur Gewährleistung einer effektiven Fremdrettung die Tunnel des Gesamtvorhabens jeweils nur durch einen einzelnen Zug befahren werden dürften. Ohne einen beidseitigen Zugang zum Brandherd sei keine effektive Fremdrettung möglich. Dies führe letztlich zu einer Einschränkung der

Tunnelkapazitäten. Die Vorhabenträgerin hat bereits in der Vergangenheit darauf verwiesen, dass das bundesweit gültige und auf Grundlage der TSI und der EBA-Tunnelrichtlinie beruhende Sicherheitskonzept eingehalten werde. Damit sei für ausreichend Sicherheit gesorgt. Nach Auffassung der Anhörungsbehörde ist hiermit gewährleistet, dass die geltenden technischen Standards eingehalten werden. Losgelöst hiervon erscheint es der Anhörungsbehörde jedenfalls nicht ausgeschlossen, dass nachfolgende oder vorangehende Züge im gleichen Tunnel oder auch im benachbarten Tunnel innerhalb vergleichsweise kurzer Zeit im Haveriefall aus den Tunneln herausgeführt werden können. Die Vorhabenträgerin hat im Erörterungstermin noch einmal zutreffend ausgeführt, dass keine Regelung existiert, die vorgibt, dass die andere Röhre immer frei von Zügen sein muss. Das Eisenbahn-Bundesamt hat in der Vergangenheit keine zu befürchtenden Kapazitätsengpässe aus Gründen des Brandschutzes gesehen.

Die vorgenannten Kritikpunkte waren in Bezug auf den Flughafentunnel auch Gegenstand des Urteils des VGH Baden-Württemberg zum PFA 1.3a vom 04.12.2018 (Az. 5 S 1981/16). Der VGH stellte fest, dass das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingereichte Sicherheitskonzept von der Planfeststellungsbehörde fehlerfrei auf seine, am Stand der Technik gemessene, brandschutzfach/ -rechtliche Beherrschbarkeit überprüft wurde. Insbesondere sieht der VGH Baden-Württemberg die für den Stand der Technik maßgeblichen Spezifikationen als eingehalten an. Weiterhin sei der Nachweis gleicher Sicherheit in Bezug auf das wannenförmige Profil des Tunnels erbracht. Die Ergebnisse der Evakuierungs- und Entrauchungssimulationen konnten im Verfahren nicht substantiiert in Frage gestellt werden (im Detail: Az. 5 S 1981/16, S. 109).

Der VGH Baden-Württemberg hat sich in der oben genannten Entscheidung zum PFA 1.3a auch ausführlich mit dem in diesem Anhörungsverfahren erneut erhobenen Vorwurf der unzulässigen Verlagerung planfeststellungsrelevanter Aspekte in die Ausführungsplanung auseinandergesetzt und diesen für unbegründet erklärt (a.a.O., S. 108 ff.). Auch vor dem Hintergrund dieser Entscheidung ist für die Anhörungsbehörde nicht erkennbar, dass man in Bezug auf die hier nicht antragsgegenständlichen Abschnitte des Gesamtvorhabens zu einer abweichenden Einschätzung gelangen könnte. Die Vorhabenträgerin hat noch einmal bekräftigt, dass auch die in diesem Verfahren zugrundeliegenden baulichen Brandschutzkonzepte im Zuge der weiteren Detailabstimmung mit den zuständigen Brandschutzbehörden konkretisiert werden. Auch der Hinweis, die einschlägige EBA-Tunnelrichtlinie zur Festlegung der Einzelheiten des Brandschutzes ziele auf den baulichen

und nicht den organisatorischen Brandschutz, ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde zutreffend.

#### **1.2.2.4 Längsneigung im Tiefbahnhof PFA 1.1**

Gegen die Planrechtfertigung wurde erneut eingewandt, dass die Längsneigung im neuen Tiefbahnhof im PFA 1.1 weit höher sei als nach der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) zulässig; ein Nachweis gleicher Sicherheit sei nicht geführt. Durch die große Längsneigung der Bahnsteiggleise von 15,143 ‰ bestehe die Gefahr, dass haltende Züge unbeabsichtigt wegrollten und Leib oder Leben von Reisenden und Bahnpersonal gefährdeten. Außerdem wurde der Bremsvorgang im Gefälle als besonders gefahrenträchtig angesehen, ebenso die Längsneigung der Bahnsteige.

Für die Planrechtfertigung im vorliegenden Teilabschnitt 1.6b kann die Neigung von Gleisen und Bahnsteigen in anderen Abschnitten – wie oben unter C.1.2.2.1.3.3 zur Frage der Leistungsfähigkeit ausgeführt – allerdings nur relevant sein, wenn sie sich als unüberwindliches Hindernis für das in diesem Verfahren antragsgegenständliche Vorhaben erweist. Das wäre etwa der Fall, wenn jetzt schon sicher festzustellen wäre, dass wesentliche Bestandteile des Gesamtprojekts nicht in Betrieb gehen könnten, weil wegen der Neigung keine Betriebsgenehmigung erteilt werden könnte.

Das kann die Anhörungsbehörde allerdings nicht feststellen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit dem Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 1.1 vom 28.01.2005 ausdrücklich entschieden, dass die seinerzeit beantragte Längsneigung von Bahnsteiggleisen und Bahnsteigen zugelassen werde, obwohl sie vom Sollwert von 2,5 ‰ gemäß § 7 Absatz 2 EBO abweicht. Von Soll-Vorschriften dürfe abgewichen werden, wenn besondere (atypische) Umstände ein Abweichen von der angeordneten Regel erforderlich machten. Diese Atypizität sei im Falle des Stuttgarter Tiefbahnhofs gegeben, weil diverse Zwangspunkte wie die vorhandenen Stadtbahnstrecken, die Bundesstraßen, der bestehende S-Bahn-Tunnel sowie die besonders schutzwürdigen Belange des Mineralwassers eine Längsneigung erforderlich machten, die über den im Regelwerk genannten 2,5 ‰ liegt. Auf S. 373 des Beschlusses vom 28.01.2005 ist dazu ausgeführt, dass Vorkehrungen zur Gewährleistung gleicher Sicherheit in nicht zu beanstandender Weise und nachvollziehbar in den damaligen Antragsunterlagen dargestellt worden seien. Damit ist für die Anhörungsbehörde zu erwarten, dass dieser Nachweis auch für die spätere Betriebsgenehmigung geführt werden kann.

Für die Längsneigung der Bahnsteige wird im o. g. Planfeststellungsbeschluss ausgeführt, dass die zusätzlich vorgesehene Querneigung der Bahnsteige zur Bahnsteigmitte hin zusammen mit dem Einsatz von rollhemmenden Bodenbelägen, selbstbremsenden Gepäckkarren und Hinweisschildern oder anderen optischen Hinweisen ausreichend sei, um eine sichere Benutzung auch mit Kinderwagen, Rollkoffern u. ä. zu gewährleisten, so dass diese nicht über die Bahnsteigkante auf die Gleise rollen könnten.

Was die Gleisneigung anbelangt, wird darauf verwiesen, dass die EBO vor allem darauf ziele, ein unbeabsichtigtes Wegrollen von abgestellten Eisenbahnfahrzeugen zu verhindern, die sich selbständig ohne Zugpersonal an Bord in Bewegung setzen könnten. Es ist für die Anhörungsbehörde nachvollziehbar, dass sich dieses Problem im Hauptbahnhof gar nicht stellt, wenn die Züge nach dem Betriebskonzept erst im Abstellbahnhof abgestellt werden und alle Rangiervorgänge dort stattfinden. Im Hauptbahnhof ist nach dem Betriebskonzept im Regelbetrieb nur ein Halten zum Ein- und Ausstieg der Reisenden vorgesehen, wobei die Züge permanent gebremst werden. Ein unbeabsichtigtes Wegrollen ist damit aus Sicht der Anhörungsbehörde unwahrscheinlich. Zugwenden im Hauptbahnhof, die eine Bremsprobe erfordern, sind bei den im Regelbetrieb vorgesehenen durchgebundenen Zügen nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat ergänzend darauf hingewiesen, dass solche Bremsproben theoretisch auch im Tiefbahnhof durchführbar wären, etwa unter zusätzlicher Verwendung der Federspeicherbremsen des Zuges.

Der Bremsvorgang im Gefälle hängt von der Einfahrgeschwindigkeit als wichtigster Größe ab, ist also grundsätzlich ebenfalls beherrschbar. Die grundsätzliche Beherrschbarkeit des Bremsweges und damit auch der Längsneigung wird nach Ansicht der Anhörungsbehörde durch ein Gutachten der TU Dresden (Lehrstuhl Prof. Dr. Trinckauf) vom 25.07.2011 bestätigt, das im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg erstellt wurde. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass auch unter der Prämisse einer Längsneigung von 15,143 ‰ und Einfahrgeschwindigkeiten >40 km/h bei den langen Einfahrten bis zum Bahnsteigende die erforderlichen Durchrutschwege eingehalten werden können. Für die im Betriebsprogramm vorgesehenen Kurzeinfahrten bei Doppelbelegung wird in diesem Gutachten eine Optimierung der Einfahrgeschwindigkeit durch abgestufte Signalisierung für möglich gehalten, wobei der Bremszielpunkt für die Langsamfahrt mit 20 km/h etwa am Bahnsteiganfang liegen müsse. Bei Einsatz der Zugsicherungstechnik ECTS könne dieser Bremszielpunkt bis an das Sperrsignal verlegt werden, die abgestufte Geschwindigkeitssignalisierung sei aber schon

weitgehend an die Bremsüberwachung mit ECTS angenähert. Soweit die vorstehenden Ausführungen von Einwanderseite herangezogen wurden, um die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofes aufgrund verlangsamter Einfahrgeschwindigkeiten in Frage zu stellen, kann dem nicht gefolgt werden. Dies gilt jedenfalls für die Einfahrten ohne Doppelbelegung – für diese hat das o.g. Gutachten mögliche Einfahrgeschwindigkeiten von mehr als 40 km/h bestätigt; diese liegen nicht unter den von Einwanderseite für den Kopfbahnhof reklamierten Geschwindigkeitswerten. Aus diesem Grunde sieht sich die Anhörungsbehörde auch nicht veranlasst, die Vorhabenträgerin zu weiteren Nachweisen gleicher Sicherheit in Bezug auf eine zukünftige Betriebsgenehmigung zu verpflichten. Die abschließende Bewertung dieser Thematik bleibt dem Eisenbahn-Bundesamt als zuständiger Fachbehörde vorbehalten.

#### **1.2.2.5 Betriebliche Einschränkungen und Diskriminierungsfreiheit**

Gegen die Planrechtfertigung wurde der Einwand aufrecht erhalten, die geplante Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart bringe eine ganze Reihe von betrieblichen Einschränkungen mit sich und sei nur auf ein konkretes Betriebsprogramm zugeschnitten. Es würden nur die Planungen der eigenen Konzernunternehmen berücksichtigt, die Infrastruktur diskriminiere andere Eisenbahnverkehrsunternehmen, indem sie höhere Streckenzugangsvoraussetzungen aufstelle und wesentlich weniger flexibel sei als die heutige Infrastruktur. Für die Ziele des § 1 Abs. 1 AEG, insbesondere ein attraktives Verkehrsangebot und einen wirksamen und unverfälschten Wettbewerb auf der Schiene zu bieten, sei das alles kontraproduktiv und deshalb vernünftigerweise nicht geboten. Konkret wurde geltend gemacht, dass u.a. wegen der Längsneigung der Bahnsteiggleise im Hauptbahnhof keine Fahrtrichtungswechsel möglich seien, das Stärken und Schwächen von Zügen oder der Einsatz von Kurswagen ebenso ausgeschlossen sei wie Züge mit Dieselantrieb. Beginnende und endende Züge seien bisher zu nahezu jeder Zeit und in jede Richtung möglich gewesen, das sei künftig eingeschränkt, weil das Trassenangebot im Abstellbahnhof knapp sei. Außerdem sei die gegenseitige Vertretbarkeit aller Gleise nicht mehr gegeben.

Aus dem Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin ist für die Anhörungsbehörde allerdings ersichtlich, dass diese sich bezüglich der Frage des Bedarfs nicht allein auf die Vorstellungen der konzerneigenen Verkehrsunternehmen, sondern ausdrücklich auf die – von konkreten Verkehrsunternehmen unabhängigen – allgemeinen Verkehrsprognosen zum BVWP stützt. Der Kritik der Einwanderseite ist folgendes zu entgegnen: Richtig ist,

dass im Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes für den PFA 1.1 vom 28.01.2005 die Auffassung der Vorhabenträgerin dargelegt ist, wonach im Hinblick auf die langfristig zu erwartende Marktöffnung eine unternehmensneutrale Angebotsplanung für die Infrastrukturen betrieben werden müsse. Auf kurzfristige Angebotsstrategien könne es hierbei nicht ankommen. Der Netzbetreiber habe vielmehr die Aufgabe, seine Anlagen in möglichst flexibler Nutzungsstruktur für alle langfristigen Entwicklungen des Marktes zu bemessen und zukunftsfähige Infrastrukturen zu realisieren. Eine Bemessung allein für ein spezielles Zugprogramm oder für kleinräumige Veränderungen der Nachfragestruktur sei hiernach nicht angemessen. Die Anhörungsbehörde teilt diese Auffassung. Falsch ist allerdings der Einwand, das Eisenbahn-Bundesamt habe der Vorhabenträgerin im o.g. Beschluss aufgegeben das Vorhaben so zu konzipieren, dass alle denkbaren und sich ggf. erst in der Zukunft als erforderlich erweisenden Betriebsprogramme zu bewältigen seien, was u.a. auch den Integralen Taktfahrplan beinhalte. Eine solche Verpflichtung wurde weder von der Planfeststellungsbehörde ausgesprochen, noch ist eine solche nach Auffassung der Anhörungsbehörde geboten.

Von der Vorhabenträgerin wird in Bezug auf den Kritikpunkt der betrieblichen Einschränkungen darauf hingewiesen, dass Einsetzen, Enden und Rangieren sowie Wenden von Zügen auch nach Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart weiterhin möglich seien, wenn auch unter Nutzung des Ringverkehrs und des Abstellbahnhofes Untertürkheim. Auch im neuen Hauptbahnhof sollen Fahrtrichtungswechsel jedenfalls auf den Gleisen 4 und 5 machbar sein, die dafür erforderliche Bremsprobe sei ebenfalls durchführbar, wie oben bereits dargestellt. Die praktische Bedeutung dieser Betriebsvorgänge und der dafür erforderliche Zeit- und Kostenaufwand sind allerdings Fragen der Variantenabwägung (vgl. unten C.2.1.3.1.2). Die gegenseitige Vertretbarkeit der Gleise sei für die jeweils vier Richtungsgleise untereinander gegeben.

Die betriebliche Einschränkung für die Dieseltraktion gelte für alle Nutzer der Strecke gleichermaßen und habe nicht den Zweck, andere Eisenbahnverkehrsunternehmen als die Deutsche Bahn AG von der Strecke fernzuhalten. Sie sei aus Gründen des Komforts vorgesehen. Für den zukünftigen Eisenbahnverkehr sei jedoch die Eignung für den Dieselbetrieb ohnehin keine relevante Anforderung mehr.

Der VGH Baden-Württemberg ist in seinen Entscheidungen noch davon ausgegangen, dass die Einschränkung des Dieselbetriebs auch aus immissionsschutzrechtlichen Gründen vorgesehen sei, um Fahrgäste und Personal vor krebserregenden Abgasen im

Tunnel zu schützen (Urt. v. 06.04.2006, Az. 5 S 847/05, juris Rn. 53; Urt. v. 08.02.2007, Az. 5 S 2257/05, juris Rn. 73 und 111). Aber auch dann sei es nicht fernliegend, dass bis zur Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs abgasärmere Dieseldieselfahrzeuge mit Rußpartikelfilter Stand der Technik seien und die betriebliche Einschränkung auch wieder entfallen könne. Diese Einschätzung teilt die Anhörungsbehörde. Diese Entwicklung ist mit den in den letzten Jahren ergangenen und weiter absehbaren gesetzlichen und behördlichen Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Stuttgart vorgezeichnet.

Für die Ausrüstung mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS ist die Lage vergleichbar. Wenn sie zu einer Streckenzugangsvoraussetzung wird, gilt das für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichermaßen. Andererseits ist zu erwarten, dass diese Technik in Zukunft auch auf vielen anderen Strecken benötigt wird und ohnehin von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgehalten werden muss.

Diese genannten Punkte betreffen die Züge aller Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichermaßen. Worin ein Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot des § 13 Absatz 1 AEG liegen soll, ist für die Anhörungsbehörde nicht erkennbar. Anderes ergibt sich auch nicht aus der Überlegung, dass nicht nur die Partikelbelastung, sondern auch anderweitige Abgase wie etwa CO, CO<sub>2</sub> zu etwaigen Einschränkungen des Dieseldieselfahrzeugs führen können. Auch dies träfe alle Eisenbahnverkehrsunternehmen unisono.

Eingewendet wurde überdies, dass die Planung nicht den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität entspreche und daher planerisch nicht gerechtfertigt sei. Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass die Planungen und insbesondere auch die Tunnelbauwerke nicht unter Verstoß gegen die infrastrukturbezogenen Regelungen der VO 1303/2014 projektiert seien. Die Beurteilung weiterer Einzelheiten obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt als zuständiger Fachbehörde.

Es ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde auch nicht erforderlich, bereits im Zuge des Planfeststellungsverfahrens alle betrieblichen Maßgaben der späteren Betriebsgenehmigung festzusetzen. Zwar müssen beispielsweise Leistungsfähigkeitsaspekte wie etwa die Einfahrtgeschwindigkeiten (aufgrund der Längsneigung) oder der vorzusehende Brandschutz bei der Beurteilung des Vorhabens mitberücksichtigt werden. Dies ist wie bereits oben dargelegt auch erfolgt, und zwar in dem für die Projektbeurteilung erforderlichen Umfang. Einzelheiten der betrieblichen Maßgaben bleiben einer der Planfeststellung nachgeschalteten Betriebsgenehmigung vorbehalten.



### 1.2.2.6 Erreicht die Nullvariante die städtebaulichen Ziele?

Der verbreitete Einwand eines „Leistungsrückbaus“ bezieht sich vor allem auf die verkehrlichen und betrieblichen Zielsetzungen des Vorhabens. Das sind aber nicht die einzigen Zielsetzungen der Vorhabenträgerin, auf die es für die Planrechtfertigung ankommt. Für die oben unter C.1.1.2 zuletzt genannten weiteren legitimen Ziele des Vorhabens, namentlich

- die Beseitigung bzw. Verminderung der Trennwirkung der Bahnanlagen,
- die Verringerung der Lärmbelastung im Stuttgarter Talkessel, und
- die Gewinnung städtebaulicher Entwicklungsflächen in der Innenstadt

ist nach Ansicht der Anhörungsbehörde festzustellen, dass sie bei einem vollständigen Unterbleiben des Vorhabens jedenfalls nicht in mindestens gleichem Umfang zu erreichen wären. In der Nullvariante würde der Kopfbahnhof samt dem Gleisvorfeld und den heute bestehenden Zulaufstrecken mit seiner Trennwirkung unverändert bestehen bleiben. Die Lärmemissionen der Bahnanlagen würden nicht abnehmen, sondern im Gegenteil mit der vorhergesagten Steigerung des Zugverkehrs bis 2030 zwangsläufig weiter zunehmen. Die Flächen für die genannten Anlagen müssten weiterhin Bahnbetriebsflächen bleiben. Für die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt könnten nur diejenigen Areale frei werden, die schon heute nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt werden, darunter etwa die Teilgebiete A1 mit ca. 16 ha und C1 mit ca. 13 ha, die bereits seit 2002 bebaut werden, sowie das Areal des ehemaligen Paketpostamtes im Teilgebiet B und an der Ehmannstraße mit ca. 4,7 ha. Dagegen sollen mit der geplanten Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart insgesamt ca. 100 ha der bisherigen Bahnbetriebsfläche komplett vom Bahnbetrieb freigestellt und für die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt nutzbar gemacht werden.

Einige Einwander vertreten die Ansicht, dass aufgrund der zwischenzeitlich erst für Ende 2025 geplanten Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs und der damit einhergehenden verzögerten Freimachung des Gleisvorfeldes die Rechtfertigung für das Planungsziel der Schaffung städtebaulicher Entwicklungsflächen in der Innenstadt weggefallen sei. Jedenfalls sei nicht auszuschließen, dass zu diesem Zeitpunkt der Bedarf nach neuem Wohnraum nachgelassen habe. Die Anhörungsbehörde widerspricht diesem Vortrag. Vergegenwärtigt man sich die Entwicklung der letzten Jahre und den stetig anwachsenden

Siedlungsdruck im Talkessel von Stuttgart kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage nach Wohnraum erlahmt. Gegenteiliges steht zu erwarten. Überdies erschöpft sich das Planungsziel nicht nur in der Schaffung von Wohnraum, sondern dient vielmehr auch der Entwicklung organischer Siedlungsstrukturen und dem Abbau von Trennwirkungen im urbanen Umfeld und damit der Wohn- und Lebensqualität gleichermaßen.

Auch der wiederholt geäußerte Vorwurf, die sich aus der Freimachung des Gleisvorfeldes ergebenden baulichen Optionen würden nicht für den sozialen Wohnungsbau genutzt, vermag nicht zu überzeugen. Die Anhörungsbehörde geht davon aus, dass das städtebauliche Potential tatsächlich generiert und auch für Zwecke des sozialen Wohnungsbaus genutzt werden kann. Dies ist allerdings zuvörderst eine gesellschafts- und wohnraumpolitische Frage und obliegt der Entscheidungshoheit der Landeshauptstadt Stuttgart als Eigentümerin der Flächen und Trägerin der Planungshoheit.

Von Einwanderseite wurde weiterhin ein positiver Effekt für die Minderung des Bahnlärms und der Trennwirkung bezweifelt, etwa weil eine spätere Bebauung dieser Flächen mit der Anlage von Erschließungsstraßen ebenfalls Lärmbelastung und eine gewisse Trennwirkung bringen werde. Auch wenn man dies als gegeben annimmt, ist für die Anhörungsbehörde nicht erkennbar, dass die Immissionen und die Trennwirkung noch das gleiche Ausmaß haben würden wie bei den heutigen Bahnanlagen. Die Flächen würden in die Planungshoheit der Landeshauptstadt Stuttgart zurückfallen, die an einer derartigen Entwicklung kaum ein Interesse haben kann. Nach den bisherigen Planungen ist vielmehr vorgesehen, einen erheblichen Teil der freiwerdenden Fläche zur Vergrößerung der Parkanlagen Schlossgarten und Rosensteinpark zu nutzen und damit der Trennwirkung und Lärmbelastung entgegen zu wirken.

Etliche Einwander haben in diesem Zusammenhang vorgebracht, dass die heutigen Bahnflächen überhaupt nicht vom Bahnbetrieb freigestellt und städtebaulich überplant werden könnten, weil die Vorhabenträgerin sie vorher anderen Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen zum weiteren Betrieb anbieten müsse und sie dann ggf. beibehalten werden müssten. Das Eisenbahn-Bundesamt hat dem entgegengehalten, dass es bereits an einem Stilllegungstatbestand im Sinne des § 11 AEG fehle. Alle Verkehrsbeziehungen vom und zum Stuttgarter Hauptbahnhof blieben auch nach der Umgestaltung des Bahnknotens erhalten. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 05.07.2018 (Az.: 3 C 21.16) entschieden, dass § 11 Absatz 1 Satz 2 AEG

dahingehend zu verstehen ist, dass es im Hinblick auf den Begriff der Stilllegung einer Strecke nicht auf die konkrete Gleisanlage ankommt, sondern vielmehr im funktionalen Sinne auf die Verbindung zwischen einem Abfahrts- und einem Bestimmungsort abgestellt werden muss. Dem Gesetzgeber ging es bei der Genehmigungsbedürftigkeit von Stilllegungsmaßnahmen nach § 11 AEG im Ausgangspunkt nicht um den Erhalt von Eisenbahninfrastruktur schlechthin, sondern um die Aufrechterhaltung der mit ihr verbundenen Verkehrsmöglichkeiten (vgl. BVerwG, Urteil vom 25. Mai 2016 - 3 C 2.15 - BVerwGE 155, 218 Rn. 16 f., 21). Entscheidend ist dabei die fortbestehende Anbindung des Ortes im Sinne des Gebietes, das durch den Schienenweg erschlossen werden soll. Sie ist bei der Verlegung eines Bahnhofs erst dann in Frage gestellt, wenn sich das durch ihn erschlossene Gebiet, sein Einzugsbereich, wesentlich ändert. Aus diesem Grund kommt es bei der geplanten Umstrukturierung des Bahnknotens Stuttgart auch zu keiner Streckenstilllegung, sondern vielmehr zu einer Änderung der Streckenführung, da nur ein Teilstück einer Strecke durch ein anderweitiges ersetzt wird.

Auch der Ansicht, es handle sich jedenfalls um eine Einstellung des Betriebs eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs i.S.d. § 11 Absatz 1 Satz 2 AEG, erteilte das Bundesverwaltungsgericht im oben genannten Urteil eine Absage. Das BVerwG führte hierzu aus:

*„Entscheidend dafür, ob ein für den Betrieb wichtiger Bahnhof eingestellt wird, ist der ersatzlose Fortfall der seine Betriebswichtigkeit kennzeichnenden Infrastruktur. Wird sie durch eine neue Bahnhofsanlage und deren Infrastruktur funktional im Wesentlichen gleichwertig ersetzt, liegt eine Betriebseinstellung im Sinne des § 11 Absatz 1 Satz 2 AEG nicht vor. So liegen die Dinge hier.“*

Zu dem Einwand, es handle sich bei der Planung um den faktischen Rückbau von Kapazitäten, wurde bereits oben unter C.1.2.2.1 Stellung genommen.

### **1.2.2.7 Finanzierung**

Auch in diesem Anhörungsverfahren wurde die Planrechtfertigung von zahlreichen Einwendern unter dem Gesichtspunkt der Finanzierung in Frage gestellt. Aufgrund der bislang bekannt gewordenen Kostensteigerungen sei die Finanzierung des gesamten Projekts nicht mehr gesichert. Es sei zu befürchten, dass die begonnenen Bauarbeiten vor Fertigstellung aus Geldmangel abgebrochen werden bzw. immer weitere öffentliche Mittel zugeschossen werden müssten, damit keine Bauruine zurückbleibe. Teilweise wurde

gefordert, das Eisenbahn-Bundesamt solle deshalb auch für die bereits genehmigten und im Bau befindlichen Abschnitte einen Baustopp verfügen.

In rechtlicher Hinsicht ist die Frage der Finanzierung nur dann relevant, wenn die Realisierungsfähigkeit des Vorhabens auf Grund mangelnder Finanzmittel ausgeschlossen scheint. Eine ab der Auslegung der Planunterlagen mit Eingriffen in das Privateigentum (Veränderungssperre, Vorkaufsrecht, § 19 AEG) verbundene Planung, die zu verwirklichen nicht beabsichtigt oder die objektiv nicht realisierungsfähig ist, ist rechtswidrig. Deshalb darf es zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das Vorhaben auch verwirklicht werden wird (vgl. BVerwG, Urt. v. 24.11.1989, Az. 4 C 41/88, juris Rn. 42). Die bloße Möglichkeit, dass die Finanzierung scheitern kann, reicht demgegenüber nicht. Als Zeithorizont für die Einschätzung der Finanzierbarkeit des Vorhabens kann auf den gesetzlich bestimmten Zeitrahmen für den Beginn der Durchführung des Plans von bis zu zehn Jahren ab Eintritt der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses (§ 20 Absatz 4 Satz 1 AEG) abgestellt werden, in dem die Unsicherheiten einer Plandurchführung längstens als zumutbar erscheinen und von den Planbetroffenen hinzunehmen sind (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 08.02.2007 – 5 S 2257/05 –, juris Rn. 76 m. w. Nachw.).

Diesen höchstrichterlichen Vorgaben für die Planrechtfertigung hält das Vorhaben nach Ansicht der Anhörungsbehörde stand:

Es besteht ein Finanzierungsvertrag der Projektpartner vom 30.03.2009 (im Folgenden: Finanzierungsvertrag 2009), den das Land Baden-Württemberg und die Landeshauptstadt Stuttgart ebenso wie die übrigen Projektpartner weiterhin als rechtlich bindend ansehen. In der Volksabstimmung zu einem „S 21-Kündigungsgesetz“ des Landes im November 2011 wurden 58,9 Prozent der gültigen Stimmen gegen einen Ausstieg aus dem Finanzierungsvertrag abgegeben; das für eine Annahme des Gesetzes notwendige Quorum von einem Drittel aller Stimmberechtigten wurde ebenfalls nicht erreicht. In den Jahren 2011 und 2015 wurden mehrere Bürgerbegehren angestrengt mit dem Ziel, sich wegen gestiegener Kosten oder Zweifeln an der Leistungsfähigkeit der vorgesehenen Infrastruktur vom Finanzierungsvertrag zu lösen. Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart lehnte diese Bürgerbegehren ab und verwies darauf, dass es diesen an formellen Voraussetzungen mangle und sie auf ein rechtswidriges Ziel gerichtet seien. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 14. Juni 2016 (BVerwG 10 C 7.15) die Rechtsauffassung des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart bestätigt.

Die Mitfinanzierung des Projekts „Stuttgart 21“ durch die Landeshauptstadt Stuttgart verstoße nicht gegen Verfassungsrecht. Auch die Leistungsfähigkeitsgesichtspunkte rechtfertigten keinen Bürgerentscheid.

Die von Einwenderseite auf Grund der Regelungen zur Mitfinanzierung des Projektes Stuttgart 21 durch das Land Baden-Württemberg und durch die Landeshauptstadt Stuttgart behauptete Nichtigkeit des Vertrags gemäß § 59 Absatz 1 VwVfG i.V.m. § 134 BGB erteilte das BVerwG in der vorbenannten Entscheidung gleichfalls eine Absage. Das BVerwG begründete seine Entscheidung mit der Privatisierung der DB Netz AG. Der Bau eines Bahnhofs oder der Trassenbau seien damit nicht mehr Aufgaben des Bundes. Deswegen greife Artikel 104a des Grundgesetzes bei Stuttgart 21 nicht. Die Beteiligung des Landes und Stadt Stuttgart an der Finanzierung von S21 sei folglich keine unzulässige Mitfinanzierung fremder öffentlicher Aufgaben.

Die Unwirksamkeit des Finanzierungsvertrags 2009 kann auch nicht aus der Überschreitung des Kostenrahmens – unter dem Stichwort „gesprengter Kostendeckel“ – hergeleitet werden. Dass der Vertrag bei Überschreitung des vereinbarten Kostenrahmens als hinfällig zu betrachten wäre, ist diesem nicht zu entnehmen.

In § 5 Absatz 1 des Finanzierungsvertrages 2009 wurde seinerzeit noch von Gesamtkosten in Höhe von 3,076 Mrd. €, zzgl. etwa anfallender Umsatzsteuer ausgegangen. § 5 Absatz 2 des Vertrages enthält aber bereits die gemeinsame Erklärung der Projektpartner, dass es sich um eine vorläufige Kostenermittlung handle, die Kosten sich noch verändern und erst nach einem kaufmännischen Abschluss des Projekts endgültig ermittelt werden können. Die weiteren Regelungen in § 6 des Finanzierungsvertrages 2009 verstehen sich schon deshalb als Verteilung der vorläufig ermittelten Kosten. § 8 des Finanzierungsvertrages 2009 enthält Regelungen für den Fall, dass diese voraussichtlichen Gesamtkosten überschritten werden. Für Kostensteigerungen im Umfang von weiteren bis zu 1,45 Mrd. € (sog. Risikopuffer), d.h. bis auf Gesamtkosten von 4,526 Mrd. € sind konkrete Verteilungsregelungen getroffen. Diese werden als „Kostendeckel“ bezeichnet, weil sich die von den Projektpartnern jeweils zu tragenden Kosten bis zu diesem Punkt beziffern lassen. Im Falle weiterer Kostensteigerungen ist allerdings in § 8 Absatz 4 des Vertrages vorgesehen, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und das Land Gespräche aufnehmen (sog. Sprechklausel). Damit ist es nach Ansicht der Anhörungsbehörde jedenfalls nicht zwingend ausgeschlossen, dass die Projektpartner auf der Grundlage des Finanzierungsvertrages auch noch höhere Gesamtkosten als 4,526 Mrd. € gemeinsam

aufbringen bzw. sich im gegebenen zeitlichen Rahmen über die Verteilung dieser Kosten einigen können.

Die Vorhabenträgerin selbst geht mittlerweile davon aus, dass die Gesamtkosten des Vorhabens höher ausfallen als im Finanzierungsvertrag 2009 vorgesehen. Im Dezember 2012 schätzte die Vorhabenträgerin den notwendigen Finanzierungsbedarf auf 4,696 Mrd. €, zzgl. eines Risikopuffers von weiteren 930 Mio. €, d. h. insgesamt 5,626 Mrd. €. Angesichts dessen beschloss der Aufsichtsrat der DB AG am 05.03.2013 die Fortsetzung des Projektes mit einem Kostenrahmen von 4,730 Mrd. € für Planungs- und Baukosten und weitere 1,796 Mrd. € verteilt auf diverse Pufferbeträge für verschiedene Projektrisiken, insgesamt bis zu 6,526 Mrd. €. Im Januar 2018 erhöhte der Aufsichtsrat erneut den Finanzierungsbedarf auf 7,705 Mrd. Euro; unter Mitberücksichtigung eines Puffers i.H.v 495 Millionen Euro ergab sich hiernach ein Finanzierungsrahmen in Höhe von 8,2 Mrd. Euro. (Zur Frage der Finanzierung der Ausstattung des Bahnknotens mit ETCS vgl. Kapitel 1.2.2.9). Die Vorhabenträgerin strebt unter Heranziehung der o. g. Sprechklausel des Finanzierungsvertrages 2009 eine Beteiligung der übrigen Projektpartner an den Mehrkosten an. Die Projektpartner haben eine Beteiligung an den Mehrkosten abgelehnt, die über den Betrag in § 8 Absatz 3 des Finanzierungsvertrages 2009 (sog. Kostendeckel) hinausgehen. Die DB AG hat am 23. Dezember 2017 beim Verwaltungsgericht Stuttgart Klage gegen das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart, den Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH erhoben – inhaltlich geht es um die Beteiligung der Beklagten an den Mehrkosten.

Auf Grund der oben beschriebenen Umstände und der rechtlichen Ausgestaltung des Finanzierungsvertrages 2009 kann die Anhörungsbehörde jedenfalls nicht den Schluss ziehen, dass die Realisierung des Projekts nachhaltig in Frage gestellt und nicht finanzierbar wäre. Das gilt jedenfalls so lange, als noch keine Entscheidung getroffen ist, wer die Mehrkosten letztendlich trägt. Ein Bevollmächtigter der Vorhabenträgerin hat klargestellt, dass der Betrag von der Deutschen Bahn AG Bahn vorfinanziert werde und für die Realisierung des Projekts zur Verfügung stehe, auch wenn die Klage nicht zu einer Kostenbeteiligung der übrigen Projektpartner führen sollte. Damit steht nicht in Frage, ob diese Kostensteigerung überhaupt aufgebracht werden kann, sondern allenfalls, ob die Mehrkosten schlussendlich von der Vorhabenträgerin alleine oder aber von mehreren oder allen Projektpartnern gemeinsam getragen werden.

Für die Anhörungsbehörde nicht nachvollziehbar ist die Argumentation von Einwendern, der Finanzierungsvertrag 2009 sei als nichtig anzusehen oder jedenfalls sei dessen Geschäftsgrundlage entfallen, weil die Vorhabenträgerin schon vor Vertragsabschluss gewusst und dennoch nicht verlautbart habe, dass der dort aufgestellte Finanzierungsrahmen nicht ausreichen werde. Der Bundesrechnungshof hatte zwar tatsächlich bereits in einem Bericht vom Oktober 2008 vor weiteren Kostenrisiken über 4,526 Mrd. € hinaus gewarnt, die nicht berücksichtigt seien. Auch wenn die Vorhabenträgerin dem seinerzeit entgegengetreten ist, konnte der veröffentlichte Bericht des Bundesrechnungshofes allen Beteiligten bei Abschluss der Finanzierungsvereinbarung im April 2009 bekannt sein. Die Bedenken wurden im Rahmen der Schlichtung zu Stuttgart 21 erneut thematisiert und die damaligen Kostenkalkulationen der Vorhabenträgerin nachträglich von drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften unabhängig voneinander geprüft. Die Wirtschaftsprüfer konnten seinerzeit keine ausreichend konkreten Hinweise erkennen, dass der Kostenrahmen der Finanzierungsvereinbarung 2009 nicht ausreichend sein könnte (Märkische Revision GmbH WPG / PwC / Susat & Partner, Bericht vom 24.11.2010, Rn. 364).

Etlliche Einwender prophezeien unabhängig von alledem weitere Kostensteigerungen über den Betrag von 8,2 Mrd. € hinaus bzw. befürchten noch deutlich höhere Kostenrisiken. Diese Vorhersagen sind allerdings bisher meist unsubstantiiert geblieben. Der jetzt vorliegende Kostenrahmen versteht sich als vorläufige Kostenermittlung, die tatsächlichen Kosten können erst nach Fertigstellung kaufmännisch abgerechnet und verteilt werden. Die Planrechtfertigung könnte unter diesem Gesichtspunkt - wie oben dargestellt - allenfalls dann wegfallen, wenn jetzt schon sicher festzustellen wäre, dass die vorliegende Kostenkalkulation samt allen Pufferbeträgen keinesfalls ausreichen würde, um die Projektkosten zu finanzieren und es ferner ausgeschlossen wäre, dass die Projektpartner diese weiteren Mehrkosten im gegebenen Zeitrahmen von 10 Jahren auch noch gemeinsam erbringen oder die Vorhabenträgerin sie alleine übernimmt. Das ist aber nicht ersichtlich.

Auch die Kritik des Bundesrechnungshofes führt zu keiner anderweitigen Beurteilung. Die Einwender haben zwar insoweit Recht, als der Bundesrechnungshof die Mittelverwendung im Rahmen des Gesamtvorhabens Stuttgart 21 mehrfach kritisiert hatte - zuletzt 2019. Die Kritik zielte u.a. auf die haushaltsrelevanten Risiken bei der Förderung des Projektes Stuttgart 21 ab. Darüber hinaus wurde moniert, dass die sich für die DB ergebenden Mehrkosten für Stuttgart 21 zu Finanzierungsproblemen an anderer Stelle führen könnten.

Dies führt nach Auffassung der Anhörungsbehörde aber nicht zu der einwenderseitig gezogenen Schlussfolgerung, wonach die Realisierungsfähigkeit des Vorhabens auf Grund mangelnder Finanzmittel ausgeschlossen sei.

#### **1.2.2.8 Wirtschaftlichkeit**

Die Planrechtfertigung wurde auch unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit beanstandet. So wurde geltend gemacht, dass das Vorhaben mangels Wirtschaftlichkeit der Planrechtfertigung entbehre. Dies ergebe sich aus der negativen Kosten/Nutzen-Relation des Gesamtvorhabens. Auch fänden sich in den Antragsunterlagen keine Aussagen zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Vorhabens. Die Vorhabenträgerin hat hierauf erwidert, dass es sich bei dem Projekt Stuttgart 21 um ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG handle. Der Aufsichtsrat habe die erwartbaren Mehrkosten bei seiner zustimmenden Entscheidung berücksichtigt. Ein „Wirtschaftlichkeits- und Nützlichkeitsnachweis“ sei im Hinblick auf die gesicherte Finanzierung des Projekts im Übrigen auch nicht erforderlich.

Den Einwendern ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde zuzugestehen, dass den Kosten des Projektes Stuttgart 21 und der Frage der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens im gesellschaftlichen Diskurs eine hohe Bedeutung zukommt. Dies ergibt sich alleine schon aus dem Umstand, dass sich die Baukosten für dieses Großprojekt nach Milliardenbeträgen beziffern und zudem noch in den letzten Jahren nachhaltig gestiegen sind. Auf der anderen Seite ist zu berücksichtigen, dass im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu prüfen ist, ob die beantragte Planung in rechtmäßiger Weise gebaut werden darf. Die Fragen der Kosten und der Wirtschaftlichkeit eines Projekts werden bereits vor der Antragsstellung von den Stellen geprüft, die über die Finanzierung des Vorhabens zu entscheiden haben. Ob hierfür eine vergleichende Nutzen-Kosten-Analyse erforderlich ist, ist nicht Gegenstand dieses Anhörungsverfahrens, sondern gehört zu dem Entscheidungsprozess über die Finanzierung des Vorhabens. Das gilt auch für die Frage, ob das Geld nicht „besser“ für andere Projekte verwendet werden müsste. Auch dies ist Gegenstand politischer Entscheidungen im Vorfeld der Antragsstellung. Die Einwände, das Projekt entziehe anderen Maßnahmen im ÖPNV oder Schienengüterverkehr die Mittel, wie zum Beispiel der Instandhaltung der Filstaltrasse, gehen daher ins Leere. In diesem Sinn geht auch der vielfach erhobene Einwand der „Steuermittelverschwendung“ ins Leere. Auch der Steuermitteleinsatz beruht auf genuin



politischen Erwägungen und Zielsetzungen und entzieht sich somit der Beurteilungsmacht der Anhörungsbehörde.

### **1.2.2.9 European Train Control System**

Zahlreiche Einwendungen bezogen sich auf das European Train Control System (ETCS). So wurde eingewandt, dass entgegen der Verlautbarungen der Vorhabenträgerin die Einführung des ETCS keine weiteren Kapazitätssteigerungen mit sich bringe, sondern die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens im schlimmsten Falle sogar verringere. In der Schweiz habe man bereits entsprechende Erfahrungen gesammelt, die bis hin zu sicherheitsrelevanten Vorfällen reichten. Darüber hinaus sei die Finanzierung der Ausstattung des Gesamtknotens mit ETCS bislang ungeklärt. Der im Finanzierungsvertrag für die Ausrüstung des Bahnknotens mit Leit- und Sicherungstechnik vorgesehene Betrag reiche hierfür nicht aus.

Die Vorhabenträgerin verweist darauf, dass die Erfahrungen, die in der Schweiz bislang mit ETCS gesammelt wurden, nicht auf das ETCS-Projekt in Stuttgart übertragbar seien. Die in der Schweiz zum Einsatz kommenden Lösungen (Level 1 Limited Supervision, Level 2 Full Supervision nach Baseline 2) seien nicht mit dem im Digitalen Knoten Stuttgart zum Einsatz kommenden Stand (Level 2 Full Supervision nach Baseline 3) vergleichbar. Insbesondere kämen die als vergleichsweise flach (und damit leistungsmindernd) bekannten Bremskurven der Baseline 2 in der Baseline 3 nicht mehr vor. Auch die einwenderseits geschilderten, fehlerhaft erteilten Fahrterlaubnisse, könnten mit der im Digitalen Knoten Stuttgart eingesetzten technischen Lösung nicht vorkommen. Züge mit entsprechenden Störungen könnten im Knoten nicht fahren. Praxiserfahrungen mit Einsatz von ETCS Level 2 unter hohen Leistungsfähigkeitsanforderungen bestünden beispielsweise auf der NBS Mattstetten—Rothrist in der Schweiz, wo im Betrieb mit 200 km/h schnellen Zügen Zugfolgezeiten von 2 Minuten erreicht würden. Dies entspreche der für den Endzustand des Digitalen Knotens Stuttgart zugesagten mittleren Zugfolgezeit auf den Zuläufen zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof.

Zum anderen habe eine ausführliche Untersuchung des beabsichtigten Einsatzes von ETCS bei der S-Bahn Stuttgart gezeigt, dass selbst unter konservativen Annahmen in der hochbelasteten Stammstrecke eine Leistungssteigerung von rund 20 Prozent möglich sei. Die Vorhabenträgerin verweist in diesem Zusammenhang auf den Abschlussbericht der Untersuchung zur Einführung von ETCS im Kernnetz der S-Bahn Stuttgart vom 31.01.2019 des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg. Im Übrigen brächten im Digitalen Knoten

Stuttgart nicht nur ETCS, sondern weitere Systeme wie ATO und TMS Potential zur Leistungssteigerung. Letztlich sei die Bewältigung des absehbaren verkehrlichen Bedarfs aber auch ohne den Leistungshub durch Digitalisierung gewährleistet

In der Sitzung des S21-Lenkungskreises am 24.04.2020 wurde beschlossen, den Bahnknoten Stuttgart mit ETCS auszurüsten. Die zu tragenden Kosten (-Anteile) werden speziellen Finanzierungsvereinbarungen unterstellt.

Für die Frage der Planrechtfertigung im vorliegenden Teilabschnitt können die im Zusammenhang mit der Nutzung von ETCS erhobenen Einwendungen nur durchschlagend sein, wenn sich hieraus unüberwindliche Hindernisse für die Inbetriebnahme des Bahnknotens insgesamt ergeben. Derartige Anhaltspunkte sind für die Anhörungsbehörde nicht ersichtlich. Zunächst einmal ist festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt hat, dass der Bahnknoten auch ohne ETCS (in einer Rückfallebene) mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik betrieben werden kann.

Es trifft zu, dass der europaweite Einsatz von ETCS zunächst einmal die europäischen Zugbeeinflussungssysteme standardisieren soll. Richtig ist aber auch, dass ETCS im Zusammenspiel mit digitaler Stellwerkstechnik Betriebsoptimierungen ermöglicht – hier sind in erster Linie dichtere Zugfolgen und damit auch das schnellere Nachrücken zu nennen, was wiederum Kapazitätsreserven im Netz schafft. Die Vorhabenträgerin hat in diesem Zusammenhang dargelegt, dass der geplante Bahnknoten von ETCS und den weiteren geplanten Techniken im Vergleich zu einer grundsätzlich denkbaren Ausrüstung des Bestandes in besonderem Maße profitiere. Die Befahrung der Bahnsteiggleise in stets einer festgelegten Richtung bilde die Grundlage, mit Hochleistungsblock deutlich dichter aufeinander zu folgen. In Durchgangsbahnhöfen können nachfolgende Züge bereits mit der Einfahrt beginnen, bevor der vorausfahrende Zug das Bahnsteiggleis vollständig geräumt habe. Dieser zentrale und positive Effekt könne in einem Kopfbahnhof wie dem heutigen nicht zum Tragen kommen. Hier müsse ein Bahnsteiggleis vollständig geräumt sein, bevor die Einfahrt des nächsten Zuges zugelassen werden könne. Die Möglichkeit, am Bahnsteigende (kurze) Durchrutschwege einzurichten, sei Voraussetzung für steile ETCS-Bremskurven. Bei der Einfahrt in Stumpfgleise eines Kopfbahnhofs seien nach dem geltenden ETCS-Regelwerk in Deutschland im Übrigen keine schnelleren Einfahrten als mit 30 km/h möglich, womit sich keine schnelleren Einfahrten realisieren ließen, zumal bereits die vielen dicht an dicht liegenden Weichen des Bestandsbahnhofs oftmals nur 40

km/h zuließen. Die Anhörungsbehörde erachtet diese Ausführungen für plausibel und nachvollziehbar. Soweit einwenderseits Zweifel an der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs bei dieser Art der Betriebsführung formuliert werden, verweist die Vorhabenträgerin auf die seit vielen Jahren unter Nutzung von Hochleistungsblöcken gelebte Betriebspraxis auf der Rheintalbahn wie auch auf der S-Bahn-Stammstrecke München. Im Deutschlandtakt seien die mit diesen und weiteren Mitteln der „Digitalisierung“ der Leit- und Sicherungstechnik zugesagten mittleren geplanten Zugfolgezeiten von 2 Minuten nicht unterstellt. Die Gleisfreimeldung erfolge in dem im Kern des Knotens geplanten ETCS Level 2 weiterhin über das Stellwerk, eine Freimeldung durch den Zug (ETCS Level 3) sei im Kern des Knotens nicht geplant.

### **1.3 Dimensionierung und Planrechtfertigung des Abstellbahnhofs**

Die Errichtung des antragsgegenständlichen Abstellbahnhofs im Planfeststellungsabschnitt 1.6b im Rahmen der Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart muss planerisch gerechtfertigt und vernünftigerweise geboten sein.

Der Abstellbahnhof muss mit seinen konkreten Zielstellungen den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes entsprechen und 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 sein.

Die die geplante Errichtung des Abstellbahnhofs tragenden verkehrlichen und betrieblichen Ziele entsprechen den in Ziffer 1.2.1 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.

In diesem Verfahren wurden Zweifel an der Leistungsfähigkeit der Antragslösung geäußert und vielfach der Einwand des Rückbaus erhoben. So führe der Abstellbahnhof in der geplanten Form zu einem Rückbau bestehender Kapazitäten und sei insofern als planerischer Missgriff zu betrachten. Sofern von Einwenderseite Aspekte unter der thematischen Überschrift „Planrechtfertigung“ geltend gemacht wurden, wurden diese –

soweit es thematisch sinnvoll erschien – in den nachfolgenden Kapiteln angesprochen. Im Übrigen wird hierzu auf die Ausführungen im Kapitel Variantenabwägung sowie die Fachkapitel verwiesen.

### **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 nach Auffassung der Vorhabenträgerin nicht erforderlich, da mit der neuen Infrastruktur andere Verkehre und ein anderes Betriebsprogramm zu bewältigen sein werden als heute im Kopfbahnhof. Die Anzahl der heutigen Abstellfahrten zum Wartungs- und Abstellbahnhof am Rosensteinpark sei insofern nicht aussagekräftig für die Dimensionierung des Abstellbahnhofs in Untertürkheim. Die Anhörungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an.

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. Mehr könne mit Blick auf die Zukunftsfähigkeit, das heißt auch die Eignung für andere, flexiblere Verkehrsangebote, nicht verlangt werden.

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 Anhörungsbehörde fehl. Denn losgelöst vom Bedarf weiterer Abstellflächen können jedenfalls die antragsgegenständlichen Flächen ihre betrieblichen Vorteile voll entfalten.

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. Wie bereits in Kapitel (A.2.2.5) zur Zulässigkeit der abschnittweisen Planfeststellung ausgeführt, sind die einzelnen Abschnitte des Gesamtvorhabens funktional miteinander verbunden. 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 (nähere Ausführungen unter C.1.3.2).

### **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 ginge 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 gestalten lässt. 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 seien 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 reduziere 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 benötigten, die auch dem fahrplanmäßigen Schienenpersonenverkehr dienen, ist hierzu anzumerken, dass dies auch bei Fahrten zwischen dem Kopfbahnhof und dem Wartungs- und Abstellbahnhof 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 Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Leistungsfähigkeit des heutigen Kopfbahnhofs durch die zahlreichen Fahrtausschlüsse im Gleisvorfeld – auch durch Bereitstellungs- und Abstellfahrten – begrenzt wird. Die Durchführung der Ab- und Bereitstellungsfahrten als Rangierfahrten führe auf Grund der geringen Geschwindigkeit zu langen Belegungszeiten auf den betroffenen Fahrstraßenknoten. Nachteilig sei hierbei, dass nur bestimmte Bahnsteiggleise überwiegend im Zweirichtungsbetrieb an den Abstellbahnhof angebunden sind. Diese Bahnsteiggleise wiederum seien jeweils nur an einen Teil der Ein- und Ausfahr- Streckengleise des Kopfbahnhofs angebunden.

Die künftige Führung der Ab- und Bereitstellungsfahrten als Zugfahrten werde dabei durch die Schaffung neuer Zulaufstrecken überkompensiert. Dabei sei die Durchführung von Abstellfahrten als Zugfahrt im Übrigen übliche Praxis in zahlreichen deutschen Eisenbahnknoten, beispielsweise in Berlin, Dresden, Dortmund, Düsseldorf, Hamburg, Köln und München.

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 des 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.

Einwendungen, welche sich auf die bei Nutzung der Trassen des Ringverkehrs entstehenden Gebühren und das Erfordernis der Diskriminierungsfreiheit des Gesamtvorhabens beziehen, sind Gegenstand der Kapitel C.1.2.2.5 sowie C.2.3.1.2. 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 Nachspitzen, 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 BVWP-Prognose 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 Nachspitze 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 Anhörungsbehörde ist mit der Vorhabenträgerin der Auffassung, dass den genannten Aspekten kein leistungsminderndes Element innewohnt.

Soweit die nachteilige Anbindung und Lage des Abstellbahnhofs mit der Interpretation des dritten Gutachterentwurfs zum Zielfahrplan Deutschlandtakt belegt werden soll, wird auf Kapitel C.2.3.2 verwiesen.

### **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.

#### **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 C.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 Einwender das Fehlen ausreichender Güterzugwendekapazitäten geltend machen, führt die Vorhabenträgerin 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. Murrtales 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 nach Darstellung der Vorhabenträgerin sowohl in der Bauphase als auch nach Inbetriebnahme des PFA 1.6b möglich sein.

Soweit sich die Einwendungen auf die Gestaltung der Rampe zur Remsbahn und deren Nutzbarkeit für den Güterverkehr in PFA 1.6a beziehen, wird auf Kapitel C.2.5 verwiesen.

Einwendungen, die sich auf den *zukünftigen* Bedarf an Güterverkehrskapazitäten beziehen, sind Gegenstand des Kapitels C.2.6.2

#### **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. Die Anhörungsbehörde geht davon aus, dass das Eisenbahn-Bundesamt und die Rechtsprechung daran festhalten werden, dass dieses Gesamtvorhaben 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 ist. Gleiches gilt auch für den (Teil-) Abschnitt 1.6b. Die von der Vorhabenträgerin genannten und in den Planunterlagen dargelegten Aspekte, rechtfertigen nach Auffassung der Anhörungsbehörde die Annahme, dass auch dieser Teilabschnitt sinnvollerweise geboten ist.

#### **2. Alternativenprüfung**

Der hier zur Planfeststellung beantragte Teilabschnitt 1.6b „Abstellbahnhof Untertürkheim“ ist, wie bereits ausgeführt, ein wesentlicher Bestandteil des Bahnprojektes „Stuttgart 21“, das die ebenfalls bereits dargestellte 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 und

- die Anbindung des Flughafens an die NBS im Teilabschnitt 1.3a
- die Anbindung der Gäubahn an den Flughafen im Teilabschnitt 1.3b

durchgeführt und eine abschließende Gesamtbetrachtung vorgenommen (vgl. den Erläuterungsbericht 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 verwirklichte 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.

Im Folgenden wird zunächst auf die Aufgabe und Vorgehensweise bei der Variantenprüfung eingegangen (C.2.1). Daran anknüpfend werden zunächst die in Frage kommenden großräumigen Alternativen im Hinblick auf die Neubaustrecke betrachtet (C.2.2). Anschließend werden die vorliegende Gesamtplanung für die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart sowie die Alternativen in den Blick genommen (C.2.3). Darauf aufbauend werden die kleinräumigen Varianten bei der Gestaltung des Abstellbahnhofs geprüft (C.2.6).

## **2.1 Aufgabe und Vorgehensweise**

Die Vorhabenträgerin hat sich wie bei den vorangegangenen Planfeststellungsabschnitten bei der Erarbeitung der Planungsvarianten eines gestuften Vorgehens in der Sachverhaltsermittlung und Bewertung bedient (vgl. Erläuterungsbericht Teil 2 Seite 1 bis Seite 3). Die Anhörungsbehörde ist unverändert der Auffassung, dass diese Vorgehensweise nicht zu beanstanden ist. Sie entlastet den Planungsprozess und kommt der Klarheit des Abwägungsprozesses zugute. 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 (ständige Rechtsprechung, vgl. grundlegend BVerwG, Beschl. v. 26.06.1992, Az. 4 B 1-

11.92 u.a., juris Rn. 24; Beschl. v. 29.11.199, Az. 11 VR 15/95, juris Rn. 16; Beschl. v. 09.09.1996, Az. 11 VR 31/95, juris Rn. 24).

Können Alternativlösungen die legitimerweise gesetzten Ziele erreichen und kommen sie damit ernsthaft in Betracht, so hat die Vorhabenträgerin sie als Teil des Abwägungsmaterials 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. Sie 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 sie den Sachverhalt nur so weit aufzuklären, wie dies für eine sachgerechte Trassenwahl und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist befugt, eine Alternative, die ihr auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden. Verfährt sie in dieser Weise, so handelt sie nicht bereits dann abwägungsfehlerhaft, wenn sich herausstellt, dass eine von ihr verworfene Lösung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre, sondern erst dann, wenn die ausgeschiedene Lösung sich geradezu als vorzugswürdig hätte aufdrängen müssen (ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, Urt. vom 26.02.1999, Az. 4 A 47/96, juris Rn. 24; Urt. v. 25.01.1996, Az. 4 C 5/95, BVerwGE 100, 238-256; Urt. v. 26.03.1998, a.a.O. Rn. 19; Beschl. v. 24.09.1997, Az. 4 VR 21.96, juris Rn. 9; VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 28.01.2002, Az. 5 S 2426/99, juris Rn. 51).

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 gleich wirksam 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 der Vorhabenträgerin 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 mithin 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 sowohl für als auch gegen die Trasse einleuchtende Gründe angeführt werden könnten (BVerwG, Beschl. vom 20.07.1979, Az. 7 CB 21/79, juris Rn. 6 m.w.N.).

Die Abwägung findet dabei vor dem Hintergrund der bereits bestandskräftig planfestgestellten Abschnitte statt. Mit der voranschreitenden Verwirklichung bereits bestandskräftig planfestgestellter Abschnitte wie unter anderem des PFA 1.1, 1.2, 1.4, 1.5 und des PFA 1.6a und der damit verbundenen Zwangspunkte ist ein zusätzlicher, die Verwirklichung des PFA 1.6b rechtfertigender Gesichtspunkt hinzugetreten, der zwar nicht allein, aber im Zusammenspiel mit den weiteren rechtfertigenden Gründen das Vorhaben trägt (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 20.11.2018, Az. 5 S 2138/16 Rn. 163).

Auf dieser Grundlage werden im Folgenden die von der Vorhabenträgerin durchgeführte Variantenprüfung und die Auswahl der vorliegenden Planung als geeignete und unter den in Betracht kommenden Varianten vorzugswürdige Trasse nachvollzogen und geprüft. Die Ziele, welche die Vorhabenträgerin mit der Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart insgesamt und mit der vorliegenden Planung für den Filderbereich und den Flughafen verfolgt, sind oben unter C.1.2.1 dargestellt. Darauf wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Soweit eingewandt wird, die Vorhabenträgerin habe die in Betracht kommenden Alternativen überhaupt nicht geprüft, sondern bereits so konkrete Planungsziele aufgestellt, dass sie nur mit der Antragstrasse zu erreichen seien, ist darauf hinzuweisen, dass es im planerischen Gestaltungsermessen der Vorhabenträgerin liegt, Planungsziele aufzustellen. Deren Festlegung kann nicht willkürlich geschehen, sondern ist an den gesetzlichen Zielsetzungen des § 1 Absatz 1 AEG zu messen. Es wurde bereits oben unter C.1.2.1 dargestellt, dass die Ziele der Vorhabenträgerin mit denen der Fachplanung und den aus der übergeordneten Verkehrspolitik ableitbaren Zielen übereinstimmen und die Vorhabenträgerin sie auch legitimerweise verfolgen darf. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat das bereits im Jahr 2006 ausdrücklich

bestätigt (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 04.06.2006, Az. 5 S 848/05, juris Rn 38 und 42, 43).

## **2.2 Die großräumigen Trassenkonzepte zwischen Stuttgart und Ulm**

Eine Untersuchung der großräumigen Trassenkonzepte zwischen Stuttgart und Ulm ist erforderlich, weil die Entscheidung für die eine oder die andere großräumige Trassenführung auch Auswirkungen auf den in diesem Verfahren planfestzustellenden Streckenabschnitt hat. Die grundsätzliche Entscheidung für die sog. K-Trasse (die ursprünglich von Prof. Krittian entwickelte Filstaltrasse) oder die sog. H-Trasse (die von Prof. Heimerl entwickelte autobahnahe Trasse) hat Rückwirkungen auf den Bereich zwischen Stuttgart und Wendlingen in welchem der antragsgegenständliche Planfeststellungsabschnitt liegt.

### **2.2.1 Die Korridorauswahl**

Im Laufe der langen Planungsgeschichte für die Strecke kam es aufgrund sich verändernder Zielvorstellungen zu differenzierten Auswahlentscheidungen, die im Folgenden zusammengefasst angesprochen werden. Vielschichtige Alternativen wurden von der Vorhabenträgerin in den verschiedenen Phasen der Planfindung erarbeitet und gegenübergestellt. Diese Planungsgeschichte ist bereits im Anhörungsbericht des Regierungspräsidiums Stuttgart zum Planfeststellungsabschnitt 1.4 vom Dezember 2006 (dort S. 140 – 146) ausführlich dargestellt; hierauf wird bezüglich der Einzelheiten verwiesen.

Zunächst wurde eine Korridorbetrachtung entwickelt, die auf dem im Bundesverkehrswegeplan 1985 zugrunde gelegten Bereich zwischen Plochingen und Günzburg aufbaut und von einer Geeignetheit der Strecke für den Mischbetrieb von schnellem und langsamem Verkehr ausging. Der Bereich zwischen Hauptbahnhof Stuttgart und Plochingen blieb dabei unverändert. Schon im Laufe der damaligen Planungen trat Prof. Heimerl für die Trennung von schnellem und langsamem Verkehr sowie die Einbeziehung des Hauptbahnhofs Stuttgart in die Planung ein. Unter Berücksichtigung dieser Vorstellungen wurden folgende Lösungsansätze betrachtet:

- Der Ausbau der "Filstaltrasse" über Plochingen und Ulm,
- der Ausbau der "Remstaltrasse" über Schorndorf, Aalen und Donauwörth nach Augsburg sowie



- ein Streckenneubau entlang der BAB 8 ("autobahnahe Trasse").

Die Remstaltrasse wurde seinerzeit in nicht zu beanstandender Weise ausgeschieden, weil das Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm bei dieser Konzeption nicht eingebunden werden kann. Dessen Einbindung entsprach einer Forderung der Landesregierung Baden-Württemberg, die in den Stellungnahmen vom 26.04.1989 und vom 15.09.1992 nach damals geltendem § 49 BBahnG zum Ausdruck kommt. Diese Forderung ergibt sich aber auch aus den landesplanerischen und raumordnerischen Zielsetzungen der optimalen Verbindung von Oberzentren, insbesondere zur Landeshauptstadt Stuttgart. Im Übrigen lassen sich keine überwiegenden Vorteile erkennen, da die Trasse durch das Remstal bis weit nach Osten auch durch hoch verdichtete Siedlungsräume führt. Es verblieben somit die Rahmenkonzeptionen K ("Filstaltrasse") und H ("autobahnahe Trasse").

### **2.2.1 Die Rahmenkonzeptionen H und K**

Die Rahmenkonzeptionen H und K gingen zunächst von einem 4-gleisigen Durchgangsbahnhof für den Fernverkehr unterhalb des bisherigen Kopfbahnhofs aus. Die K-Trasse führte dabei von Stuttgart über den Fernbahntunnel bis in den Raum Plochingen und mündete dort auf die bestehende Filstaltrasse. Die H-Trasse führte dagegen vom Durchgangsbahnhof direkt zur BAB 8 (etwa bei Scharnhausen/Denkendorf) und in enger Bündelung mit ihr im Albvorland und auf der Alb bis Ulm (siehe Übersichten im Erläuterungsbericht Teil II, S. 10, S. 12). Innerhalb der beiden Rahmenkonzeptionen wurden mehrere Varianten untersucht:

Bei der Filstaltrasse (K-Trasse) wurde zunächst eine Rahmenkonzeption mit einer maximalen Neigung von 12,5‰ betrachtet (K12,5), die auf der durchgehend viergleisigen Strecke einen Mischbetrieb von schnellen und langsamen Reise- und Güterzügen zulässt. Sie beinhaltet ab Plochingen die Erweiterung der vorhandenen Filstalstrecke bis Süßen um zwei Gleise, einen Neubauabschnitt zwischen Süßen und Ulm über die Schwäbische Alb und eine Verknüpfung mit der vorhandenen Strecke in Beimerstetten. Dabei ist die betriebliche Entmischung von schnellem und langsamem Verkehr ermöglicht, aber durch die Verknüpfungen mit der vorhandenen Strecke auch eine hohe betriebliche Flexibilität gegeben.

Dieser Konzeption wurde die Rahmenkonzeption H mit einer grundsätzlichen Trennung der schnellen und langsamen Verkehre auf zwei Leitungswege gegenübergestellt (der schnelle Reise- und Güterverkehr auf der autobahnnahen zweigleisigen Neubaustrecke, der langsame Verkehr auf der bisherigen Filstalstrecke), die auf der Neubaustrecke dadurch

eine maximale Neigung von 25‰ aufweisen kann. Die Neigungsangabe ist dabei als eine Art Gattungsbegriff zu verstehen. An einzelnen Stellen kann die Neigung auch mehr als 25‰ betragen.

Um eine vergleichbare Basis zwischen H- und K-Trasse zu erreichen, wurde die ursprüngliche K-Trasse, die für den Mischbetrieb zumindest in Ausnahmefällen vorgesehen war, zu einer Trasse mit strikter Trennung des schnellen vom langsamen Verkehrs modifiziert. Dadurch konnte die K-Variante ebenfalls für eine maximale Neigung von 25‰ ausgelegt werden, da hierauf nur schnelle und leichte Züge verkehren werden. Der langsamere Verkehr sollte die "alte" Trasse nutzen. Die Vorhabenträgerin nahm nunmehr einen Vergleich zwischen den beiden K-Trassen vor.

Die K-Trasse mit 25‰ unterscheidet sich von der K-Trasse mit 12,5‰ in der Trassenführung nur im Bereich des Alauf- und -abstiegs zwischen Süßen und Ulm entscheidend, da aufgrund der größeren Neigung weniger Tunnelstrecken erforderlich werden. Die Investitionskosten werden deutlich geringer als bei der für Mischbetrieb konzipierten K-Trasse (vgl. den Erläuterungsbericht Teil II, Tabelle S. 15). Weitere Vorteile liegen in einer geringeren Durchfahrungslänge der hydrogeologisch sensiblen Karstwasserschichten beim Alaufstieg und in einer deutlich geringeren Tunnelausbruchsmenge mit der Folge eines geringeren Ablagerungsbedarfs. Ein gravierender Nachteil der Variante ist die erheblich größere Fläche an Neuzerschneidung bisher unberührter Landschaft, die aufgrund der steileren Neigung und damit früheren oberflächennahen Trassierung nach dem Alaufstieg hervorgerufen wird. Unter Abwägung aller Gesichtspunkte ist es für die Anhörungsbehörde auch weiterhin nachvollziehbar, dass die Vorhabenträgerin bei einem Vergleich der K-Varianten die Variante K25 gegenüber der Mischbetriebsvariante K12,5 vorzieht und diese mit der H-Variante vergleicht. Dies insbesondere unter dem Aspekt, dass das unter dem Namen "Netz 21" bekannte Verkehrskonzept der Vorhabenträgerin für die Zukunft eine generelle Trennung von schnellem und langsamem Verkehr vorsieht.

Die Vorhabenträgerin hat auf dieser Stufe einen Vergleich zwischen der autobahnnahen Trasse, wie sie bereits der Alternativenauswahl aus dem Raumordnungsverfahren im Jahre 1995 zugrunde lag, und der auf die 25‰-Neigung angepassten Filstaltrasse vorgenommen. Die Ergebnisse für die Gesamttrasse zwischen Stuttgart und Ulm sind im Erläuterungsbericht Teil II, S. 15 tabellarisch dargestellt und bewertet. Dabei wurde

innerhalb der beiden Rahmenkonzeptionen jeweils auch eine Variante mit Beibehaltung des Kopfbahnhofs untersucht (H' und K').

Im Bereich zwischen Stuttgart und Wendlingen ist ein entscheidender Vorteil der H-Trasse, dass nur mit ihr eine direkte Anbindung des Flughafens und des Filderbereichs möglich ist. Wird der Kopfbahnhof beibehalten (Variante H'), ist nur eine Nebenschlusslösung möglich. Wird ein Durchgangsbahnhof gebaut, kann der Flughafen direkt an die Neubaustrecke angebunden werden. Auch eine Führung der Neckartalbahn über den Flughafen und die Messe ist nur mit der H-Trasse möglich; das gilt auch für die Zusammenführung mit der Gäubahn am Flughafen. Die K-Trasse mit Durchgangsbahnhof würde dagegen im Tunnel vom Hauptbahnhof Stuttgart bis in den Raum Plochingen/Reichenbach führen und damit eine Flughafenanbindung unmöglich machen. Mit Kopfbahnhof (K') würde die Trasse oberirdisch durch das Neckartal bis Plochingen führen, was ebenfalls keine direkte Flughafenanbindung ermöglicht, sondern allenfalls eine Nebenschlusslösung. Die Verknüpfung der Strecke mit dem Flughafen sowie die Anbindung der Neuen Messe und des Filderbereichs an den Fernverkehr sind jedoch wichtige verkehrliche Ziel des Vorhabens. Abstriche bei der Erreichung dieses Zieles müssten nur dann gemacht werden, wenn eine andere Alternative - hier die K-Trasse - so viel geringere Eingriffe in öffentliche und private Belange verursachen würde, dass sie sich trotz geringerer Zielerreichung als besser geeignet aufdrängt.

Dies ist jedoch nicht der Fall. Beide Trassen haben im Bereich der oberirdischen Streckenführung Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zur Folge und führen aufgrund der Tunnelstrecken zu großen Mengen an Erdaushub. Wasserschutzgebiete werden in beiden Fällen durchfahren und auch Lärmbelastungen treten bei beiden Trassen auf. Die Beeinträchtigungen sind allerdings unterschiedlich akzentuiert. So ist nach den Angaben der Vorhabenträgerin die Durchfahrungslänge von Wasserschutzgebieten bei der H-Trasse deutlich länger als bei der K-Trasse. Auch die Flächeninanspruchnahme ist bei der H-Trasse deutlich höher, was durch die Bündelung mit der Autobahn und den damit verbundenen notwendigen Freihalteflächen verursacht wird. Die K-Trasse dagegen könnte teilweise im Bereich bereits vorhandener Bahnanlagen (im Filstal) realisiert werden. Dafür führt die K-Trasse insbesondere im dichtbesiedelten Filstal über viele Kilometer durch Ortsbebauung, während bei der H-Trasse eine Durchfahrung weitgehend vermieden wird und Siedlungsflächen nur am Rande berührt werden. Ein weiterer Nachteil der K-Trasse ist die größere Neuzerschneidung bisher noch nicht vorbelasteter Natur- und Siedlungsräume

auf der Albhochfläche, die bei der H-Trasse durch die Bündelung mit der BAB 8 vermieden werden kann.

Beide Trassen tangieren in ihrem Verlauf seinerzeit bereits ausgewiesene oder potentielle Natura 2000-Gebiete (FFH- und Vogelschutzgebiete). Die hierzu durchgeführten Untersuchungen haben aber nicht ergeben, dass sie deshalb nicht verwirklicht werden könnten. Die Anforderungen aus dem Schutzregime der Natura 2000-Gebiete sind vielmehr kleinräumig im jeweiligen Streckenabschnitt zu lösen, da in jedem Fall verträgliche Varianten realisierbar sind. Es ist deshalb auch zum Schutz der Natura 2000-Gebiete nicht erforderlich, von dem sinnvollen Gedanken der Bündelung der Verkehrsträger Straße und Schiene abzuweichen und in bisher nicht vorbelastete Gebiete auszuweichen.

Daher ist es nach wie vor nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin sich aufgrund einer Gesamtsaldierung der Vor- und Nachteile für die H-Trasse entschieden und damit die K-Trasse ausgeschieden hat. Dabei sind die Varianten in vergleichbarer Weise gegenübergestellt und auch die privaten Belange berücksichtigt worden, soweit in diesem Stadium der Vorauswahl notwendig, indem Betroffenheiten hinsichtlich Gebäuden und Lärmbeträchtigungen ermittelt wurden (siehe die zusammenfassende Darstellung im Erläuterungsbericht Teil II, Tabelle, S. 15). Die Inanspruchnahme von Freiflächen greift auch in private Belange ein, nämlich der landwirtschaftlichen Betriebe. Eine genaue Bewertung und Gegenüberstellung lässt sich allerdings nicht allein aufgrund der Flächenangaben durchführen. Eine Neuzerschneidung, wie bei der K-Trasse auf der Alb-Hochfläche, kann unter Umständen ebenso Folgen für die Landwirtschaft haben wie eine Parallelführung zur Autobahn. Existenzgefährdungen können grundsätzlich bei beiden Trassenvarianten eintreten und stellen daher hier kein maßgebliches geeignetes Unterscheidungskriterium dar. Somit ist auf Grundlage der für die Alternativenprüfung notwendigen Untersuchungstiefe nicht ersichtlich, dass die K-Trasse deutlich weniger Eingriffe in private Belange hervorrufen würde.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat sich als höhere Raumordnungsbehörde in zwei ausführlichen raumordnerischen Beurteilungen bereits mit der großräumigen Trassenauswahl beschäftigt und die beantragte Alternative als mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar bestätigt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.1999 zum Abschnitt 2.1c die H-Trasse als zulässige Alternative beurteilt. Diese Entscheidung ist vom

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg durch Urteil vom 28.01.2002 (Az. 5 S 2496/99, juris). rechtskräftig bestätigt worden (Az. 5 S 2496/99, juris).

Soweit erneut gefordert wird, die großräumige Variante „Szenario 2000 + Filstaltrasse“ nochmals in die Abwägung einzustellen, ist darauf hinzuweisen, dass diese Variante bereits Gegenstand des o. g. Urteils des VGH Baden-Württemberg vom 28.01.2002 (a.a.O. Rn. 56ff) gewesen ist und die jetzt erneut geltend gemachten Einwände dort bereits ausführlich gewürdigt wurden. Auch in seiner Entscheidung vom 04.12.2018 (Az. 5 S 1981/16) hat der VGH Baden-Württemberg die Zulässigkeit des Ausschlusses dieser Variante bejaht. Er stellte hierzu fest, dass es in Anbetracht der vorangegangenen Verfahren und der dort behandelten Themenkomplexe keiner erneuten Auseinandersetzung mit der Variante bedürfe. Auf diese Entscheidung wird verwiesen.

Die Erwägung, dass die aktuelle Verkehrsentwicklung im Schienenpersonenverkehr tatsächlich weit hinter den damaligen Prognosen zurückbleibe und eine autobahnahe durchgehend zweigleisige Neubaustrecke wie in der Variante H weit überdimensioniert sei bzw. gar nicht mehr gebraucht werde, kann nach Ansicht der Anhörungsbehörde in der Variantenabwägung ebenso wie im Rahmen der Planrechtfertigung nicht durchgreifen. Die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist - wie oben unter C.1.1. ausgeführt - für die Planfeststellung verbindlich (§ 1 Absatz 2 BSchWAG).

Deswegen kann hier nicht davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsentwicklung so gering ausfallen wird, dass auch ein weitgehend eingleisiger neuer Alaufstieg genügen würde. Aber selbst wenn man von den hier zugrunde gelegten geringeren Bedarfsprognosen ausginge, könnte sich das ersichtlich auch bei der Alternative H in einer schonenderen Ausführung und weniger intensiven Eingriffen in Natur und Landschaft sowie in private Belange auswirken. Schon deshalb drängt es sich nicht auf, dass die Alternative K in dieser Untervariante eindeutig vorzugswürdig wäre. Auch der VGH Baden-Württemberg ist dieser Argumentation in seiner Entscheidung vom 4.12.2018 (Az. 5 S 1981/16) gefolgt. Alleine aus dem Umstand, dass die Zugzahlen zum Zeitpunkt der Planfeststellung gegebenenfalls hinter früheren Prognosen zurückbleiben könnten, könne noch nicht geschlossen werden, dass eine über den Bestand deutlich hinausgehende Ausbauplanung unzulässig wäre. Ein aktuell verringerter Bedarf könne gegebenenfalls auch auf betriebliche Kapazitätsengpässe der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen oder auf eine fehlende Konkurrenzfähigkeit im Verhältnis zum Straßenverkehr zurückzuführen sein. Im Übrigen sei es legitim und verkehrspolitisch sinnvoll, mit einer

nachhaltigen Ausbauplanung und einer hierdurch gestärkten Konkurrenzfähigkeit künftigen (Straßen-)Verkehrsengpässen durch Verlagerungen auf die Schiene entgegenzuwirken.

Die Vorhabenträgerin hat außerdem zu Recht darauf hingewiesen, dass diese Variante wesentliche Ziele ihrerseits nicht erreiche. Sie hat - wie alle Untervarianten der Alternative K 25 - den entscheidenden Nachteil, dass sie ab dem Hauptbahnhof Stuttgart durchgehend im Neckartal verläuft und deshalb nicht in der Lage ist, den Filderraum an das Fernverkehrsnetz der Eisenbahn anzubinden und eine Verknüpfung mit dem Flughafen Stuttgart herzustellen. Damit könnten diese Ziele der Vorhabenträgerin, die mit denen der Bundesverkehrswegeplanung und den Konzepten für die transeuropäischen Verkehrskorridore durchaus im Einklang stehen, in der Tat nicht erreicht werden.

### **2.2.2 Bewertung**

Zusammenfassend wird daran festzuhalten, dass die großräumige Trassenauswahl der Vorhabenträgerin zwischen der Filstaltrasse (K-Trasse) und der Antragstrasse (H-Trasse) im Ergebnis nicht zu beanstanden ist. Unter Umweltgesichtspunkten haben beide Trassenvarianten Vor- und Nachteile, wie oben und im Erläuterungsbericht dargelegt. Dies gilt auch angesichts des Umstandes, dass sich die Zahlenangaben der Vorhabenträgerin erst bei der weiteren Detailplanung der entsprechenden Abschnitte weiter konkretisiert haben (z.B. Tunnellängen, Gleisradien). Sie sind insoweit nur als Tendaussagen in die Abwägung mit eingeflossen. Die positiven und negativen Wirkungen, die bei der Antragstrasse entstehen werden, sind mit denen im Filstal durchaus vergleichbar. Das Ziel der möglichst direkten Flughafenbindung, das wiederum einen wichtigen Baustein zur Verknüpfung der Verkehrsträger in der Region Stuttgart darstellt, ist nur mit der H-Trasse zu erreichen. Insofern kann die K-Trasse die Ziele der Vorhabenträgerin nicht verwirklichen. Die K-Trasse hat ihrerseits aber auch keine so wesentlichen Vorteile, die es erfordern würden, an der Erreichung des Ziels der direkten Flughafenbindung Abstriche zu machen. Die K-Trasse drängt sich gesamtsaldierend nicht zwingend als besser geeignete Alternative auf. Die Entscheidung der Vorhabenträgerin für die autobahnahe H-Trasse ist daher nicht zu beanstanden.

Mit der Entscheidung für die autobahnahe H-Trasse ist noch keine Entscheidung für die Gestaltung des Bahnknotens Stuttgart und des neuen Hauptbahnhofs gefallen, da die H-Trasse sowohl mit einem Durchgangsbahnhof als auch mit einem Kopfbahnhof oder einer Kombinationslösung realisiert werden kann. Die Abwägung der Lösungsmöglichkeiten für den Bahnknoten Stuttgart erfolgt im nächsten Abschnitt.

### **2.3 Alternativen im Bahnknoten Stuttgart**

Die Vorhabenträgerin hat für den Bereich zwischen dem Ende der Schnellbahnstrecke Mannheim-Stuttgart (in Zuffenhausen/Feuerbach) und ihrer Weiterführung im Bahnknoten Stuttgart sowie darüber hinaus im Planungsabschnitt bis Wendlingen 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 wurden zahlreiche Untervarianten geprüft. Die Vorhabenträgerin hat sie im Erläuterungsbericht Teil 2 (dort S. 18 bis 103) dargestellt und nach einheitlichen Kriterien bewertet, ebenso sind die angestellten Abwägungsüberlegungen übersichtlich dargestellt. Darauf wird Bezug genommen. Darüber hinaus wurden in den Anhörungsverfahren noch weitere Varianten hierzu eingebracht. Außerdem wurden auch in diesem Anhörungsverfahren wieder umfangreiche Einwendungen erhoben, die sich mit der Variantenabwägung für den gesamten Bahnknoten Stuttgart befassen. Das Spektrum und die Bewertung der einzelnen Varianten sowie der Abwägungsvorgang der Vorhabenträgerin fallen aber dennoch nicht grundsätzlich anders aus, als die Anhebungsbehörde dies bereits im Anhörungsbericht für den Abschnitt 1.1 Talquerung mit Tiefbahnhof vom September 2003 (dort S. 134 – 167) und für den Abschnitt 1.2 Fildertunnel vom Juni 2004 (dort S. 131 bis 169) dargestellt hatte. Darauf wird zur Vermeidung von umfangreichen Wiederholungen ebenfalls vollständig Bezug genommen. Die Anhebungsbehörde wird sich auch hinsichtlich der Variantenauswahl für die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart darauf beschränken, die seither eingetretenen Entwicklungen und neu hinzugekommenen Einwände darzustellen. Dabei handelt es sich um folgende Aspekte, die jeweils bei den Varianten thematisch dargestellt werden, auf deren Bewertung sie sich beziehen:

### **2.3.1 Antragsplanung mit neuem Durchgangsbahnhof**

Eine Vielzahl der Einwendungen richtet sich gegen die Absicht der Vorhabenträgerin, den bisherigen Kopfbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof zu ersetzen.

Leistungsfähigkeit/Zukunftsfähigkeit des Bahnhofes, die betriebliche und verkehrliche Flexibilität, Störfallkonzepte aber auch die mit dem Vorhaben verbundenen Kosten sowie die geplante Einführung des Deutschlandtakts waren einwendungsgegenständlich.

#### **2.3.1.1 Leistungsfähigkeit und Erweiterungsfähigkeit für die Zukunft**

Die fehlende Leistungsfähigkeit wird einwenderseits seit jeher damit begründet, dass die Antragsplanung lediglich einen 8-gleisigen Durchgangsbahnhof vorsieht. Insbesondere die Beibehaltung aller 16 Bahnsteiggleise, verbunden mit dem Ausbau der Zulaufstrecken, sei dagegen betrieblich wesentlich leistungsfähiger und zukünftigen Anforderungen besser gewachsen. Soweit damit ein „Rückbau der Leistungsfähigkeit“ gegenüber derjenigen der Nullvariante behauptet wurde, ist das eine Frage der Planrechtfertigung. Sie ist oben (unter C.1.2.2.1) bereits dargestellt, worauf verwiesen wird. Dort ist auch dargelegt, dass die Antragsplanung nach den vorliegenden eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchungen jedenfalls ausreichend erscheint, um das „Betriebsprogramm 2025“ der Vorhabenträgerin abzuwickeln und die auf Grundlage der Bedarfsplanung BVWP 2030 ermittelte zukünftige Verkehrsnachfrage auch unter Berücksichtigung der beabsichtigten Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 zu bewältigen.

Für die Variantenabwägung wird von Einwenderseite unverändert gefordert, die Infrastruktur nicht nur nach dem heute absehbaren Bedarf auszurichten, sondern auch noch Kapazitätsreserven für langfristige Entwicklungen vorzusehen. Unter diesem Gesichtspunkt sei zu beachten, dass der Tiefbahnhof, gerade aufgrund seiner unterirdischen Lage nur noch mit ganz erheblichem baulichem Aufwand nachträglich erweitert werden könne. Die bekannte Erweiterungsmöglichkeit um ein 9. und 10. Bahnsteiggleis sei auch nicht ausreichend, der Tiefbahnhof der Antragsplanung müsse wenigstens 12 Bahnsteiggleise und zusätzlich Verbesserungen an den Zulaufstrecken erhalten, um ausreichend zukunftsfähig zu sein.

Demgegenüber sieht es die Vorhabenträgerin mit der Fahrplanrobustheitsprüfung (Stresstest) aus 2011 und dem dazu erstellten Audit des Schweizer Beratungsunternehmens SMA als belegt an, dass auf der Antragsplanung über das „Betriebsprogramm 2025“ sowie über die Bedarfsprognose BVWP 2030 hinaus auch ein erweiterter Fahrplan



mit 49 Zugankünften in der Spitzenstunde noch mit wirtschaftlich-optimaler Betriebsqualität abgewickelt werden kann (vgl. dazu bereits oben C.1.2.2.1.3.3).

Die Kritik der Einwender an der Betriebssimulation beruht auf zahlreichen Gesichtspunkten. Wie bereits in den vorangegangenen Anhörungsverfahren wurden die Standards für die Betriebsqualität, zahlreiche Aspekte der Fahrplankonstruktion und Simulationsparameter als nicht dem Regelwerk und allgemeinen Standards entsprechend, unrealistisch bzw. zu optimistisch angesehen; außerdem wurde die Dokumentation der Fahrplanrobustheitsprüfung für unzureichend gehalten. Zweifel an einer realistischen Modellierung in der Betriebssimulation wurden hinsichtlich der Einfahrgeschwindigkeiten und Bremsvorgänge in der Zufahrt auf den Hauptbahnhof im Gefälle geäußert.

Wie bereits dargestellt, kann der einwenderseitigen Interpretation der eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchungen von Prof. Heimerl und Prof. Schwanhäußner im Sinne einer „absoluten Leistungsgrenze“ des Bahnknotens mit Durchgangsbahnhof bei 32,8 Zügen/h nicht gefolgt werden (vgl. oben unter C.1.2.2.1.3.3).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat seine bisherigen Entscheidungen (vgl. etwa den Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1.1 Talquerung mit Tiefbahnhof vom 28.01.2005, S. 203 ff. und für den PFA 1.2 Fildertunnel vom 19.08.2005, S. 163 ff.) auf der Grundlage der vorliegenden eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchungen von Prof. Heimerl und Prof. Schwanhäußner getroffen. In beiden Entscheidungen wird davon ausgegangen, dass die Antragsplanung für den Bahnknoten Stuttgart mit acht Bahnsteiggleisen im Hauptbahnhof völlig ausreichend bemessen und zukunftssicher ist. Für den Aspekt der Zukunftssicherheit wurde es als ausreichend angesehen, dass die sog. „P-Option“ offengehalten wird, um den Zulauf auf den Hauptbahnhof aus Richtung Zuffenhausen zu entlasten, und dass es zwar technisch sehr aufwändig, aber grundsätzlich machbar ist, den Durchgangsbahnhof nachträglich um zwei auf insgesamt zehn Bahnsteiggleise zu erweitern. Darüber hinaus gehende Optionen für eine Erweiterung wie etwa eine bauliche Vorbereitung der zusätzlichen Bahnsteiggleise oder Zulaufstrecken hat das Eisenbahn-Bundesamt bisher nicht gefordert, weil kein Bedarf dafür gesehen wurde und eine Überdimensionierung die Wirtschaftlichkeit der gesamten Anlage übermäßig belastet.

Die Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes wird durch die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofes im Hinblick auf die Verkehrsentwicklungen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 gestützt. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg

hat dargelegt, dass die geplante Infrastruktur sowohl für das Betriebsprogramm 2025 und die im Bundesverkehrswegeplan 2030 prognostizierte Steigerung im Fernverkehr als auch für die von den Aufgabenträgern geplanten Steigerungen im Regional- und Nahverkehr ausreichend dimensioniert ist. Darüber hinaus sei auch die sich über 2030 abzeichnende verkehrliche bzw. verkehrspolitische Entwicklung unter Heranziehung der oben angesprochenen Ausbauoptionen im Zulauf zum Tiefbahnhof sowie weiteren Ausbauoptionen wie etwa der von einer Arbeitsgruppe des Ministeriums erarbeiteten „Alternative Hermann“ darstellbar (vgl. Redebeitrag des Vertreters des Verkehrsministeriums Baden-Württembergs Hickmann ab S. 40 des Protokolls vom Erörterungstermin 1.6b vom 16.01.2020).

Unter diesen Umständen kann der Betriebssimulation im Stresstest im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens allenfalls die Bedeutung zukommen, dass die Zukunftsreserven der Antragsplanung klarere Konturen bekommen als noch in der Untersuchung von Prof. Schwanhäußer (Ergänzende betriebliche Untersuchungen III 1997 Zusatz S. 20ff) mit Hochrechnungsfaktoren. Eine solche Betriebssimulation ist nur auf der Grundlage eines konkreten Fahrplans möglich, der auf das jeweilige Betriebskonzept hin optimiert werden muss. Ein direkter Vergleich der 49 Zugankünfte in der Spitzenstunde im Stresstest etwa mit der von Einwendern wiederholt angeführten Untersuchung von Vieregg/Rössler (Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs in seiner heutigen Gleiskonfiguration, 27.10.2011) für die Beibehaltungsvarianten ist dagegen nicht möglich, weil es sich dabei nicht um eine Betriebssimulation handelt, sondern lediglich um eine Abschätzung zusätzlich verfügbarer Trassen. Außerdem sind Fahrzeiten sowie Infrastrukturdaten nicht ohne weiteres vergleichbar und das zugrunde gelegte Betriebsprogramm im engeren Untersuchungsraum auch nicht gänzlich konfliktfrei, so dass die von Vieregg/Rössler (a.a.O.) ermittelten 58 Züge für den Kopfbahnhof in der Spitzenstunde als nicht realistisch erscheinen.

Die Anhörungsbehörde geht daher davon aus, dass das Eisenbahn-Bundesamt bei seiner Beurteilung bleiben wird und sah sich auch nicht veranlasst, eine detaillierte Untersuchung der Betriebssimulation im Stresstest durchzuführen. Das wäre auch nur durch ein externes Sachverständigengutachten möglich gewesen. Wenn es dem Eisenbahn-Bundesamt auf Einzelheiten der Betriebssimulation im Stresstest ankommt, schlägt die Anhörungsbehörde vor, sich von der Vorhabenträgerin eine Dokumentation der Fahrplanrobustheitsprüfung vorlegen zu lassen und dazu eine Stellungnahme der Fachstelle Kapazität im eigenen Haus einzuholen.

### **2.3.1.2 Betriebliche und verkehrliche Flexibilität**

Auch in diesem Anhörungsverfahren wurde argumentiert, die mit dem Projekt angestrebte Verbesserung der betrieblichen und verkehrlichen Flexibilität - u.a. durch eine Trennung von schnellem und langsamem Verkehr (vgl. etwa den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes für den PFA 1.1 vom 28.01.2005, S. 387) - werde tatsächlich nicht erreicht. Bereits im Anhörungsverfahren zum PFA 1.3a hat die Vorhabenträgerin aber nachvollziehbar darauf hingewiesen, dass es mit der Antragsplanung für den Bahnknoten Stuttgart vor allem auf den bislang sehr stark frequentierten Strecken im Neckartal gelingen soll, die verspätungsträchtige gemeinsame Nutzung von Gleisen durch S-Bahn und Fern- bzw. Regionalzügen mit unterschiedlichem Geschwindigkeitsniveau zu vermeiden. Entsprechendes gelte für die Trennung zwischen Güterzügen auf der Filstaltrasse und schnellem Verkehr auf der Neubaustrecke.

Eine Einschränkung der betrieblichen und verkehrlichen Flexibilität ergibt sich nach Auffassung der Einwender insbesondere aus der Längsneigung der Bahnsteiggleise im Tiefbahnhof. Hier seien zukünftig keine Fahrtrichtungswechsel mehr möglich. Für die Benutzung des Ringverkehrs und des Abstellbahnhofs fielen darüber hinaus zusätzliche Strecken- und Stationsgebühren an, was für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere Mitbewerber der Deutsche Bahn AG nachteilig sei. Demgegenüber seien solche Betriebsvorgänge in den Beibehaltungs- und Kombinationsalternativen ohne solche Einschränkungen möglich.

Die Vorhabenträgerin hat dazu ausgeführt, dass das Einsetzen, Enden und Rangieren sowie Wenden von Zügen auch nach Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart weiterhin möglich, nach dem Betriebskonzept aber vorrangig zwischen Abstellbahnhof und Tiefbahnhof ein fahrtrichtungswechselfreier Ringverkehr vorgesehen sei. Die diesem Betriebskonzept inne wohnenden betrieblichen Vorteile wurden bereits unter C.1.3.1 im Rahmen der Planrechtfertigung erläutert. Die Vorhabenträgerin hat bereits in der Vergangenheit darauf hingewiesen, dass Fahrtrichtungswechsel im Durchgangsbahnhof aber jedenfalls auf den Gleisen 4 und 5 grundsätzlich machbar seien, die dafür erforderliche Bremsprobe könne ebenfalls durchgeführt werden. Wegen des damit verbundenen erheblichen betrieblichen Aufwandes und der langen Belegung der Bahnsteiggleise müsse das aber auf Einzelfälle beschränkt bleiben, Kapazitäten dafür seien eher außerhalb der Hauptverkehrszeit vorhanden. Das Stärken und Schwächen von

Zügen sei ebenfalls grundsätzlich machbar, aber ebenfalls mit einer längeren Standzeit verbunden und nur in den Tagesrandzeiten möglich. Die Verwendung von Kurswagen sei grundsätzlich ebenfalls möglich, allerdings eine Randerscheinung. Die gegenseitige Vertretbarkeit der Gleise sei für die jeweils vier Richtungsgleise untereinander nach wie vor gegeben.

Von Seiten der Anhörungsbehörde ist darauf hinzuweisen, dass die genannten Betriebsvorgänge nicht der Normalfall während der Hauptverkehrszeiten sind. In den Nebenverkehrszeiten kann darauf eingegangen werden, wenn tatsächlich Nachfrage von Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht. Außerdem haben sie - abgesehen von der reinen Zugwende und dem ausgesprochen seltenen Einsatz von Kurswagen - auch bisher schon Fahrten in den Abstellbahnhof erforderlich gemacht, die zusätzliche Gebühren auslösen. Ausreichende Abstellkapazitäten können hierfür im Abstellbahnhof vorgehalten werden (vgl. C.1.3.1). Eine gewisse Reduzierung oder Verlegung des Abstellbahnhofs ist im Übrigen auch bei den Beibehaltungs- und Kombinationsvarianten vorgesehen.

Einzelne Einwender trugen vor, dass der Tiefbahnhof störanfälliger sei als der bestehende Kopfbahnhof. Dies ergebe sich insbesondere aufgrund der reduzierten Gleiszahlen (8 Gleise anstelle von bisher 16) sowie des Wegfalls des sog. Gleisvorfeldes. Die Vorhabenträgerin ist dem entgegengetreten und hat dargelegt, dass der Tiefbahnhof deutlich weniger Weichenverbindungen aufweise als der bestehende Kopfbahnhof. Dies und die unterirdische Lage der Ein- und Ausfahrweichen minderten die Störanfälligkeit. Die Anhörungsbehörde hält dies für nachvollziehbar.

### **2.3.1.3 Auswirkungen auf die Reisezeiten**

Weitere Einwendungen gingen auch in diesem Anhörungsverfahren dahin, dass sich die Reisezeiten im Regional- und Fernverkehr mit der Antragsplanung trotz des hohen Aufwandes per Saldo gar nicht wesentlich verbesserten, auf stark frequentierten Bahnstrecken sei die Reisezeitersparnis mit der Beibehaltungsalternative K 21 bzw. Umstieg 21 und einem integralen Taktfahrplan (ITF) sogar etwas größer. Dazu wurde auf einen Reisezeitvergleich des Schweizer Beratungsunternehmens SMA Bezug genommen (Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21, Vergleichende Analyse der Reisezeiten, 26.10.2010). Die danach erzielten Reisezeitverkürzungen für die Antragsplanung seien maßgeblich auf die Neubaustrecke zurückzuführen und nicht auf den Durchgangsbahnhof. Abgesehen davon gebe es in einzelnen Bereichen auch Verschlechterungen der Anbindung, die zu längeren Reisezeiten führten.

Die Vorhabenträgerin hat bereits in der Vergangenheit darauf hingewiesen, dass nicht erwartet werden könne, dass eine neue Infrastruktur in allen Fahrbeziehungen gleichermaßen Vorteile mit sich bringe. Gleichwohl führe das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm mit der neuen, schneller befahrbaren und an der Luftlinie orientierten Infrastruktur in Verbindung mit der Möglichkeit umsteigefreier Durchbindungen und neuer Stationen auf vielen Relationen zu deutlichen Reisezeitverkürzungen. Sie verweist in diesem Zusammenhang auf die Antwort der Bundesregierung vom 26.07.2019 auf die Kleine Anfrage mehrerer Abgeordneter von BÜNDNIS/90/DIE GRÜNEN (Bt. Drucks. 19/11967). Gegenstand der Anfrage waren vermutete Reisezeitverlängerungen auf ausgewählten Relationen, die mit dem zweiten Entwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt erstmals erkennbar wurden. Nach Auffassung der Bundesregierung sind diese Einzelfallbeispiele verlängerter Reisezeiten jedoch dem Bestreben geschuldet, komplette Verkehrsachsen und deren Anschlussvermittlung auch unter Berücksichtigung der Wünsche der jeweiligen Verkehrsträger zu optimieren bzw. in einen Ausgleich zu bringen. Dies habe zur Folge, dass es bei der Betrachtung einzelner Achsabschnitte auch zu gewissen Reisezeitverlängerungen kommen könne. Die Bundesregierung hat in ihrer Antwort weiterhin aufgezeigt, dass in einem Fall die unterstellte verlängerte Reisezeit durch die Wahl einer unvorteilhaften Verbindung zustande kam und dass der Zielfahrplan in einem weiteren Fall trotz längerer Umsteigezeit eine kürzere Reisezeit gegenüber dem Ist-Zustand ermöglicht.

Diese Ausführungen sind nach Auffassung der Anhörungsbehörde plausibel und decken sich mit den Ergebnissen des Reisezeitvergleichs der SMA aus dem Jahr 2010 (Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21, Vergleichende Analyse der Reisezeiten, 26.10.2010). Auch hier wurden Gruppen von Reisenden ausgemacht, die von der Antragsplanung stärker profitieren als von der Beibehaltungsalternative, aber auch andere, deren Reisezeit sich mit der Antragsplanung verlängert. Die absolut betrachtet größten Reisezeitgewinne wurden für die Antragsplanung ermittelt, etwa zum Flughafen Stuttgart (der erstmals direkt angebunden wird), aber auch in Richtung Ulm und auf der Murrbahn. Mit Blick auf den Vorwurf, dass die Reisezeitgewinne maßgeblich auf die Neubaustrecke zurückzuführen seien, ist darauf hinzuweisen, dass die von SMA weiter vorgenommene Gewichtung des Reisezeitvergleichs nach Anzahl der Reisenden jedenfalls eine deutliche Verkürzung der durchschnittlichen Reisezeit und des jeweiligen Reisezeitgewinns mit sich brachte. Dies rechtfertigt die Annahme, dass damit eine zahlenmäßig große Gruppe von Bahnreisenden stärker gewichtet wurde, die vorwiegend kürzere Strecken fährt und von größeren

Reisezeitgewinnen auf längeren Strecken - wie bei der Einbindung einer Neu- und Ausbaustrecke - schon deshalb nicht voll profitieren kann. Detaillierte Ausführungen hierzu finden sich im Anhörungsbericht zum PFA 1.3a vom 22.01.2016 (dort S.137).

Weiterhin Bestand hat auch der Vortrag der Vorhabenträgerin aus dem Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt 1.3a, wonach auch der Durchgangsbahnhof Potenzial für kürzere Reisezeiten bietet, insbesondere durch den Wegfall der langen Haltezeiten bei einer Zugwende und der vorgeschriebenen Langsamfahrt mit 30 km/h in der Zufahrt auf den Kopfbahnhof. Die Anhörungsbehörde vermag daher auch dem Einwand, der Tiefbahnhof wirke sich schon in grundsätzlicher Hinsicht nicht fahrzeitverkürzend aus, nicht zu folgen.

In diesem Zusammenhang wurde von einigen Einwendern die Ansicht vertreten, die Vorhabenträgerin habe keinen ausreichenden Nachweis für die Vorzugswürdigkeit der Antragsplanung im Hinblick auf dieses Planungsziel vorgelegt. Daher sei eine Untersuchung unter Berücksichtigung der verkehrlichen Verbindungen in ganz Baden-Württemberg zu erstellen - darüber hinaus müsse trennscharf zwischen dem Zeitgewinn auf freier Strecke und dem Zeitgewinn durch den Tiefbahnhof unterschieden werden. Die Fahrplanrobustheitsprüfung der Vorhabenträgerin könne dem nicht gerecht werden. Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist die Vorhabenträgerin nicht zur Vorlage einer weiteren Untersuchung verpflichtet. Sie hat – nicht zuletzt durch die Fahrplanrobustheitsprüfung – in ausreichendem Maße Reisezeitgewinne für verschiedene Relationen nachgewiesen. Es ist zwar zutreffend, dass die jeweiligen Reisezeitgewinne nicht immer trennscharf den einzelnen Maßnahmen zugerechnet werden können – gleichwohl kann aus den oben gemachten Ausführungen der Schluss gefolgert werden, dass das Vorhaben gesamtsaldierend betrachtet zu Reisezeitverkürzungen beiträgt.

#### **2.3.1.4 Störfallkonzepte**

Wie schon in den vorangegangenen Anhörungsverfahren wurde auch in diesem der Einwand erhoben, mit der Antragsplanung für den Bahnknoten Stuttgart würden Reserven für den Störfall reduziert und Redundanzen abgebaut. Dies zielt insbesondere auf die sog. Panoramastrecke der Gäubahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und dem Hauptbahnhof. Bei Störungen auf der S-Bahn-Stammstrecke zwischen der Haltestelle Stuttgart-Österfeld und der Innenstadt ist es bisher möglich, S-Bahn-Züge ab Stuttgart-Vaihingen über die Panoramastrecke durch den Stuttgarter Westen zum Hauptbahnhof zu führen, wo die Fahrgäste dann an der oberirdischen Bahnsteiggleisanlage aus- und einsteigen können.

Die Einwender bekräftigen ihre Forderung, dass diese Möglichkeit beibehalten werden solle, zumal die S-Bahn sich derzeit als sehr störungsanfällig erweise. Außerdem wurde es für abwägungsrelevant gehalten, welche Umwege und Reisezeitverlängerungen die Fahrgäste mit dem bei der Antragsplanung möglichen Störfallkonzept hinnehmen müssten und welche Auswirkungen es auf den übrigen Verkehr habe. Dazu wurde eine entsprechende Betriebssimulation gefordert.

Die Vorhabenträgerin hat hierauf repliziert, dass detaillierte Fahrplannotfallkonzepte erst erarbeitet werden könnten, wenn der Fahrplan zur Inbetriebnahme final abgestimmt sei. Je nach Ort und Auswirkung einer Störung müssten dabei unterschiedliche Notfallkonzepte erarbeitet werden. Grundsätzlich sei die neue Infrastruktur von Stuttgart 21 in der Lage, im Störfall über das zur Inbetriebnahme geplante Angebot hinaus zusätzliche Zugfahrten aufzunehmen. Mit dem fahrplanmäßig zwischen Hauptbahnhof und Flughafen über den Fildertunnel vorgesehenen Angebot im Fern- und Regionalverkehr werde zudem ein wesentlich leistungsfähigerer und dichter Bahnverkehr zwischen Talkessel und Filderbereich zur Verfügung stehen, als es heute bei der Verkehrsführung über die Panoramastrecke der Gäubahn der Fall sei.

Diese bislang von der Vorhabenträgerin – auch in vorangegangenen Anhörungsverfahren - vorgeschlagenen Lösungen wurden von Einwendern mit der Begründung der mangelnden Fahrbarkeit abgelehnt bzw. als nicht praktikabel angesehen. Kritisiert wurde, dass die Vorhabenträgerin den Beweis der Fahrbarkeit der Notfallkonzepte schuldig geblieben sei. Aus Sicht der Einwender seien diese jedenfalls aufgrund der dichten Zugfolge Stuttgart-Zuffenhausen sowie des Mischverkehrs nicht fahrbar. Insbesondere überforderten S-Bahnen im Notfallbetrieb auf den Fernbahngleisen und an den Bahnsteigen etwa in der morgendlichen Spitzenstunde die Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofs. Auch der Zielfahrplan Deutschlandtakt sehe für die Hauptverkehrszeit keine ausreichenden Zeitfenster für eine Notfall-Linienführung der S-Bahn vor. Dies sei sowohl mit als auch ohne Linientausch der Fall.

Die Vorhabenträgerin hält diese Punkte für nicht nachvollziehbar. Tatsächlich ermögliche die neue, hochleistungsfähige Infrastruktur – zusätzlich gestärkt durch die Digitalisierung auf Grundlage von ETCS – auf den Zulaufstrecken Züge im Abstand von zwei Minuten zuzuführen. Demgegenüber stehe eine Belastung des stärkst belasteten Zulaufs (Tunnel Feuerbach) von gerade einmal 12 Zügen je Stunde und Richtung im Grundtakt. Damit verblieben weitreichende Spielräume für zusätzliche geplante Züge zur Hauptverkehrszeit

wie auch im Störfallbetrieb. Ein vertieft zu untersuchender Kapazitätsengpass sei von daher nicht erkennbar. Im Anhörungsverfahren zum PFA 1.3a hat die Vorhabenträgerin bereits darauf hingewiesen, Fildertunnel und Hauptbahnhof würden als Rückfallebene auch mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet und könnten im Störfall auch von Zügen genutzt werden, die noch nicht auf ETCS umgerüstet sind.

Bereits im Anhörungsverfahren zum PFA 1.3a hat die Anhörsbehörde darauf hingewiesen, dass die Benutzung der Neubaustrecke und des Fernbahnhofs mit S-Bahn-Zügen für das Notfallkonzept gar nicht zwingend erforderlich ist. Es ist z.B. durchaus denkbar, die S-Bahn auf den Fildern nur als Zugpendel zum Flughafen einzusetzen, wo die Fahrt zum Hauptbahnhof dann mit Umstieg auf ohnehin verkehrende Regionalverkehrszüge erfolgen könnte. Abgesehen davon müsse es sich für eine längerfristige Vollsperrung der Strecke um gravierende Störfälle handeln, die ohnehin nicht innerhalb der normalen Reisezeit oder mit der sonst üblichen Betriebsqualität zu bewältigen seien. Fernverkehrszüge könnten in einem solchen Fall z.B. auch weiträumig umgeleitet werden, um Auswirkungen auf das Netz zu vermeiden bzw. abzumildern. Der Vollständigkeit halber sei noch darauf hingewiesen, dass es sich bei dem von Einwanderseite monierten S-Bahn-Störfallkonzept der Vorhabenträgerin, welches eine Mitnutzung der Panoramastrecke vorsieht, nur um eine mitbetrachtete Alternative innerhalb der Variantendiskussion handelte.

Auch für eine mögliche Sperrung des Fildertunnels hält die Vorhabenträgerin ein Notfallkonzept vor. Sie hat diesbezüglich bereits im Anhörungsverfahren zum PFA 1.3b vorgetragen, dass bei der Sperrung einer Röhre des Fildertunnels zunächst grundsätzlich die andere Röhre zur Verfügung stünde. Könne auch diese nicht genutzt werden, bestehe eine Reihe weiterer Alternativen, so etwa beispielsweise die Umleitung von Zügen vom Hauptbahnhof über Renningen und Böblingen Richtung Freudenstadt/Zürich. Daneben bestehe die Möglichkeit, mit der S-Bahn nach Stuttgart-Vaihingen zu fahren und dort auf den Regional- bzw. Fernverkehr umzusteigen. Darüber hinaus könne der Flughafen mittels der S-Bahn und der U-Bahn angesteuert werden, um dort an den Regional- bzw. Fernverkehr Anschluss zu finden. Der S-Bahn-Verkehr könne bei allen Varianten aufrechterhalten werden. Die Anhörsbehörde erachtet die Ausführungen der Bahn für schlüssig.



### **2.3.1.5 Kostensteigerung**

Zahlreiche Einwendungen waren nach wie vor auf die Kosten des Projekts und die oben (unter C.1.2.2.7) bereits dargestellten Erhöhungen des Investitionsaufwandes bezogen. Die Einwendungen gingen dahin, dass die Realisierung der Antragsplanung mit unterirdischem Tiefbahnhof in der Talquerung und umfangreicher Tunnelführung der Zulaufstrecken sich mittlerweile als so wesentlich teurer herausgestellt haben als die Beibehaltungsalternativen, dass die Abwägungsentscheidung jetzt anders ausfallen müsse.

Im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1.1 waren von der Vorhabenträgerin noch Kosten für das Projekt in der Größenordnung von 4,9 bis 5,06 Mrd. DM genannt worden. Diese Angabe wurde damals schon bestritten und weitere Kostensteigerungen vorausgesagt. Der Finanzierungsvertrag 2009 trifft konkrete Kostenverteilungsregelungen bis zu einem Volumen von 4,526 Mrd. €, der Beschluss des Aufsichtsrates der DB AG vom 05.03.2013 geht mit Nominalisierung und mehreren zusätzlichen Risikopuffern von einem Kostenrahmen von insgesamt bis zu 6,526 Mrd. € aus. Mit Beschluss des Aufsichtsrats der DB AG vom 26.01.2018 ist der Kostenrahmen erneut auf insgesamt 8.2 Mrd. € ausgeweitet worden. Darin enthalten ist ein Puffer von knapp 500 Millionen Euro, der bei unvorhergesehenen Ereignissen genutzt werden soll. Nach dem Vortrag der Einwender habe die Bundesregierung vor dem Hintergrund des Berichts des Bundesrechnungshofs an den Haushaltsausschuss des Bundestages vom 11.09.2019 (dort S. 8) mitgeteilt, dass seit Juni 2019 die finanziellen Reserven des Vorhabens vollständig ausgeschöpft seien. Einwenderseits wird dieser Vorgang als Zäsur betrachtet; die Frage der Kostenhöhe müsse zu einer Neubewertung führen. Das Gesamtvorhaben könne auf Grund der Kostensteigerung nicht mehr als vorzugswürdige Variante angesehen werden.

Die gegenüber den Angaben in den ersten Planfeststellungsverfahren höheren Investitionskosten lt. Finanzierungsvertrag 2009 kommen im Wesentlichen durch allgemeine Preissteigerungen bzw. die Nominalisierung der Kosten auf einen späteren Fertigstellungstermin und allgemeine prozentuale Risikopuffer zustande. Der vom Aufsichtsrat der DB AG im März 2013 gebilligte Kostenrahmen enthält darüber hinaus noch zusätzliche Pufferbeträge für Zeitverzug und spezielle technische Risiken. Der Aufsichtsrat der Bahn teilte mit, dass die aktualisierten Prognosen auf einem Gutachten der Gesellschaften PwC und Emch+Berger beruhten. Grund für die Neukalkulation seien unter anderem gestiegene Baupreise, Probleme mit dem Baugrund und der Wunsch des Vorstands, Finanzpuffer für mögliche weitere Risiken vorzuhalten. Dem liegt eine

aktualisierte Kalkulation zugrunde, die auf einer mittlerweile schon stark vertieften Planung beruht, nachdem bereits mit dem Bau begonnen wurde und ein substantieller Teil der Bauleistungen ausgeschrieben und vergeben worden ist. Sinngemäß gleiches gilt für den Beschluss des Aufsichtsrats der DB AG vom Januar 2018 und dessen tragende Gründe. Die Anhörungsbehörde ist sich bewusst, dass eine derartige Kalkulation nicht für alle in Betracht kommenden Varianten des Abwägungsspektrums verlangt werden kann. Es ist aber anzunehmen, dass der allgemeine Preisanstieg die Kostenrelation zwischen den Alternativen nicht verändern wird. Das gilt auch für allgemeine prozentuale Risikozuschläge. Die Nominalisierung der Kosten bezogen auf das Jahr der Fertigstellung wirkt sich allerdings bei denjenigen Alternativen mit einer längeren Bauzeit tendenziell stärker aus und würde die Antragsplanung auch stärker treffen als kurzfristiger zu realisierenden Lösungen. Das gilt ebenso für spezielle Pufferbeträge für Zeitverzug. Spezielle technische Risiken sind dagegen projektspezifisch und nicht auf andere Varianten übertragbar.

Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Antragsplanung schon zum Zeitpunkt der Planfeststellung im Abschnitt 1.1 nicht wegen etwaiger Kostenvorteile als vorzugswürdig angesehen worden ist. Es war schon zum damaligen Zeitpunkt klar, dass die Investitionskosten für die Antragsplanung gegenüber allen anderen ernsthaft in Betracht zu ziehenden Alternativen die höchsten sind (vgl. bereits den Anhörungsbericht des Regierungspräsidiums Stuttgart für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 vom September 2003, S. 164). Die Vorhabenträgerin hat sich aber entschieden, den höheren Aufwand für die Antragsplanung in Kauf zu nehmen, weil die Ziele, die sie mit dem Vorhaben verfolgt, sich nur mit dieser Alternative vollständig erreichen lassen. Daran hat sich auch jetzt nichts geändert.

#### **2.3.1.6 Längsneigung im Tiefbahnhof im PFA 1.1**

Einwendungen im Verfahren betreffen auch die Längsneigung im neuen Tiefbahnhof, die weit höher ist, als nach der EBO für den Regelfall zulässig. Einwander machten geltend, dafür sei ein Nachweis gleicher Sicherheit erforderlich, dieser sei aber nicht geführt und könne auch nicht erbracht werden. Durch die große Längsneigung der Bahnsteiggleise von 15,143 ‰ bestehe Gefahr, dass haltende Züge unbeabsichtigt wegrollen und Leib oder Leben von Reisenden und Bahnpersonal gefährden; außerdem wurde der Bremsvorgang im Gefälle als besonders gefahrenträchtig angesehen, ebenso die Längsneigung der Bahnsteige. Insoweit kann allerdings auf die Darstellung oben unter C.1.2.2.4 zur

Planrechtfertigung verwiesen werden. Gegenüber den Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes für den Abschnitt 1.1 vom 28.01.2005 (dort S. 373) haben sich zu diesem Aspekt keine wesentlich neuen relevanten Tatsachen oder Gesichtspunkte ergeben.

### **2.3.1.7 Dimensionierung der Fußgängeranlagen**

Gegen die Antragsplanung mit Durchgangsbahnhof wurde die Kritik aufrecht erhalten, dass die Fußgängeranlagen des neuen Tiefbahnhofs im PFA 1.1 zu eng dimensioniert seien, der bestehende Kopfbahnhof und damit auch die Beibehaltungsalternative hingegen deutlich mehr Platz und Fußgängerkomfort biete. Auf die Schlussfolgerung, dass über die Größe der Fußgängeranlagen auch die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs zu eng begrenzt sei, wurde bereits im Rahmen der Planrechtfertigung oben unter C.1.2.2.2 eingegangen, darauf kann verwiesen werden. Im Rahmen der Variantenabwägung lautete die Argumentation, dass die Antragsplanung mit Durchgangsbahnhof wegen der Dimensionierung der Fußgängeranlagen zwingende betriebliche Nachteile bzw. weniger Reserven für einen zukünftigen Anstieg der Reisendenzahlen aufweisen könne als die Beibehaltungsalternativen mit dem bestehenden Kopfbahnhof. Das ist an sich eine Frage der konkreten Ausgestaltung der Fußgängeranlagen im Bahnhofsgebäude, die für die grundsätzliche Entscheidung zwischen den Alternativen keine Relevanz haben müsste. Die Beibehaltungsalternative beruht allerdings auf einem bestehenden Gebäude, für die Antragsplanung besteht ein konkreter Gebäudebauplan, der mit Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes für den PFA 1.1 auch bereits genehmigt worden ist. Grundlegende Änderungen der Fußgängeranlagen wären in der unterirdischen Anlage aufwändig und hätten unmittelbare Auswirkungen auf die Kosten (dazu bereits oben C.2.3.1.5). Deswegen ist der Vergleich zwischen dem vorhandenen Gebäude des Kopfbahnhofs und der Planung für den Durchgangsbahnhof nach Ansicht der Anhörungsbehörde diskutabel.

Dazu wurde die Fußgängerqualität im Jahr 2013 im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg nochmals gutachterlich untersucht. Dabei wurden zunächst die bestehende Personenstromanalyse für den Durchgangsbahnhof aus 2009 mit ergänzender Detailbetrachtung aus dem Jahr 2012 eingehend überprüft und deren Ergebnisse verifiziert (dazu bereits ausführlich oben C.1.2.2.2). Anschließend wurden auf Basis der damals vorliegenden Verkehrsprognosen auf das Jahr 2020 die zukünftig zu erwartenden Personenströme in der morgendlichen Spitzenstunde im Kopfbahnhof

untersucht. Dabei wurden verschiedene Engstellen identifiziert, etwa am Kopfende der Bahnsteige und auf Höhe der Treppenabgänge von den Bahnsteigen zur S-Bahn. In einem weiteren Schritt wurden die Ergebnisse denen der vorliegenden Personenstromanalyse für den Durchgangsbahnhof im Jahr 2020 gegenübergestellt, wobei allerdings nur die Bahnsteigbereiche betrachtet wurden. Es wurde - ebenso wie in der Untersuchung für den Durchgangsbahnhof - von dem ungünstigen Fall ausgegangen, dass immer zwei Züge gleichzeitig an einem Bahnsteig entleert und befüllt werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass dieser Fall in einem Kopfbahnhof mit 16 Bahnsteigen weniger wahrscheinlich ist als in einem Durchgangsbahnhof mit 8 Bahnsteigen. In der Methodik der Personenstromanalyse ist diese Wahrscheinlichkeit aber nicht relevant. Als Ergebnis der Untersuchung ergibt sich, dass der Fußgängerkomfort unter Ansatz gleicher Verkehrsmengen auf den Bahnsteigen im geplanten Durchgangsbahnhof besser ausfällt als im Kopfbahnhof. Dieser schneidet nach der Untersuchung nur besser ab, wenn man ihn mit den für das Jahr 2009 ermittelten Fahrgastzahlen betrachtet und gleichzeitig für den Durchgangsbahnhof die deutlich höheren Fahrgastzahlen der Verkehrsprognose auf 2020 ansetzt. Geht man dagegen in beiden Alternativen von denselben Personenzahlen aus, kehrt sich das Verhältnis wieder um. Daraus folgt für die Anhörungsbehörde, dass eher für die Beibehaltungsalternativen noch zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Fußgängerqualität im bestehenden Kopfbahnhof vorgesehen werden müssten, damit beide Alternativen in diesem Punkt vergleichbare Qualität erreichen. Diese Überlegungen haben nach Auffassung der Anhörungsbehörde auch mit Blick auf den Prognosehorizont 2030 weiter Bestand.

#### **2.3.1.8 Auswirkungen auf das Grundwasser und die Heil- und Mineralquellen**

Ferner wurden in Einwendungen Gefahren für das Grundwasser und die Heil- und Mineralquellen geltend gemacht, weil für den Bau der Antragsvariante die Entnahme einer wesentlich größeren Grundwassermenge erforderlich ist als bei der Planfeststellung für den Abschnitt 1.1 im Jahr 2005 noch angenommen und seinerzeit wasserrechtlich erlaubt worden ist. Mittlerweile liegt die Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes mit den entsprechenden geänderten wasserrechtlichen Erlaubnissen und Nebenbestimmungen vor. Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich fortlaufend mit dieser Thematik beschäftigt. (So auch in seiner Entscheidung zur 14. Planänderung im PFA 1.1 vom 06.11.2014). In der Sache wird zur Vermeidung von umfangreichen Wiederholungen hierauf verwiesen.

### **2.3.1.9 Sonstige Einwände in Bezug auf die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart**

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde eingewendet, die Methodik der Variantenabwägung in den vorangegangenen Planfeststellungsverfahren sei fehlerhaft erfolgt. Dies beruhe u.a. auf einer fehlerhaften Prüfung der Nullvariante. Diese sei nur unter ungünstigen Grundbedingungen untersucht worden, was auch für die übrigen Varianten gelte. Die Anhörungsbehörde vermag der vorgetragenen Kritik nicht zu folgen. Zum einen wurde dieser Einwand nicht weiter substantiiert. Zum anderen ist dem Erläuterungsbericht Teil 2 zu entnehmen, dass die verschiedenen Varianten nach den für die Variantenauswahl ausschlaggebenden Kriterien und in der für einen Vergleich erforderlichen Tiefe untersucht wurden. Einer Vorhabenträgerin ist im Rahmen der ihr obliegenden Variantenbetrachtung gestattet, Alternativen, die ihre legitimen Planungsziele ersichtlich nicht erfüllen, auch ohne eine vertiefte Betrachtung im Zuge eines Abschichtungsprozesses auszuschließen. Legt man diese Maßstäbe der Variantenfindung zugrunde, ist deren Ergebnis nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht zu beanstanden. Dies war im Übrigen mehrfach Gegenstand einer gerichtlichen Überprüfung durch den VGH Baden-Württemberg – auch dieser stellte keine Fehlbewertungen im Hinblick auf die Variantenwahl fest.

Des Weiteren ist kritisiert worden, dass bei den unterschiedlichen Varianten die Kosten bzw. die Finanzierung nicht dargelegt worden seien. Die Vorhabenträgerin hat hierauf repliziert, dass für die beantragte Planung selbstverständlich eine Kostenermittlung vorliege, die auch in ihre Variantenuntersuchung mit einbezogen wurde sei. Vor dem Hintergrund, dass die geplante Baumaßnahme öffentlich ausgeschrieben werden müsse und im Wettbewerb vergeben werde, sei detaillierte Auskünfte über den geplanten Kostenrahmen nicht angezeigt. Die von der Bahn gemachten Angaben sind nach Auffassung der Anhörungsbehörde nachvollziehbar und ermöglichen auch ohne eine ziffergenaue Angabe der Kostenhöhe einen hinreichenden Variantenvergleich.

Einwenderseitig wurde ferner geltend gemacht, dass die Variantenabwägung auch deswegen fehlerhaft sei, weil eine Gesamtsaldierung aller durch das Gesamtvorhaben freiwerdenden Flächen unter Einbeziehung der neu zu versiegelnden Flächen fehle. Dies sei im Hinblick auf den Abwägungsvorgang und die Gewichtung der jeweiligen Alternativlösungen erforderlich gewesen. In diesem Kontext müsse auch betrachtet werden, inwiefern die dauerhafte Inanspruchnahme natur- und landschaftsschutzrelevanter Flächen tatsächlich mit dem Zugewinn innerstädtischer Flächen aufgewogen und

gerechtfertigt werden könne. Die Vorhabenträgerin hat diese Kritik zurückgewiesen und dargelegt, dass die mit dem Vorhaben einhergehende Flächeninanspruchnahme in den jeweiligen Planfeststellungsunterlagen hinreichend dargestellt sei. Zudem sei die durch das Vorhaben ermöglichte Freimachung städtebaulicher Entwicklungsflächen in Stuttgart von legitimen Planungserwägungen getragen. Die Anhörungsbehörde teilt im Ergebnis die Einschätzung der Vorhabenträgerin. Die in den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten notwendigen Eingriffe in Natur- und Landschaft sowie freiwerdende Flächen wurden in den vorangegangenen Planfeststellungsbeschlüssen bewertet und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Darüber hinaus gehende Flächensaldierungen sind nach Ansicht der Anhörungsbehörde nicht notwendig. Ebenso wenig sind Gesichtspunkte ersichtlich, die diese Abwägungsergebnisse im Hinblick auf das Gesamtvorhaben in Frage stellen könnten. Solche wurden auch nicht substantiiert vorgetragen.

### **2.3.2 Beibehaltung des Kopfbahnhofs**

#### **2.3.2.1 Möglichkeiten des Integralen Taktfahrplans (ITF)**

Im Anhörungsverfahren zum PFA 1.6b wurde unter Verweis auf die bereits in vorherigen Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen neuerlich darauf hingewiesen, dass die Alternativen mit Beibehaltung des Kopfbahnhofs sehr gute Voraussetzungen böten, um einen Integralen Taktfahrplan (ITF) einzuführen und den Stuttgarter Hauptbahnhof zum ITF-Vollknoten auszubauen. Dieses Konzept bringe bessere Anschlüsse im Hauptbahnhof und bessere Anbindungen im ländlichen Raum, etwa für die Region Reutlingen / Tübingen und sei weiter im Vordringen begriffen. Dagegen mache die Antragsplanung insbesondere aufgrund des achtgleisigen Durchgangsbahnhofs einen ITF-Vollknoten in Stuttgart unmöglich, was von Einwendern als schwerwiegender betrieblicher und verkehrlicher Nachteil angesehen wird.

Die Vorhabenträgerin hat dazu erklärt, dass der Stuttgarter Hauptbahnhof nicht als ITF-Vollknoten geplant sei. Grund hierfür seien zum einen beschränkte Zulaufkapazitäten und zum anderen die fehlende Sinnhaftigkeit eines Ausbaus des Hauptbahnhofs zu einem ITF-Vollknoten. 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 verlängern und die Eisenbahn unattraktiv machen würde (vgl. dazu bereits Prof. Heimerl, Ergänzende betriebliche Untersuchungen Teil I: Integraler Taktfahrplan (ITF) Betriebsprogramm für Stuttgart 21, 1997 S. 5ff).

Der Umstand, dass der Tiefbahnhof nicht zu einem Vollknoten ausgebaut werden könne, resultiere nicht aus der Zahl der Bahnsteiggleise im Bahnhof, sondern aus dessen Zulaufkapazitäten. Die Beschränkung dieser Zulaufkapazität entstehe durch die Zusammenführung der Zulaufstrecken mehrere Kilometer vor dem Hauptbahnhof. So träfen beispielsweise bereits in Plochingen die beiden Strecken aus Tübingen und Göppingen, in Waiblingen die Strecken aus Aalen und Schwäbisch Hall und in Stuttgart-Bad Cannstatt diese bereits gebündelten Strecken aus Plochingen und Waiblingen aufeinander. Die Strecken aus Karlsruhe und Bruchsal liefen in Mühlacker, die aus Bruchsal und Heilbronn in Bietigheim und die Strecken aus Bietigheim sowie die Schnellfahrstrecke aus Mannheim in Zuffenhausen zusammen. Dies habe zur Folge, dass ab Bad Cannstatt bzw. ab Zuffenhausen die in den ITF eingebundenen Züge hintereinander in den Hauptbahnhof ein- bzw. ausfahren müssten. Auch im Falle der Beibehaltung des Kopfbahnhofs müssten unter erheblichem Investitionsaufwand und Flächenverbrauch die Zulaufstrecken von Bad Cannstatt und Zuffenhausen erweitert werden. Des Weiteren sei zu berücksichtigen, dass die Fahrzeit von Stuttgart bis zum nächsten Taktknoten in Mannheim Hauptbahnhof mit ca. 36 Minuten ungeeignet sei, um eine sinnvolle Vertaktung zu einer festen Zeit in jeder Stunde zu ermöglichen. Lösungsvorschläge von Einwanderseite für diese Problematik laufen meist darauf hinaus, zugunsten einer Vertaktung in Stuttgart die entsprechenden Zughalte in Mannheim zu streichen.

Die Vorhabenträgerin hat ausgeführt, dass sie mit ihrem Verkehrskonzept stattdessen das Ziel verfolge, in Stuttgart Hauptbahnhof lediglich eine Zwischenstufe des Integralen Taktfahrplans einzurichten. Anstelle der Ein- und Umsteigemöglichkeit in alle Richtungen zu festen Zeiten, solle ein dichter Takt zusammen mit schnellen Linienläufen und kurzen Umsteigezeiten in alle Richtungen die Reisezeiten verkürzen und die Attraktivität des Schienenverkehrs steigern. Ein idealtypischer ITF-Vollknoten sei für den Knoten Stuttgart nicht "eindeutig vorzugswürdig". Mit Blick auf den Deutschland-Takt verliere das Konzept eines solchen integralen Taktfahrplans dann seine Vorzugswürdigkeit, wenn – wie im künftigen Tiefbahnhof vorgesehen - neben der gleichzeitigen Durchbindung der meisten Linien ein Großteil der Ziele im Einzugsbereich zumindest halbstündig angefahren werde. In einem solchen Vollknoten müssten durchfahrende Reisende in Stuttgart im Mittel (mehr als) eine Viertelstunde warten, obwohl der nächste Zug zum gleichen Ziel nach (weniger als) einer weiteren Viertelstunde angeboten werden könne. Sobald bereits im Grundtakt vielfach sogar drei oder vier Züge pro Stunde und Richtung angeboten würden (z. B.

Mannheim, Karlsruhe und Ulm), mache eine starre Fokussierung auf einen ITF-Vollknoten umso weniger Sinn. Die mittleren Wartezeiten (Synchronisationszeiten) seien dann vielfach größer als das Taktintervall.

Auch das Landesverkehrsministerium Baden-Württemberg hat im Erörterungstermin noch einmal bekräftigt, dass mit wachsender Zahl der zur Anschlussvermittlung zur Verfügung stehenden Züge das Bedürfnis nach einem ITF-Vollknoten sinke.

Daneben wurde auch das oben genannte Planungsziel „Beachtung einer Zwischenstufe zum Integralen Taktfahrplan“ als nicht ausreichend plausibilisiert kritisiert. Eine mathematische Berechnung der mittleren Verweildauer der Fahrgäste habe gezeigt, dass die Beibehaltungsvariante mit integralem Taktfahrplan vorzugswürdig sei. Die durchschnittliche Verweildauer der Fahrgäste im Tiefbahnhof läge bei 24-27 Minuten und damit deutlich über den 12-14 Minuten die bei einem Bahnhof mit integralem Taktfahrplan anzusetzen seien. Die Vorhabenträgerin hält die vom Einwender dargelegte Berechnung für nicht plausibel. Vergewenwärtige man sich das auf vielen Linien vorgesehene halbstündige Grundangebot, sei selbst unter Berücksichtigung gezielt vermittelter Anschlüsse eine durchschnittliche Verweildauer von 26 Minuten zu hoch gegriffen und nicht plausibel. Was den Vorwurf der unzureichenden Substantiierung des Planungszieles anbelange, verkenne die Kritik bereits das grundsätzliche Moment, dass in einem Integralen Taktfahrplan keineswegs alle Züge in einem Knoten einander Anschluss vermitteln müssten.

Einwenderseits ist in diesem Verfahren noch einmal Kritik an den betrieblichen Untersuchungen von Prof. Heimerl zum Konzept eines integralen Taktfahrplans geäußert worden (Prof. Heimerl, Ergänzende betriebliche Untersuchungen Teil I: Integraler Taktfahrplan (ITF) Betriebsprogramm für Stuttgart 21, 1997). Diese seien Grundlage der leitenden Erwägungen der für das von der Vorhabenträgerin verfolgte Verkehrskonzept gewesen. So habe Prof. Heimerl beispielsweise bei der Betrachtung der Möglichkeiten und Grenzen eines integralen Taktfahrplans die nachteilige Teilvariante eines „ITF nördliches Baden Württemberg“ zugrunde gelegt, eine unnötige, und für den ITF nachteilige Symmetrie gefordert und entgegen den allgemein anerkannten Regeln den ITF in einem Großknoten systematisch schlecht gerechnet.

So wird mit Beispielrechnungen dargelegt, dass in den betrieblichen Untersuchungen die Standzeitensumme der betrachteten Züge nahezu das Doppelte dessen betrage, was bei



einer möglichst günstigen konfliktfreien Konstruktion unter Beachtung der allgemein anerkannten Regeln erforderlich wäre. Zu diesen Beispielrechnungen erwidert die Vorhabenträgerin, dass hierbei zwischen einzelnen Zugpaarungen unrealistische Übergangszeiten von zwei Minuten entstünden. Diese seien nicht ausreichend, da insbesondere bei nicht benachbarten Gleisen Mindestübergangszeiten für den Bahnsteigwechsel zu berücksichtigen seien. Die Beispielrechnungen verfehlten damit die Grundanforderungen eines ITF Knotens - zwischen allen Beteiligten Zügen Anschlüsse zu ermöglichen - deutlich.

Zu den weiteren einwenderseitigen Kritikpunkten an den betrieblichen Untersuchungen von Prof. Heimerl und der ITF-Tauglichkeit des Tiefbahnhofs wird insbesondere auf die Stellungnahmen des DBV Baden-Württemberg und die entsprechenden Repliken der Vorhabenträgerin verwiesen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist zwar anzuerkennen, dass auch ein Integraler Taktfahrplan mit optimalen Verknüpfungsbedingungen dazu beitragen kann, Reisezeiten zu verkürzen und die Attraktivität des Schienenverkehrs zu erhöhen. Das Verkehrskonzept der Vorhabenträgerin ist dazu aber ebenfalls geeignet. Bei beiden Konzepten gibt es Reisende, deren Verbindungen sich verbessern und solche, die nicht davon profitieren (vgl. dazu auch oben C.2.3.1.3). Auch die in diesem Verfahren geäußerten Kritikpunkte, lassen nicht den Schluss zu, dass die Vorhabenträgerin rechtlich gehindert wäre, ihr Verkehrskonzept zu verfolgen und stattdessen einen ITF-Vollknoten ermöglichen müsste (vgl. dazu im Einzelnen bereits den Anhörungsbericht des Regierungspräsidiums Stuttgart für den PFA 1.1 vom September 2003, Punkt 1.4.1.3 ab Seite 106). Dann kann man der Antragsplanung und dem zugrundeliegenden Verkehrskonzept aber nicht als Nachteil entgegenhalten, dass im Durchgangsbahnhof kein ITF-Vollknoten realisiert werden kann. Der VGH Baden-Württemberg hat diese Auffassung mit bestandskräftiger Entscheidung vom 06.04.2006 (VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 06.04.2006, Az. 5 S 848/05) bestätigt. Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind nicht verpflichtet, bei der Änderung oder Errichtung neuer Eisenbahninfrastrukturanlagen zu gewährleisten, dass ein (voller) Integraler Taktfahrplan möglich bleibt, bzw. ermöglicht wird.

### **2.3.2.2 Möglichkeiten des Deutschlandtakts**

Im Zuge der Veröffentlichung des zweiten Gutachterentwurfs zum Zielfahrplan Deutschlandtakt wurde von einer Vielzahl der Einwender geltend gemacht, der Bahnknoten Stuttgart verhindere in der geplanten Form die Umsetzung des Deutschlandtakts. Der

Zielfahrplan dieses Gutachterentwurfs sei mit dem antragsgegenständlichen Vorhaben nicht fahrbar. Dieser führte u.a., bei insgesamt 52 Zügen in der Spitzenstunde und einer mittleren Haltezeit von 5,6 Minuten zu Belegungsgraden von über 100% an den Bahnsteigkanten. Behielte man den sechzehngleisigen Kopfbahnhof bei, könnten hingegen die Anforderungen des Deutschlandtakts erfüllt werden. Die Kritik ist zumeist mit dem Hinweis verknüpft, dass nach dem zweiten Gutachterentwurf zum Zielfahrplan im Hauptbahnhof Stuttgart nicht der gesamte Fernverkehr im Halbstundentakt angebunden sei und die Anschlussvermittlung sowie Taktung aller Verkehre letztlich zufällig erfolge.

Diesem Einwand tritt die Vorhabenträgerin unter Verweis auf die Antwort der Bundesregierung vom 26.07.2019 auf die Kleine Anfrage mehrerer Abgeordneter von BÜNDNIS/90/DIE GRÜNEN (Bt. Drucks. 19/11967) entgegen. Hiernach stelle das Gesamtvorhaben kein Hindernis für die Umsetzung des Deutschlandtakts dar.

Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf die Bundestagsdrucksache verwiesen. In Bezug auf die Belegungsgrade der Bahnsteigkanten weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass diese bereits im Verfahren zum PFA 1.3a einwenderseits fehlerhaft berechnet worden seien (vgl. Kapitel C.1.2.2.1.3.4). Die Antwort der Bundesregierung enthält zu den Belegungsgraden keine Aussage. Vielmehr werden die im zweiten Gutachterentwurf vorgesehenen absoluten Zugzahlen wiedergegeben. Hierbei handelt es sich um 33 kommerzielle, d. h. für Reisende relevante, Ankünfte bzw. Abfahrten pro Stunde. Hinzu kommen vom Land für den Nachmittag zusätzlich 10,5 gewünschte Hauptverkehrszeit-Abfahrten pro Stunde. Zudem stehen für weitere Einzelbedarfe des Fern- und Regionalverkehrs zusätzliche Kapazitäten zur Spitzenstunde zur Verfügung. Dabei ergeben sich in der Hauptverkehrszeit für einen Zeitraum von einer Stunde etwa elf Fälle von Doppelbelegungen.

Soweit ein Halbstundentakt aller Fernverkehrslinien am Hauptbahnhof Stuttgart gefordert wird, weist die Anhörungsbehörde darauf hin, dass der Deutschlandtakt in seiner Konzeption nicht auf allen Fernverkehrslinien, sondern lediglich auf den Hauptachsen Halbstundentakte vorsieht. Ein Halbstundentakt aller Fernverkehrslinien ist nach Auffassung der Bundesregierung technisch und wirtschaftlich nicht realisierbar.

Die Taktfrequenzen und Umsteigezeiten des Zielfahrplans Deutschlandtakt werden für den Hauptbahnhof Stuttgart nicht im „luftleeren Raum“ konzipiert, sondern durch zahlreiche Faktoren beeinflusst. Hierzu gehören insbesondere die Bereitstellung von

Trassenkapazitäten für den Güterverkehr sowie die Integration der Zielstellungen von Bund und Ländern, der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Aufgabenträger für den ÖPNV. Darüber hinaus müssen nicht allein im Bahnknoten Stuttgart, sondern auch in den umliegenden Bahnknoten Anschlüsse hergestellt werden. Dieser Umstand kann nach Auffassung der Anhörungsbehörde dazu führen, dass in einzelnen Relationen Aufenthaltszeiten von mehr als zwanzig Minuten auftreten und das Bild einer unsymmetrischen, zufälligen Anschlussvermittlung entsteht.

Die geplante Infrastruktur im Bahnknoten Stuttgart lag der Konzeption des Deutschlandtakts zugrunde. Der Deutschlandtakt dient erklärtermaßen dazu, Engpässe und Schwachstellen in der Infrastruktur zu erkennen und hieraus notwendige Maßnahmen abzuleiten. Infrastrukturmaßnahmen zur Kapazitätssteigerung über den im Finanzierungsvertrag definierten Umfang hinaus sind im Bahnknoten Stuttgart laut Antwort der Bundesregierung jedoch nicht vorzunehmen.

Die Kritik an der Fahrbarkeit des Zielfahrplans des Deutschlandtakts gründet unter anderem auch auf dem zwischenzeitlichen Arbeitsergebnis einer „Regionalrunde Deutschland-Takt“. Die Anhörungsbehörde hat Zweifel an der einwenderseitigen Interpretation des dort erarbeiteten Gleisbelegungsplans. So werden beispielsweise Dreifachbelegungen erkannt, wo nach Auffassung der Anhörungsbehörde keine weiteren Züge in den Bahnhof einfahren, sondern vielmehr bereits am Bahnsteig wartende Züge fortgeführt werden.

Im Laufe des Anhörungsverfahrens wurde der dritte Gutachterentwurf zum Zielfahrplan Deutschlandtakt veröffentlicht. Auch dieser war bereits Gegenstand einwenderseitigen Vortrags.

Nach Ansicht der Einwender spreche der Umstand, dass in diesem Zielfahrplan drei Zuglinien nunmehr nicht mehr im Hauptbahnhof Stuttgart, sondern erst in der folgenden Station im Bahnhof Bad Cannstatt endeten, dafür, dass der Tiefbahnhof betrieblich nicht in der Lage sei, beginnende und endende Züge zu ermöglichen. Die Vorhabenträgerin tritt dieser Einwendung mit dem nachvollziehbaren Vortrag entgegen, dass mit der Durchbindung von ohnehin über Bad Cannstatt dem Abstellbahnhof zuzuführenden Zügen der verkehrliche Nutzen erhöht und gleichsam eine kürzere Haltezeit im neuen Hauptbahnhof ermöglicht werde.

Die zum 3. Gutachterentwurf des Zielfahrplans veröffentlichten Unterlagen beziehen sich nach dem Vortrag der Vorhabenträgerin auf das ganztägige Grundangebot besetzter Züge. Aussagen zu Fahrten von und zum Abstellbahnhof Untertürkheim seien in den Plänen nicht enthalten. Insofern sei es reine Spekulation, wenn einwenderseits vorgetragen werde, Zugwenden erfolgten statt innerhalb der Wendemöglichkeiten des Abstellbahnhofs Untertürkheim direkt im Bahnhof Bad Cannstatt und belegten damit eine nachteilige Anbindung des Abstellbahnhofs an den Tiefbahnhof.

Auch die Abstellgleise der Nordgruppe sind nach Darstellung der Vorhabenträgerin als Hauptgleise ausgestaltet und zur Wende von Zugfahrten geeignet. Demnach stelle es innerhalb des Zielfahrplans nicht, wie einwenderseitig vorgetragen, einen Mangel dar, wenn Züge zwar über die Tunnelstrecke Stuttgart-Mitte-Untertürkheim geführt werden, die Personenzugwendegleise aus dieser Richtung aber nicht zu erreichen seien. Für das Vollziehen der Wende käme es auf die Personenzugwendegleise nicht an.

Einwender wollen im dritten Gutachterentwurf zum Zielfahrplan Deutschlandtakt darüber hinaus mehrere Züge identifiziert haben, die vom Hauptbahnhof Stuttgart als Leerfahrten zum Wenden nach Nürtingen gefahren werden müssen. Grund hierfür seien Trassenkonflikte wegen gleichzeitiger Zugfahrten in Richtung Esslingen. Dieser Umstand belege die mangelhafte Anbindung des Tiefbahnhofs an den Abstellbahnhof und belaste die Betreiber darüber hinaus mit unnötigen Betriebskosten. Für die Vorhabenträgerin sind derartige Fahrten nicht ersichtlich bzw. notwendig.

### **2.3.3 Variante Umstieg 21**

Auch in diesem Anhörungsverfahren wurde von zahlreichen Einwendern die sog. Variante Umstieg 21 als Alternativkonzept für das Gesamtvorhaben Stuttgart 21 in das Anhörungsverfahren eingebracht. Kern dieser Variante ist die Beibehaltung des Kopfbahnhofs unter gleichzeitige Modifizierung der Infrastruktur; für die bereits umgesetzten Bauleistungen des Vorhabens wird eine alternative Nutzung vorgeschlagen. Die Planung habe mehrere Vorteile, so sei sie zum einen kostensparend, städtebaulich verträglicher und darüber hinaus auch leistungsfähiger.

Das Konzept stellt im Ergebnis eine Weiterentwicklung der bisher unter Konzept K21 bekannten Variante dar – unter Beibehaltung des Kopfbahnhofs. Die für den Tiefbahnhof bereits ausgehobenen Baugruben sollen genutzt und der bestehende Kopfbahnhof nach unten erweitert und zu einem multimodalen Verkehrsknoten ausgebaut werden.

Die unteren Ebenen sollen für Fahrräder, PKWs und Busverkehr genutzt und die bisherigen Bahnsteige wieder an den Bonatzbau angeschlossen werden. Auch am Bahnhofsgebäude selbst sieht die Variante einige Veränderungen vor - so u.a. ein über den Bahnsteigen befindliches Glasdach. Nord- und Südflügel sollen wiederhergestellt werden und der Anschluss der Neubaustrecke über die Neckartalbestandsstrecke an den Kopfbahnhof erfolgen. Des Weiteren sieht diese Variante einen Ausbau der S-Bahn über Neuhausen an den Wendlinger Bahnhof vor, was einen sog. Ringschluss der S-Bahn bis ins Neckartal ermöglichen soll. Zur schnelleren Anbindung an den Flughafen ist eine sog. Express-S-Bahn vom Hauptbahnhof ohne Zwischenhalt zum Flughafen vorgesehen. Die sog. Panoramastrecke soll mit mehreren Haltestellen ausgestattet und für den Nahverkehr nutzbar gemacht werden. Die Zulaufbereiche des Kopfbahnhofs sollen um zusätzliche Gleise erweitert und der bestehende Rosensteintunnel aufgeweitet werden.

Im Jahr 2018 wurde das Konzept angesichts des weiter voranschreitenden Baufortschritts angepasst und um Vorschläge zur weiteren Nutzung der Tunnel und zur Nutzung der Baufelder und Baugruben für City-Logistik-Flächen ergänzt. Das Einsparpotential dieser Variante wird gegenüber der Antragslösung mit ca. 5 Mrd. € beziffert. Weitere Einzelheiten dieser Variante sind der Internetseite [www.umstieg-21.de](http://www.umstieg-21.de) zu entnehmen.

Die Vorhabenträgerin ist dieser Variante bereits in den vorangegangenen Anhörungsverfahren entgegengetreten. Zum einen würde die Beibehaltung eines Kopfbahnhofs dessen strukturelle Prinzipschwäche perpetuieren und zum anderen wäre eine Einstellung der laufenden Bauarbeiten weder sinnvoll noch wirtschaftlich darstellbar.

Unverändert vermag auch die Anhörungsbehörde in der Alternative „Umstieg21“ keine sich aufdrängende, vorzugswürdige Variante im Vergleich zur bereits genehmigten Lösung zu erkennen. Wie bereits oben dargelegt, war zum Zeitpunkt der Planfeststellung für den PFA 1.1 bekannt, dass die Antragsvariante vergleichsweise kostenintensiver ist als die Beibehaltungsvarianten. Der Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1.1 und die mit der Variantenbetrachtung einhergehende Kostenthematik wurden vom VGH Baden-Württemberg überprüft und für rechtmäßig befunden. Losgelöst hiervon drängt sich die Variante „Umstieg21“ auch aus anderen Gründen nicht als vorzugswürdig auf. Legt man die – vom VGH Baden-Württemberg für legitim erachteten - Planungsziele als Maßstab zugrunde, zeigt sich, dass die vorgeschlagene Variante diesen nicht so gut zu entsprechen vermag als dies bei der Planfeststellungslösung der Fall ist. So sieht die Variante „Umstieg21“ beispielsweise vor, den Wartungs- und Abstellbahnhof am Rosensteinpark nur

um etwa die Hälfte zurückzubauen, wohingegen die Antragsvariante den kompletten Rückbau des Abstellbahnhofes beinhaltet. Dies und insbesondere der Verbleib der Bahnanlagen ermöglichen bei der Alternative weit weniger freiwerdendes Flächenpotential zur Schaffung städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen als dies bei der Planfeststellungslösung der Fall ist. Mithin wird das städtebauliche Planungsziel durch die Variante nicht in dem angestrebten Umfang erreicht. Auch die als weiteres Planungsziel angestrebte Anbindung des Stuttgarter Flughafens an den Fern- und Nahverkehr kann durch die Alternativlösung nicht erreicht werden. Damit wird eines der zentralen Planungsziele verfehlt. Diese Gesichtspunkte rechtfertigen nach Auffassung der Anhörungsbehörde die Annahme, dass es sich bei der vorgeschlagenen Alternative um keine Variante handelt, die sich der Vorhabenträgerin als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen muss. Im Übrigen verweist die Anhörungsbehörde auf die Ausführungen des VGH Baden-Württemberg in seinem Urteil vom 04.12.2018 (Az.: 5 S 1981/16), wonach das Fortschreiten eines Projekts bei der Überprüfung der Varianten sowie der (neuerlichen) Abwägung einen eigenständigen und fortlaufend gewichtigeren Abwägungsbelang darstellt. So ist eine verfehlte Planung zwar nicht alleine aus dem Umstand der vorgerückten Planverwirklichung fortzusetzen, allerdings muss den Zwangspunkten im Rahmen der nachfolgenden Abschnitte bei der Abwägung Rechnung getragen werden. Dabei fallen die Zwangspunkte umso stärker ins Gewicht, je weiter sich die Planung von Abschnitt zu Abschnitt verfestigt. Auch unter diesem Aspekt vermittelt sich die Variante nicht als evident vorzugswürdig.

#### **2.3.4 Variante „Götz“**

Auch in diesem Anhörungsverfahren war die sog. Variante Götz Einwendungsgegenstand. Es wurde angeregt, sich nochmals mit dieser Variante zu befassen - dies insbesondere vor dem Hintergrund der komplexen Frage der Grundwasserentnahme bzw. des Wasserhaushalts im Bereich des Tiefbahnhofs. Die Einwender und Verfechter dieser Variante führen aus, dass für diese ein wesentlich geringerer Eingriff in das Grundwasser notwendig sei. Daneben sprächen auch sicherheitsspezifische Gesichtspunkte – so etwa bei Brand- und Katastrophenfällen - für diese Alternative.

Die oben genannten Punkte sind auch mit dem Vorwurf verknüpft, dass die in der Alternativenbetrachtung der Vorhabenträgerin geprüfte Variante Götz in kaum einem Punkt der – von den Einwendern eingebrachten – Variante Götz entspreche. So wird vorgetragen, dass bspw. die Lage der Bahnsteighalle in den Antragsunterlagen in wesentlicher Hinsicht von dem abweiche, was von den Einwendern in den

Planfeststellungsverfahren der Abschnitte 1.1 und 1.2 entwickelt und in den jeweiligen Erörterungsverhandlungen diskutiert wurde. So ignoriere die Vorhabenträgerin vorgegebene Zwangspunkte, indem die Bahnsteighalle zu stark gedreht worden sei mit der Folge, dass die Bahnsteighalle sowohl den Bahnhofsturm als auch den Bonatzbau schneide. Darüber hinaus seien beispielsweise die einwenderseits vorgeschlagenen Ausführungen der an die Bahnsteige anschließenden Weichenzonen, der Stadtbahnhaltestelle und –trassen, des Dükers Nesenbach sowie der B14 Bahntrogunterführung nicht berücksichtigt worden. Aus der Gesamtschau der vorgenannten und weiteren Kritikpunkte ergebe sich, dass die von den Einwendern tatsächlich vorgetragene (und weiterentwickelte) Variante Götz gegenüber der in den Antragsunterlagen dargestellten Variante in der überwiegenden Zahl der Punkte mindestens gleichwertig, wenn nicht sogar überlegen sei.

Die Variante Götz ist bereits in den Genehmigungsverfahren zum PFA 1.1, PFA 1.2 sowie PFA 1.6a betrachtet und beurteilt worden. Es handelt sich hierbei um eine Variante, bei der der Tiefbahnhof als Durchgangsbahnhof im Vergleich zur Planfeststellungslösung leicht gedreht zum Liegen kommt. Der Südkopf des Bahnhofs befindet sich bei dieser Variante dabei im Bereich der Zufahrt des Wagenburgtunnels, die Gradienten des DB-Tunnels soll ab der Überwerfung mit der S-Bahn neigungsfrei in Richtung Gablenberg verlaufen.

Den Einwendern ist zuzugestehen, dass die Variante in Bezug auf die Grundwasserthematik Vorteile zeitigt. Dies ergibt sich bereits aus dem Umstand, dass der DB-Tunnel bei der Variante Götz höher liegt und somit eine geringere Grundwasserabsenkung erforderlich ist. Wie im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.1 vom 28.01.2005 (S. 210) dargelegt, müsste im Mittel ca. 3 Meter weniger in das obere Grundwasser und in den Druckspiegel des Mineralwasseraquifer eingegriffen werden. Hieraus ergibt sich in der Folge auch eine Verringerung der Potenzialumkehr des Mineralwasseraufstieges. Auch der Düker des Nesenbachs könnte bei dieser Variante (in Abhängigkeit von der Führung der Stadtbahn) kürzer als bei der Antragslösung ausgeführt werden. Diese wasserwirtschaftlichen Vorteile werden allerdings zum Teil wiederaufgezehrt. So zum einen durch die bei dieser Variante erforderliche Tieferlegung des B 14-Tunnels und zum anderen durch die notwendige Tieferlegung der Stadtbahn. Die Vorhabenträgerin hat hierzu vorgetragen, dass zur Variante Götz keine neuen Erkenntnisse vorlägen und damit ein erneutes Aufgreifen dieser bereits verworfenen Variante nicht geboten sei. Die inzwischen mehrjährige Bauwasserhaltung im Stuttgarter Talkessel zeige im Übrigen, dass die von Einwenderseite befürchteten nachteiligen

Auswirkungen auf die Heil- und Mineralquellen gerade nicht eingetreten seien. Schließlich verweist sie auf ihre ausführlichen Stellungnahmen in Bezug zur Variante Götz in den vorangegangenen Planfeststellungsverfahren (vgl. Erörterungstermin zu PFA 1.1/1.2, Protokoll vom 08.04.2003, S. 94; Erörterungstermin zu PFA 1.5/1.6a, Protokoll vom 29.03.2004 S. 188, nebst hierzu am 31.03.2004 übergebener Unterlagen).

Die Auffassung der Vorhabenträgerin, wonach zur Variante Götz keine grundsätzlich neuen Erkenntnisse vorlägen, wird von der Anhörungsbehörde geteilt. Die Einwender haben zwar, wie oben ausgeführt, einzelne Modifizierungen zu dieser Variante vorgetragen, diese Modifizierungsvorschläge bewegen sich jedoch gleichsam an der planerischen Peripherie dieser Variante und berühren nicht deren Kerngefüge. Die in den vorangegangenen Verfahren zugrunde gelegten abwägungsleitenden Gesichtspunkte und das damit einhergehende Abwägungsergebnis werden hierdurch nicht in Frage gestellt. Im Übrigen wurde bereits im vorangegangenen Kapitel dargelegt, dass ein fortgeschrittenes Projektstadium einen eigenständigen Abwägungsbelang darstellt und dieser im Zuge einer sich verfestigenden Planung an Bedeutung gewinnt. Auch unter diesem Blickwinkel erweist sich die Variante Götz nicht als evident vorzugswürdige Variante.

### **2.3.5 Sonstige eingebrachte Alternativen bzw. Lösungsvorschläge**

Einwenderseitig wurde kritisiert, dass in den Antragsunterlagen zum PFA 1.6b die Angaben zur Variantenwahl der bereits genehmigten Planfeststellungsabschnitte teilweise veraltet bzw. nicht angepasst seien. Die von Einwenderseite vorgeschlagenen Varianten hätten nicht in ihrer zwischenzeitlich modifizierten Ausgestaltung Eingang in die Planunterlagen gefunden. So sei versäumt worden, die Variante „Lokale Agenda“ in den Erläuterungsbericht mit aufzunehmen. Für den Stadtbereich bzw. den Hauptbahnhof wird hier beispielsweise der Bau einer zusätzlichen zweigleisigen Verbindung zwischen dem Kopfbahnhof und Bad Cannstatt mit einer provisorischen Anbindung an den bestehenden Wartungs- und Abstellbahnhof und die Ertüchtigung der Engpässe Feuerbach-Zuffenhausen und Nordbahnhof angeregt. In Kapitel 2.1.4 und 2.1.5 finden sich Ausführungen zu den Vorschlägen für den Filderbereich.

Die Vorhabenträgerin hat sich gegen den Vorwurf mangelhafter bzw. veralteter Planunterlagen verwahrt und ausgeführt, dass den im Rahmen der Variantendiskussion zu betrachtenden Alternativen ausreichend Raum gegeben wurde. Zwar seien in den Planunterlagen einige Varianten nicht erneut angesprochen worden, dies sei aber aus unterschiedlichen Erwägungen heraus plausibel und vertretbar. So müsse nicht jede



Unterart der Beibehaltung des Kopfbahnhofs dargestellt und geprüft werden, wenn schon im Rahmen der sog. Grobanalyse absehbar sei, dass die eingebrachten Alternativen die Planungsziele augenscheinlich verfehlten und damit ausschieden.

Soweit die Variante „Lokale Agenda“ Ausführungen zum Stadtbereich bzw. Hauptbahnhof enthält, stellt diese nach Auffassung der Anhörungsbehörde nur eine (Unter-)Variante der Umgestaltung des Kopfbahnhofs dar. Sie teilt daher mit allen „Beibehaltungslösungen“ deren konzeptionelle Nachteile im Vergleich zu der Verkehrsgunst eines modernen Durchgangsbahnhofs mit seinen Verbesserungen im Zulauf und den durch den Ringverkehr ermöglichten betrieblichen Optimierungen. Die Anhörungsbehörde vermag in den einwenderseitig vorgebrachten Einlassungen weder den Nachweis von Verfahrensfehlern bzw. mangelhafter Unterlagen (A.2.2.2) noch den Vortrag neuer, sich als eindeutig vorzugswürdig aufdrängender Alternativen zu erkennen. Die die Varianten prägenden und ihre planerischen Eigenschaften in grundlegender Weise skizzierenden Punkte waren bereits Gegenstand vorangegangener Anhörungs- und Genehmigungsverfahren. Der Vorhabenträgerin ist es nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht verwehrt, die Varianten im Zuge eines gestuften Abschichtungsprozesses zu prüfen und in diesem Rahmen auch nicht weiter auf Modifizierungen einzugehen, sofern diese den maßgebenden Kern der jeweiligen Variante unberührt lassen und die jeweilige Variante bereits in vorangegangenen Prüfschritten ausgeschieden wurde.

### **2.3.6 Abschließende Bewertung**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Planfeststellungsbeschluss vom 28.01.2005 den von der Vorhabenträgerin beantragten Durchgangsbahnhof im PFA 1.1 genehmigt, weil sich keine der anderen Alternativen für die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart als vorzugswürdig aufgedrängt hatte. Mit seinen Entscheidungen vom 06.04.2006 (Az. 5 S 847/05, 848/05 und 596/05) hat der VGH Baden-Württemberg dies bestätigt und ist auch angesichts der oben dargestellten jüngsten Entwicklungen und Einwände dabei geblieben, dass jedenfalls keine neuen Tatsachen vorliegen, die einen Widerruf oder eine Rücknahme der Entscheidung gebieten (Urt. v. 03.07.2014, Az. 5 S 2429/12, juris). Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Entscheidung bestätigt (BVerwG, Beschl. v. 27.05.2015, Az: 3 B 5/15, juris). Auch in seinem jüngsten Urteil zum PFA 1.3a hat der VGH Baden-Württemberg nochmals die planungsrechtliche Legitimität des Tiefbahnhofs bestätigt (Urt. v. 04.12.2018, Az. 5 S 1981/16)). Die Anhörungsbehörde erachtet die in den vorgenannten Entscheidungen dargelegten Gründe für tragend und ist ebenfalls der

Auffassung, dass keiner der oben dargestellten bzw. neu hinzugekommen Umstände und Einwende zu einer grundlegend anderen Alternativenbewertung für den Bahnknoten Stuttgart führt.

## **2.4 Varianten im Filderbereich**

Neben den originär den Planfeststellungsabschnitt 1.6b betreffenden Aspekte, sind insbesondere mit Blick auf die Führung der Gäubahntrasse sowie die Anbindung des Flughafens Einwendungen erhoben worden. So könne die Variantenuntersuchung im Filderbereich keinesfalls als abgeschlossen und entschieden betrachtet werden. Zum jetzigen Zeitpunkt lägen bessere Varianten vor, als dies insbesondere bei Beginn der Verfahren zu den PFA 1.1 und 1.6b der Fall gewesen sei.

Im Rahmen der Alternativenprüfung für die Gesamtkonzeption des Projekts wurde bereits dargelegt, dass die Führung der Gäubahn über den Flughafen sowie die bereits im PFA 1.3a enthaltene Bündelung der Neubaustrecke mit der Bundesautobahn 8 und die Anbindung des Flughafens an die Neubaustrecke rechtlich nicht zu beanstanden sind. Auf die Entscheidung, den Bahnknoten Stuttgart in der Variante durch den Bau eines neuen Durchgangsbahnhofs an Stelle des bestehenden Kopfbahnhofs umzugestalten, wurde bereits eingegangen. Auf dieser Grundlage hat die Vorhabenträgerin auf einer weiteren Stufe eine Reihe von Varianten für die Streckenführung der Gäubahn über die Fildern zum Flughafen untersucht. Die im Regionalbereich Filder geprüften Varianten sind im Erläuterungsbericht Teil 2 (S. 124 ff.) detailliert dargestellt und bewertet.

Einwenderseits wird angeführt, dass die Zerschneidung wertvoller landwirtschaftlicher Flächen im Filderbereich durch die vom NABU in das Verfahren eingebrachte „Variante Bündelung und Haltepunkt im Filderbereich“ bestmöglich gemindert werden könnte. Darüber hinaus könne die Verknüpfung der „Verkehrsträger Luft und Schiene“ auch beispielsweise mit einem Haltepunkt auf den Fildern nördlich der Bundesautobahn im Bereich des Boschparkhauses erreicht werden. Dieser Haltepunkt biete zeitliche, bauliche, finanzielle und sicherheitstechnische Vorzüge.

Hierauf erwidert die Vorhabenträgerin, dass die Streckenführung der Trasse im Filderbereich bzw. die Anbindung des Flughafens Gegenstand der PFA 1.2 bis 1.4 seien und insofern auf die dortige Variantendiskussion verwiesen werde. Zudem hätten die angesprochenen Varianten keine Auswirkungen auf den Bahnknoten Stuttgart und damit auf die Lage des Abstellbahnhofs Untertürkheim. Der Abstellbahnhof Untertürkheim würde

erst in Frage gestellt, wenn die sich bereits in Bau befindenden PFA 1.1, 1.5 und 1.6a veränderten, da sich dadurch die Zuführungen in den Abstellbahnhof nicht mehr wie heute gestalten würden. Die Errichtung des Abstellbahnhofs Untertürkheim werde jedoch in jedem Fall erforderlich.

Die „Lokale Agenda“ schlägt vor, insbesondere im Filderbereich die Reihenfolge der zu genehmigenden Abschnitte zu ändern. Hierbei sei bspw. die Rohrer Kurve als vorgezogene Einzelmaßnahme zur Umsetzung eines Direktanschlusses des Flughafens von Böblingen bzw. Sindelfingen zu betrachten. Daneben werden weitere Vorschläge, wie insbesondere die gegenüber der Errichtung des Fernbahnhalts am Flughafen dringendere Realisierung der S-Bahn Verlängerung nach Bernhausen-Neuhausen-(Denkendorf-Esslingen) oder die Realisierung einer doppelgleisigen und höhenfreien Anbindung der Neckartalbahn an die Neubaustrecke unterbreitet. Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass die angesprochenen Varianten und Anregungen keine Auswirkungen auf den Bahnknoten Stuttgart und damit auf die Lage des Abstellbahnhofs Untertürkheim hätten. Auch die Anhörungsbehörde ist dieser Auffassung. Keine der in diesem Verfahren zum Filderbereich eingebrachten Modifikationen und Varianten hat Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Wahl der Alternativen des antragsgegenständlichen Abstellbahnhofs in Untertürkheim. Die in diesem Verfahren beispielsweise aufgeworfenen Fragestellungen zur künftigen Führung der Gäubahn oder zur Gestaltung des Fernbahnhofs werden im Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt 1.3b behandelt. Zur Frage der Abschnittsbildung finden sich weitere Ausführungen in Kapitel (A.2.2.5).

## **2.5 Varianten zur Anbindung der Neckarvororte**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum PFA 1.6a hat die Vorhabenträgerin für die Streckenführung vom Hauptbahnhof zu den Neckarvororten Wangen, Ober- und Untertürkheim und den Anschluss an die bestehende Strecke im Neckartal eine Tunnel- und eine Brückenlösung sowie eine Kombination aus beiden geprüft. Letztlich wurde die Tunnellösung präferiert, da durch die gestreckte Linienführung für den Tunnel vom Hauptbahnhof bis zum Abzweig Wangen verkehrliche Vorteile durch die Erreichbarkeit höherer Geschwindigkeiten möglich sind. Auch mit Blick auf den Städtebau, den Lärmschutz, den Natur- und Landschaftsschutz sowie den Denkmalschutz stellte die Tunnelvariante die eindeutig vorzugswürdige Lösung dar. Nach Prüfung weiterer kleinräumiger Varianten der Tunnellösung erließ das Eisenbahn-Bundesamt mit Entscheidung vom 16.05.2007 den mittlerweile bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.6a.

Einwenderseits wurde in diesem Anhörungsverfahren die Gestaltung der Rampe zur Remsbahn kritisiert, diese stelle einen planerischen Missgriff dar. Sie habe ein zu steiles Profil. Überschlägige Rechnungen hätten ergeben, dass die Rampe eine Steigung von 15,7 ‰ aufweise, zulässig sei hingegen gem. § 7 Abs. 1 der EBO lediglich eine Neigung von höchstens 12,5 ‰. Dies habe zur Folge, dass schwerer Güterverkehr die Rampe nicht passieren könne. Dieser Mangel sei zum Zeitpunkt der Antragsgenehmigung im PFA 1.6a nicht ersichtlich gewesen. Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass die Rampen bereits im PFA 1.6a bestandskräftig planfestgestellt wurden. Mit der 12. Planänderung „Interregio Kurve“ seien technische Anpassungen an dem Brückenbauwerk erfolgt. Dabei wurde das eigentliche Brückenbauwerk um zehn Meter verlängert und damit die Rampen um zehn Meter verkürzt worden, wobei die Neigung der Rampen weiterhin regelkonform ausgeführt werden konnte. Eine Befahren der Rampe sei mit allen Zugarten ohne Hilfsmittel möglich. Auch die im Zuge der 12. Planänderung vorgenommenen Anpassungen an der Rampe seien von den beteiligten Trägern öffentlicher Belange im Verfahren nicht kritisiert worden. Mit bestandskräftigem Bescheid vom 26.07.2017 sei diese Änderung vom EBA positiv entschieden worden. Darüber hinaus weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass es sich bei § 7 Abs. 1 EBO nur um eine Soll-Vorschrift handelte, die gerade die Möglichkeit von Abweichungen eröffne, um örtlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen. Das Gebrauchmachen von dieser gesetzlich vorgesehenen Abweichungsmöglichkeit könne schwerlich zugleich „planerischer Missgriff“ sein.

Unter Bezugnahme auf die Zuführung von Bad Cannstatt zum Abstellbahnhof wurde einwenderseits die Befürchtung laut, dass die dort vorgesehenen Baumaßnahmen den Umbau und die Verlegung der S-Bahn-Trasse von und nach Esslingen erforderlich machten, was infolgedessen den S-Bahn-Verkehr für mindestens ein Jahr stark beeinträchtigte. Die Vorhabenträgerin repliziert hierauf, dass ein Umbau und eine Verlegung der S-Bahn Trasse von und nach Esslingen durch den Bau des Abstellbahnhofs nicht notwendig seien. Die Anhörungsbehörde weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Zuführung von Bad Cannstatt zum Abstellbahnhof Gegenstand des mittlerweile bestandskräftig planfestgestellten PFA 1.6a ist.

Soweit einwenderseits vorgetragen wurde, die Zuführung von Bad Cannstatt zum Abstellbahnhof und die damit verbundenen Auswirkungen auf den S-Bahn Verkehr hätten nicht innerhalb des PFA 1.6a sondern innerhalb des hier antragsgegenständlichen Abschnitts behandelt werden müssen, wird auf Kapitel A.2.2.5 verwiesen.

Auch die einwenderseits geäußerte Befürchtung, die im Zuge der Errichtung der Zuführung Untertürkheim erforderliche Unterquerung der Fernbahn-Bestandsstrecke berge – ähnlich dem Ereignis bei Rastatt im Jahr 2017 - die Gefahr eines Tunnelleinsturzes und damit weitreichende Folgen für den hierauf verkehrenden Schienenverkehr, bezieht sich auf den bestandskräftig planfestgestellten PFA 1.6a. Die Vorhabenträgerin verweist hier zutreffender Weise darauf, dass die Fragen der Überdeckung im dortigen Verfahren geklärt und abschließend entschieden wurden. Ein Einbruch wie in Rastatt – dort erfolgte der Vortrieb mit einer Tunnelvortriebsmaschine - sei bereits aufgrund der hier gewählten bergmännischen Vortriebsweise nicht zu befürchten gewesen.

## **2.6 Varianten bei der Standortwahl und Gestaltung des Abstellbahnhofs**

Die Vorhabenträgerin hat für den Abstellbahnhof insgesamt drei Standorte untersucht (vgl. Erläuterungsbericht Teil III, 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.

Einwenderseits wird vorgetragen, dass auch für den ursprünglich am Standort in Untertürkheim vorgesehenen „Technischen Service Punkt“ sowie die Tankanlage Standorte außerhalb des Ringkonzepts gefunden wurden. Dieser Umstand spreche dafür, dass sich damit auch für die Abstellanlage Flächen außerhalb des Ringkonzepts finden ließen. Diesbezüglich verweist die Vorhabenträgerin darauf, dass wesentliche Funktion des Abstellbahnhofs Untertürkheim das betriebliche Wenden und Abstellen der Züge sei, 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 weiteren Funktionen des Abstellbahnhofs, hierzu gehöre insbesondere das Reinigen der Züge, könnten im Rahmen der vorgenannten Abstell- und Wendevorgänge erledigt werden. Aus diesem Grund spiele es bei der Variantenentscheidung letztlich keine Rolle, ob etwa ein technischer Service im Abstellbahnhof Untertürkheim zur Verfügung gestellt werden kann oder nicht. Für die Anhörungsbehörde ist vor diesem Hintergrund nicht erkennbar, dass die Vorhabenträgerin weitere Standorte bzw. Varianten in ihre Untersuchung hätte einbeziehen müssen.

### **2.6.1 Erreichbarkeit der planerischen Ziele**

Nachdem die Anhörungsbehörde im vorstehenden Kapitel dargestellt hat, welche groß- und kleinräumigen Alternativen die Vorhabenträgerin in der Planung untersucht hat, wird folgend nachvollzogen, inwieweit diese die von der Vorhabenträgerin aufgestellten Ziele erreichen, welche Vor- und Nachteile jeweils gesehen werden und welche davon entscheidendes Gewicht haben.

Mit Verwirklichung der Antragsvariante können Tief- und Abstellbahnhof jeweils beidseitig über einen Ringverkehr miteinander verknüpft werden. Damit wird das unter C.1.2.1 dargestellte betriebliche Planungsziel der Optimierung der Betriebsabläufe im Bahnknoten Stuttgart ermöglicht. Die Nullvariante lässt die Einrichtung eines Ringverkehrs nicht zu (siehe Kapitel C.1.3.2). 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 nach Auffassung der Anhörungsbehörde 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 wie vorstehend ausgeführt eben nicht ohne erhebliche Nachteile erreichbar.

Hieran Vermag auch die Diskussion um eine zusätzliche unterirdische Ergänzungsstation nichts zu ändern. Der Vertreter des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg hat im Erörterungstermin zu diesem Verfahren keineswegs – wie von der Einwenderseite im Nachgang dargestellt – vorausgesetzt, dass das bestehende Gleisvorfeld für dieses Zukunftsszenario weiterhin dem Bahnverkehr zur Verfügung stehen muss. Die Aussage

war hier lediglich, dass die baulichen Voraussetzungen für eine unterirdische Ergänzungsstation bewahrt werden müssen. Wie von der Vorhabenträgerin zutreffenderweise ausgeführt, gehört hierzu beispielsweise, dass bei der Neubebauung des Areals durch die Landeshauptstadt Stuttgart planerische Vorsorge getroffen wird, um den für eine unterirdische Ergänzungsstation benötigten Platz nicht unnötig durch Tiefgeschosse zu belegen. Die Vorhabenträgerin argumentiert richtig, dass für den gedachten Fall einer technisch möglichen Anbindung, der Abstellbahnhof am Rosensteinpark allein von dieser Ergänzungsstation erreichbar wäre. Einen Ersatz für den Abstellbahnhof in Untertürkheim stellt der Abstellbahnhof am Rosensteinpark auch in diesem Szenario nicht dar.

Nach Auffassung der Vorhabenträgerin trifft der in einer Vielzahl an Einwendungen erhobene Vorwurf, der Abstellbahnhof mache in der beantragten Form im Vergleich zu den bestehenden Anlagen unnötigen Rangieraufwand erforderlich und führe zum Verlust der optimalen höhenfreien Verknüpfung der Bestandsanlagen, nicht zu. 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 (zur Anbindung des Abstellbahnhofs Untertürkheim vgl. Kapitel C.1.3.2). Wesen des Durchgangsbahnhofs und des korrespondierenden Abstellbahnhofs sei, dass der vor dem Zug liegende Fahrweg immer frei sei. Bei der Nutzung der Fahrwege hätten die Netzzugangsberechtigten die Wahl, ob sie ihre Fahrt über Stuttgart hinaus fortsetzen, oder im Abstellbahnhof enden lassen möchten. Die neue leistungsfähige Infrastruktur trage dazu bei, Kosten für Zugmaterial und Personal zu reduzieren, da gegenüber dem Bestandsbahnhof in der gleichen Zeit mehr Verkehrsleistungen bereitgestellt werden könnten. Ein Einfluss auf die Umsetzbarkeit des Deutschlandtakts sei nicht zu befürchten, da dieser nur von fahrplanmäßigen Fahrten bestimmt werde. Die betrieblichen Vor- und Nachläufe spielten bei der Bereitstellung von Zügen für den Deutschlandtakt keine Rolle, sondern hätten nur Auswirkungen auf die Anzahl einzusetzender Zügeinheiten.

Dass die derzeitigen bestehenden Abstellmöglichkeiten am Rosensteinpark nicht länger genutzt werden könnten, bzw. nicht erreichbar wären, darf nach Ansicht der Einwender nicht zur Begründung der Antragslösung herangezogen werden. So sei noch gar nicht absehbar, dass die Bestandsanlagen tatsächlich nicht mehr weiter genutzt werden könnten. Dies hänge zunächst von der endgültigen Aufgabe und Stilllegung des



Kopfbahnhofs ab. Hierfür sei der Nachweis eines fehlenden Verkehrsbedarfs erforderlich, der jedoch noch nicht durch rechtskräftige Entscheidung erbracht worden sei. Es sei zu erwarten, dass zur Bewältigung des künftigen Schienenverkehrs der oberirdische Kopfbahnhof zumindest in Teilen erhalten werden müsse.

Die Vorhabenträgerin ist dem entgegengetreten und argumentiert, dass nach Inbetriebnahme des Vorhabens die Gleisanlagen des Wartungs- und Abstellbahnhofs Rosensteinpark nicht mehr gebraucht würden und diese sich auch nicht in das Ringkonzept integrieren ließen. Diese seien daher von Bahnbetriebszwecken freizustellen. Der Rückbau der bestehenden oberirdischen Gleisanlagen werde Gegenstand gesonderter Genehmigungsverfahren sein, in welchen auch eventuelle Einwände geltend gemacht werden könnten (vgl. hierzu BVerwG Urt. v. 05.07.2018, Az. 3 C 21.16; VG Stuttgart, Urt. v. 09.08.2016, Az. 13 K 2947/12). Im Zuge der Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart würden die vorhandenen Bahnanlagen nicht stillgelegt, sondern vielmehr umgebaut. Alle bahnspezifischen Nutzungen und Verbindungen im Bahnknoten Stuttgart seien nach Inbetriebnahme des Projekts weiterhin möglich, wenn auch nicht mehr am exakt gleichen kleinräumigen Ort. Stilllegungsverfahren seien somit nicht erforderlich. Ein Abwägungsfehler in der Variantendiskussion bestehe also nicht, zumal das Erfordernis eines vermeintlichen Stilllegungsverfahrens keine Auswirkungen auf die Variantenabwägung hätte. Zur Frage der Erforderlichkeit eines Stilllegungsverfahrens vgl. auch Kapitel C.1.2.2.6.

Wie bereits in Kapitel C.2.1 dargestellt, findet die Betrachtung der kleinräumigen Varianten vor dem Hintergrund der bereits bestandskräftig planfestgestellten und im Bau befindlichen Abschnitte statt. Es ist daher nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin diese Prämisse ihrer Variantenbetrachtung zugrunde gelegt hat.

Dies gilt auch für 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.

Resümierend bleibt aus Sicht der Anhörungsbehörde festzustellen, 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.

Wie eingangs unter C.2.1 bereits dargestellt, ist es 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 vorstehende 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.

### **2.6.2 Private und weitere öffentliche Belange**

Es ist darüber hinaus nicht erkennbar, dass die Vorhabenträgerin mit Blick auf die berührten privaten und öffentlichen Belange unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten Zugeständnisse bzw. Abstriche bei der Verfolgung ihrer Planungsziele machen müsste.

Hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit und den damit verbundenen Eigentumsbetroffenheiten entfaltet die Antragsvariante Vorteile. Bereits während der Planung des Abstellbahnhofs wurde das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Stuttgart Bad Cannstatt mit dem Stadtquartier Neckarpark städtebaulich überplant. Dort entstehen seit dem Jahr 2017 großflächig Geschäfts- und Wohngebäude, die einer Inanspruchnahme der Fläche nunmehr entgegenstehen. Auf der antragsgegenständlichen Fläche in Untertürkheim hingegen befindet sich bereits Gleisinfrastuktur. Der Abstellbahnhof kann hier ohne dauerhafte Inanspruchnahme von Eigentumsflächen Dritter umgesetzt werden.

Dass ein Projekt dieser Größenordnung auch mit Eingriffen verbunden ist, liegt gleichsam in der Natur der Sache und wird von der Vorhabenträgerin auch eingeräumt. Nach Auffassung der Anhörungsbehörde sind diese Belastungen jedoch entweder kleinformatig, 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 zunächst 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 Anhörungsbehörde ist daher gesamtaldierend der Auffassung, dass diese Eingriffe im Interesse der planerischen Zielsetzung hingenommen werden können. (Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf die jeweiligen Fachkapitel verwiesen).

Der Vollständigkeit halber sei zu den variantenbezogenen Einwendungen noch folgendes angemerkt:

Wie bereits in Kapitel C.1.3 ausgeführt, wurde mit Blick auf die Leistungsfähigkeit des antragsgegenständlichen Abstellbahnhofs geltend gemacht, der Wegfall der Wartungskapazitäten stelle gegenüber dem bestehenden Abstell- und Wartungsbahnhof am Rosensteinpark einen Nachteil dar. Die Vorhabenträgerin hat hierzu plausibel und nachvollziehbar dargestellt, dass am Standort in Untertürkheim kein Bedarf an Wartungskapazitäten besteht (vgl. C.1.3.3). Soweit einwenderseits geltend gemacht wird,

die Antragsvariante stelle gegenüber der Beibehaltung des Wartungs- und Abstellbahnhofs am Rosensteinpark einen Nachteil dar, da sie zu einem Rückbau vorhandener Güterverkehrskapazitäten führe, wird auf die Ausführungen in Kapitel C.1.3.4 verwiesen.

Im Erörterungstermin wurde vorgetragen, dass bei der Entscheidung für die Antragsvariante *zukünftige* Entwicklungen des Güterverkehrs zu berücksichtigen seien. Hier gingen langfristig potentiell für den Güterverkehr nutzbare Flächen verloren. Die Dachstrategie „Starke Schiene“ der Deutsche Bahn AG sehe jedoch eine Steigerung der Verkehrsleistung im Güterverkehr um 70% vor, die unter anderem großes Einsparpotential beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß biete. Der Einwender führt an, dass die Flächen auch für City-Logistik Konzepte geeignet seien, womit eine innerstädtische verkehrliche Entlastung und Luftreinhaltung ermöglicht werde. In diesem Zusammenhang macht die Vorhabenträgerin zunächst geltend, dass das Gesamtprojekt durch die zusätzliche Infrastruktur insgesamt Kapazitäten freisetze, die auch bei einer eventuellen zukünftigen Steigerung des Schienengüterverkehrs genutzt werden könnten. Sie führt darüber hinaus zutreffenderweise aus, dass ein Vorhaben nicht alle Verkehrsarten gleichermaßen fördern müsse. Dem Allgemeinen Eisenbahngesetz folgend (vgl. § 1 Abs. 1 AEG), müsse ein Vorhaben zunächst einmal der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene im Allgemeinen dienen. Die Anhörungsbehörde ist ebenso wie die Vorhabenträgerin 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 aus, dass derlei Entwicklungsmöglichkeiten im Güterverkehrskonzept des Landes nicht vorgesehen seien. Das Land

gehe vielmehr von der Realisierung des Projekts Stuttgart 21 aus. Dies sei in der Sache richtig, da der Hafen Stuttgart weiterhin – wie bisher – an das Schienennetz angeschlossen bleibe und die „Pufferung“ von Zügen auch andernorts möglich sei.

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 - nach Auffassung der Anhörungsbehörde 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.

### **3. Vereinbarkeit des Vorhabens mit betroffenen öffentlichen und privaten Belangen**

#### **3.1 Immissionen**

##### **3.1.1 Lärm**

###### **3.1.1.1 Verkehrslärmschutzverordnung**

Beim Betrieb des geplanten Abstellbahnhofes in Untertürkheim entstehen Schallimmissionen durch die auf den Gleisen verkehrenden Züge. Verkehrsgeräusche sind grundsätzlich nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) zu bewerten, welche der Verordnungsgeber über die §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) eingeführt hat. Die Vorhabenträgerin hat die von Fahrvorgängen ausgehenden Schallimmissionen von einem Ingenieurbüro für den Bereich des PFA 1.6b prognostizieren und deren Einwirkung auf die angrenzenden Siedlungsgebiete untersuchen lassen.

Die schalltechnische Untersuchung des Gutachterbüros Krebs + Kiefer, Fritz AG für die Ermittlung und Bewertung von Verkehrslärmimmissionen auf Grundlage der 16. BImSchV vom 05.11.2018 ist als Unterlage 14.1 Bestandteil der Planunterlagen, die zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt haben. In der schalltechnischen Untersuchung wurden die zu erwartenden Immissionen im Umfeld des Abstellbahnhofes für 263 Orte jeweils für den Tages- wie für den Nachtzeitraum berechnet und in Form eines Beurteilungspegels dargestellt. Darüber hinaus wurden flächenhafte Schallausbreitungsberechnungen durchgeführt, die in Isophonenkarten dargestellt werden.

In den als maßgeblichen Wert für die Schallimmissionen herangezogenen Beurteilungspegel sind nach Darstellung der Anlage 14.1 unter anderem die Betriebsparameter für das

Prognosejahr 2030 sowie die Art, Länge, Achszahl und Geschwindigkeit der Züge und deren Fahrwege sowie Korrekturwerte für Fahrbahnarten, Brücken, Kurvenradien und der Einfluss des Abstandes des Immissionsortes zur Emissionsquelle, der Einfluss der Luftabsorption und der Einfluss topografischer Gegebenheiten sowie baulicher Maßnahmen wie Gebäude und Baulücken eingeflossen.

Die schalltechnische Untersuchung der Vorhabenträgerin geht bei der Bewertung der Immissionen davon aus, dass es sich bei der Planung um eine wesentliche Änderung von Schienenwegen i.S.d. § 1 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV handelt. Weitergehend wird angenommen, dass sämtliche Fahrgeräusche, die durch Schienenfahrzeuge innerhalb der Planungsgrenzen erzeugt werden, gänzlich dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfallen. Bei der Ermittlung des Beurteilungspegels im Bauabschnitt wurde dabei die Verkehrsbelastung innerhalb und außerhalb der Planungsgrenzen berücksichtigt. Für die Beurteilung des baulich nicht veränderten Randbereichs außerhalb der Planungsgrenzen wurde nur die Verkehrsbelastung innerhalb der Planungsgrenzen zugrunde gelegt, die baulich nicht zu ändernden Streckenabschnitte blieben unberücksichtigt. Bezogen auf den Prognose Nullfall 2030 wurde das Streckengleis 4721 im parallelen Nahbereich der Augsburger Straße belassen und die Stadtbahnlinie entlang der Augsburger Straße in die Schallberechnung nach der 16. BImSchV einbezogen.

Aufgrund der vorstehend benannten Grundprämissen ergibt sich nach Darlegung des Gutachters an 17 Immissionsorten für den Nachtzeitraum eine wesentliche Änderung i.S.d. 16. BImSchV. Da diese Immissionsorte im Wesentlichen Mehrfamilienhäuser betreffen, ergeben sich ca. 56 betroffene Wohneinheiten mit einem Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach.

Bei der Abwägung von Schallschutzmaßnahmen kommt die Untersuchung zum Ergebnis, dass sich ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nicht durchzusetzen vermag, sondern passive Schutzmaßnahmen in Form eines Entschädigungsanspruchs auf Erstattung erforderlicher und erbrachter Aufwendungen festzusetzen sind.

Die schalltechnische Untersuchung zum Verkehrslärm nach der 16. BImSchV in Anlage 14.1 war Gegenstand zahlreicher Einwendungen und Stellungnahmen die auch im Erörterungstermin diskutiert wurden. Kritisiert wurde insbesondere, dass sämtliche Fahrgeräusche innerhalb des geplanten Abstellbahnhofes nach der 16. BImSchV beurteilt würden. Es wurde stattdessen gefordert, sämtliche Immissionen anhand der Technischen Anleitung

zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) zu beurteilen. Eine differenzierte Betrachtung bei der Einordnung der Lärmimmissionen wird u.a. von Naturschutzverbänden gefordert. Die untere Immissionsschutzbehörde sowie das Amt für Umweltschutz, Abteilung Stadtklimatologie der Landeshauptstadt Stuttgart (TöB 1, TöB 1a) sehen bei der Einordnung und Bewertung der Lärmemissionen grundsätzlichen Klärungsbedarf. Unstreitig sei, dass alle Gleise, die ausschließlich oder überwiegend dem Personen- oder Güterverkehr dienen, inklusive derer, die durch Bahnhofsanlagen führten, den Bewertungsmaßstäben der 16. BImSchV unterfielen. Ob die An- und Abfahrt von der Abstellanlage und Rangierfahrten zu den Reinigungsanlagen auch anhand der 16. BImSchV zu beurteilen seien, sei fraglich. Schließlich handele es sich bei dem Abstellbahnhof um eine sogenannte Nebenanlage zum Bahnbetrieb, die in weiten Teilen nach der TA Lärm zu beurteilen wäre. Die Beurteilung nach der TA Lärm erfasse dabei auch Fahrvorgänge wie die oben benannten, da es sich bei den Gleisen nicht um Verkehrswege i.S.d. 16. BImSchV handeln würde, die zur unmittelbaren Personen- oder Güterverkehrsabwicklung bestimmt seien.

Weitergehend wurde eingewendet, dass die Planung des Abstellbahnhofs als Neubau i.S.d. 16. BImSchV einzustufen sei, da eine vollständige Nutzungsänderung nicht nur im bautechnischen Sinne stattfände. Die Planung ginge über eine wesentliche Änderung bestehender Schienenwege hinaus.

Abgesehen von der Richtigkeit der eingestellten Zugzahlen wurde auch der zugrunde gelegte Prognose-Nullfall 2030 angezweifelt. So verlaufe das Güterbahn- und Güterwendegleis der Strecke 4721 nach Planfeststellung des PFA 1.6a im vorgeschlagenen Prognose-Nullfall im Jahre 2030 nicht mehr entlang der Augsburgs Straße, wie in der Schemaskizze der Anlage 2.1.2 dargestellt, sondern bereits, wie in der Anlage 2.2.2 abgebildet, am Rande des PFA 1.6a. Der weit fortgeschrittene und selbstständig realisierbare PFA 1.6a müsse im Jahre 2030 im Nullfall als in-Betrieb-gegangen angesehen werden. Auch die seit dem Jahr 2000 im Bereich Ober- und Untertürkheim wegen S21 ausgesetzte freiwillige Lärmsanierung müsse bei den Güterzugstrecken 4720 und 4721 im Prognose-Nullfall 2030 als realisiert angenommen werden. Überdies seien die aktuellen realen Geräuschemissionen aus dem Betrieb insbesondere in der Nacht aufgrund der nur vereinzelt fahrenden Güterzüge sehr gering. Dies alles führe insgesamt zu einem leiseren Prognose-Nullfall, so dass sich tatsächlich mehr Lärmschutzfälle ergeben würden, wie von der Vorhabenträgerin dargestellt.

Hinsichtlich des Prognose-Planfalls seien die auch zur Nachtzeit durchgeführten Rangierfahrten aufgrund der Gleiskrümmungen und Weichen besonders lärmintensiv und entspre-

chend einzubeziehen. Die Planung sei dahingehend zu optimieren, dass Fahrstrecken begradigt und Kurvenradien vergrößert würden um Lärmwirkungen zu minimieren. Ferner ergäbe sich aus dem fehlenden detaillierten Betriebskonzept für den Abstellbahnhof, dass die Lärmprognose nicht nachvollziehbar und fehlerbehaftet sei. Die Mittelung von Fahrbewegungen würde die tatsächliche Häufung von Fahrten im Umfeld der Außen- und Innenreinigungsanlage nicht sachgerecht widerspiegeln. Hinzu träte, dass die geplante Verdoppelung des Verkehrs bis 2030 nicht berücksichtigt worden sei. Überdies seien das Geländemodell einschließlich vorhandener Baulücken sowie exponierte Gebäude bei der Lärmausbreitung nicht angemessen berücksichtigt worden. Die Auswahl der Immissionsorte sei willkürlich und nicht nachvollziehbar. So seien hohe Wohngebäude etwa im Bereich Klabundeweg, Wallmer-, Sattel-, Schlotterbeck- und Dietbachstraße nicht untersucht worden. Bei untersuchten Gebäuden seien einzelne Stockwerke nicht beachtet worden. Viele der dargestellten Immissionspunkte lägen laut Flächennutzungsplan der LHS nicht, wie in den Antragsunterlagen publiziert in Misch-, sondern in Wohngebieten, so z.B. IP 263. Nach § 906 BGB sei dem Ist-Zustand, im Sinne einer tatsächlichen Nutzung, ohnehin ein höheres Gewicht beizumessen als einem Bebauungsplan. Bei der insgesamt hohen Lärmbelastung müsse die Vorhabenträgerin zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen greifen um die Lebensqualität auch in den Außenbereichen zu schützen. Die Errichtung von Lärmschutzwänden auch zwischen den Gleisen sei daher angezeigt. Falls diese aktiven Maßnahmen nicht zielführend seien, müssten betriebliche Maßnahmen, wie die Einschränkung des Nachtbetriebs, die Anordnung von Flüsterbremsen und eine Nutzungsuntersagung für Güter- und Schuttgutzüge festgeschrieben werden.

Im Erörterungstermin wurden die schriftlich geäußerten Bedenken teilweise nochmal vertieft diskutiert und es wurde stellenweise auf weitere Aspekte hingewiesen. So wurden etwa die dargestellten Eingangsprämissen der Verkehrslärmuntersuchung hinterfragt bzw. teilweise als falsch kritisiert. Beispielsweise seien über eine falsche Gebietseinordnung hinaus zwei Kindergärten auf der Kartendarstellung vergessen worden, sowie die erforderliche Pfeif- und Signalhornprobe der Züge nicht in die Berechnung der Immissionen mit eingeflossen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf das Wortprotokoll des Erörterungstermins verwiesen.

Die Vorhabenträgerin hat auf die vorgebrachten Kritikpunkte schriftlich repliziert bzw. im Erörterungstermin Stellung genommen. Die Beurteilung der Fahrgeräusche auf Grundlage der 16. BImSchV sei unter Heranziehung des Umweltleitfadens zur eisenbahnbetrieblichen



Planfeststellung und Plangenehmigung sowie Magnetschwebebahnen des Eisenbahn-Bundesamtes, Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr vom Dezember 2012 nach Kapitel 3 erfolgt. Es sei zwar richtig, dass nach den Erläuterungen zur Anlage 2 der 16. BImSchV nach Ziffer 2.1.7 Fahrvorgänge, die nicht der Abwicklung von Verkehr dienten, wie z.B. Schienenwege in Reparatur- und Ausbesserungswerken, nach der TA Lärm zu berechnen seien. Jedoch sei der Abstellbahnhof im PFA 1.6b kein Reparatur- oder Ausbesserungswerk, sondern diene lediglich der Abstellung von Zügen und deren Reinigung. Die Erläuterungen in Ziffer 2.1.7 seien daher nicht einschlägig. Die Heranziehung der 16. BImSchV zur Beurteilung der Fahrgeräusche entspräche im Übrigen auch der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urt. v. 09.09.2013, Az. 7 B 2.13, Rn. 7 f. und 10).

Auch was die Abgrenzung zwischen einem Neubau und einer wesentlichen Änderung i.S.d. 16. BImSchV betrifft, verweist die Vorhabenträgerin auf die Rechtsprechung (BVerwG, Urt. v. 10.11.2004, Az. 9 A 67.03). Danach sei auf den Begriff des Schienenwegs abzustellen, der nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV Gegenstand sowohl eines Neubaus als auch einer wesentlichen Änderung sein könne. Der Begriff des Neubaus entspreche dabei der „Errichtung“ im Sinne des anlagenbezogenen Immissionsschutzrechts. Mit der Fertigstellung des Verkehrsweges sei der Neubau abgeschlossen, so dass danach nur noch eine wesentliche Änderung die Rechtsfolgen des § 41 Abs. 1 BImSchG auslösen könnte. Eine Neuerrichtung liege im vorliegenden Fall nicht vor, weil mit dem bestehenden Güterbahnhof Untertürkheim bereits ein Schienenweg (im Sinne einer immissionsschutzrechtlichen „Anlage“) vorhanden sei. Die beantragte Gleisanlage würde ausschließlich im Bereich des bestehenden Güterbahnhofes realisiert und stelle somit keine räumliche Erweiterung dar. Ein Neubau scheidet mithin aus, da ein solcher nur an einer Stelle möglich sei, an der bisher kein Schienenweg vorhanden sei. Denn der Begriff des Neubaus sei nicht technisch oder funktional, sondern anlagenbezogen zu verstehen. Würde ein Verkehrsweg an einer Stelle erreicht, an der bereits ein Verkehrsweg vorhanden sei, so ergebe sich auch dann kein Neubau i.S.d. § 41 Abs. 1 BImSchV, wenn die Maßnahme sich technisch als Neuerrichtung darstelle oder eine funktionale Änderung bezwecke. Auch der Umweltleitfaden Teil VI des Eisenbahn-Bundesamtes nenne als Beispiele für erhebliche bauliche Eingriffe u.a. den Neubau von Überhol-, Bahnsteig- bzw. Ausziehgleisen oder von Gleisen innerhalb von Rangier- oder Umschlagbahnhöfen, Abstellanlagen, KV-Terminals oder anderen flächenhaften Schienenwegen. Die Einordnung als erheblicher baulicher Eingriff -und nicht als Neubau- sei überdies auch sachgerecht, weil schon bislang an Ort und

Stelle umfangreiche Gleisanlagen in Form des derzeitigen Güterbahnhofs Stuttgart-Untertürkheim vorhanden seien und daher auch eine entsprechende Geräuschvorbelastung gegeben sei. Dementsprechend wäre es nicht gerechtfertigt, Anwohnern das Schutzniveau von Personen zukommen zu lassen, die bislang keiner Vorbelastung ausgesetzt seien und sich im Zuge eines Neubaus erstmals Schienenwegen gegenübersehen. Dies gelte umso mehr, als Anwohner damit zu rechnen haben, dass vorhandene Gleisanlagen umgebaut würden. Ein schutzwürdiges Vertrauen darauf, dass ein Umbau nicht erfolge, bestehe jedenfalls nicht.

Die zugrunde gelegten Zugzahlen würden dem absehbaren Bedarf entsprechen und seien auf Basis des BVWP 2030 ermittelt worden. Das Zugprogramm sei ferner mit dem VRS als Aufgabenträger der S-Bahn und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg bezüglich des Regionalverkehrs abgestimmt. Verbleibende Unschärfen hinsichtlich der Zugführungen beim Regionalverkehr sei mit Annahmen zur sicheren Seite hin begegnet worden.

Kritik am Prognose-Nullfall 2030 weist die Vorhabenträgerin zurück. Es sei nicht sachgerecht, im Prognose-Nullfall eine Teilrealisierung von Stuttgart 21 zu unterstellen. Für die Berücksichtigung von Zwischenstufen, wie u.a. von der Landeshauptstadt Stuttgart gefordert, bestehe kein Anlass. Der Abstellbahnhof, der Gegenstand des PFA 1.6b sei, sei integraler Bestandteil des Projekts Stuttgart 21, mit all den dazugehörigen Abschnitten wie auch dem bereits planfestgestellten PFA 1.6a. Deswegen sei die Schallausbreitung aus dem PFA 1.6a auch bei der Beurteilung des Abstellbahnhofs im PFA 1.6b berücksichtigt worden. Der Nullfall beschreibe deswegen diejenige Situation, die sich im Prognosehorizont 2030 für die Betroffenen ergeben würde, wenn Stuttgart 21 nicht realisiert würde. In einem solchen Szenario gäbe es auch die Anlage des PFA 1.6a nicht. D.h. im zugrunde gelegten Nullfall 2030 sei die Gleisanlage ohne Umbaumaßnahmen im PFA 1.6a und mit dem Güterbahn- und Güterwendegleis der Strecke 4721 (Güterumfahrungsgleis) angesetzt worden. Da der Abstellbahnhof schon länger nicht mehr im Betrieb sei, seien die Emissionen des bestehenden Abstellbahnhofs im Prognose-Nullfall 2030 nicht angesetzt worden. Das Güterumfahrungsgleis werde im PFA 1.6b verlegt und entsprechend berücksichtigt. Im Prognose-Planfall 2030 würden dann die Emissionen der Gleise aus dem umgebauten PFA 1.6a, die neuen Umfahrungsgleise und die Gleise des neuen Abstellbahnhofes zugrunde gelegt. Eine freiwillige Lärmsanierung des Bereichs Untertürkheim seitens der DB sei weder in der Vergangenheit geplant gewesen noch in der Zukunft angedacht. Eine belastbare Erwartung, dass ohne S21 eine freiwillige Lärmsanierung durchgeführt worden

wäre, bestand und bestehe somit nicht, weshalb eine solche auch nicht im Prognose-Nullfall zu berücksichtigen sei.

Die schalltechnische Beurteilung des Abstellbahnhofs sei nach der aktuellen Berechnungsvorschrift Schall 03 erfolgt und beinhalte auch Zuschläge für die angesprochene Gleisgeometrie, z.B. seien kleine Gleisradien berücksichtigt worden.

Entgegen dem Vorbringen von Einwendern liege der Lärmprognose auch ein Betriebsprogramm zugrunde. Dieses beinhalte alle Züge, die im Tag- und Nachtzeitraum in den Abstellbahnhof ein- und ausfahren würden. Dabei sei in einer „Worst-Case-Betrachtung“ 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.

Die Schallausbreitungsberechnung sei anhand eines 3D-Geländemodells erfolgt, welches alle maßgeblichen Gebäude, die eventuell einen Schutzanspruch durch den Ausbau im PFA 1.6b erfahren könnten, berücksichtige. Auch vorhandene Baulücken seien in die Berechnung mit eingeflossen.

Durch die Auswahl der Immissionsorte, insbesondere in der Tiefe des Untersuchungsgebiets, sei sichergestellt, dass an allen betroffenen Immissionsorten eine wesentliche Änderung dokumentiert werden könne, wenn diese gegeben sei. Tatsächlich träte an der überwiegenden Zahl der Immissionsorte keine wesentliche Änderung ein, da die Kriterien nicht erfüllt würden. Bezogen auf die benannten Bereiche Klabundeweg, Wallmer-, Sattel-, Schlotterbeck- und Dietbachstraße liege es im Übrigen auf der Hand, dass die relevanten Beurteilungspegel an weit entfernt liegenden Immissionsorten mit zunehmendem Abstand zur Schallquelle immer weniger erreicht würden. Die weitere Lage der Immissionsorte innerhalb und außerhalb des Bauabschnitts ergäben sich weitergehend auch aus den Vorgaben des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Teil VI: Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr“ des Eisenbahn-Bundesamts (Fachstelle Umwelt) vom Dezember 2012. Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen infolge von erheblichen baulichen Eingriffen sei hiernach grundsätzlich über den zu ändernden Streckenabschnitt hinaus zu prüfen. Bei der Ermittlung des Beurteilungspegels an den Immissionsorten im Bauabschnitt werde die

volle Verkehrsstärke, also die Verkehrsbelastung innerhalb der Planungsgrenzen und außerhalb der Planungsgrenzen, berücksichtigt. Für die Ermittlung des Beurteilungspegels an den Immissionsorten im baulich nicht veränderten Randbereich außerhalb der Planungsgrenzen werde nur die Verkehrsbelastung innerhalb der Planungsgrenzen zugrunde gelegt, die baulich nicht zu ändernden Streckenabschnitte außerhalb der Planungsgrenzen würden außer Acht gelassen.

Die Einstufung der Schutzwürdigkeit der Immissionsorte (Lage im Wohn-, Misch-, oder Gewerbegebiet) sei auf Basis der von der Stadt Stuttgart zur Verfügung gestellten Gebietseinstufungen, die ihrerseits auf Bebauungsplänen oder dem § 34 BauGB basierten, erfolgt. Flächennutzungspläne könnten dagegen für die Einstufung allenfalls als Orientierung herangezogen werden.

Auf Grundlage der Berechnungen käme es bei 17 Gebäuden zu einer wesentlichen Änderung i.S.d. 16. BImSchV. Grundsätzlich sei - soweit ein Schutzfall vorliege - durch aktive Schallschutzmaßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen. Ein Anspruch auf aktiven Schallschutz bestehe jedoch gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG dann nicht, soweit die Kosten der Maßnahme außer Verhältnis zum Schutzzweck stünden. Bei der Prüfung von Schallschutzmaßnahmen seien aktive Maßnahmen für die 17 Gebäude (56 Schutzfälle) untersucht und abgewogen worden. Aus bautechnischen und betrieblichen Gründen schieben Schallschutzwände zwischen den Gleisen des Abstellbahnhofes aus. Weitere aktive Schallschutzmaßnahmen stünden nach der Abwägung außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Selbst bei 15 m hohen Lärmschutzwänden am Rande des Abstellbahnhofes könnten nur 39 von 56 Schutzfällen gelöst werden. Unter einer Lärmschutzwandhöhe von 7 m würden gar keine Lärmschutzfälle mehr gelöst. Würde eine 15 m hohe Lärmschutzwand errichtet ergäben sich Kosten pro gelöstem Schutzfall von 342.000 EUR. Diese Kosten lägen über dem Verkehrswert der zu schützenden Wohneinheiten, so dass für diese passive Schallschutzmaßnahmen in Form von z.B. Schallschutzfenstern und schalldämmten Lüftungseinrichtungen vorgesehen würden.

Eine Einschränkung des Nachtbetriebs käme nicht in Betracht, zumal die Schutzfälle durch passive Schallschutzmaßnahmen gelöst werden könnten. Weitere betriebliche Einschränkungen, wie etwa den Ausschluss der Nutzung des Abstellbahnhofes durch Güterzüge würden abgelehnt. Soweit der Einsatz von sog. Flüsterbremsen gefordert wurde, verweist die Vorhabenträgerin auf das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen, welches ab Beginn des Netzfahrplans 2020 / 2021 gelte.

Bezüglich der vorgeworfenen Nichtbeachtung von Immissionen aus Signalhörnern / Makrofonen (Pfeif- und Signalhornprobe) beruft sich die Vorhabenträgerin auf die im Nachgang zum Erörterungstermin erstellte gutachterliche Stellungnahme vom 09.03.2020. Hiernach falle 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. Es wird diesbezüglich auf das Urteil des BVerwG vom 22.11.2019, Az.: 7 C 7/17, Rn. 20 verwiesen. Die entstehenden Emissionen der Signalhörner seien somit durch die Emissionen der ausfahrenden Züge mit abgedeckt. Eine Anpassung der Unterlagen sei daher nicht erforderlich.

Die Nichtüberarbeitung der ursprünglichen Gutachten insbesondere aber die Aussagen der gutachterlichen Stellungnahme vom 09.03.2020 wurden u.a. von Seiten des Amtes für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart sowie von Verbänden und Einwendern im Zuge der Anhörung zur Planänderung kritisiert. So liege dem zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22.11.2019, Az. 7 C 7/17 auf welches sich die gutachterliche Stellungnahme maßgeblich stütze, ein anderer Sachverhalt zugrunde. Das Urteil behandle den Fall, dass auf sonst üblicherweise zur Abwicklung von Personenverkehr genutzten Gleise Züge nächtlich abgestellt würden. Die Betriebsabläufe während der Abstellphase seien dem Urteil nach gemäß den Regelungen der TA-Lärm zu beurteilen. Das Urteil werde durch den Gutachter und die Vorhabenträgerin zudem falsch interpretiert, da die Gleise im Abstellbahnhof Untertürkheim nicht der Beförderung von Personen, sondern dem Abstellen dienen und somit ein direkter Bezug zur 16. BImSchV - im Kontrast zum zitierten Urteil - entfallen würde. Dies habe zur Konsequenz, dass die Signal- und Hornproben nach der TA-Lärm zu beurteilen seien.

Auch die Zuordnung der Hornsignalprobe als vorbereitende, begleitende oder nachfolgende Tätigkeit, die unmittelbar mit dem Fahrvorgang verbunden sei, wird teilweise in Abrede gestellt. Unbestritten sei, dass die Hornsignalprobe vor Fahrtantritt noch im Zustand des stehenden Zuges stattfände. Es sei daher naheliegend, diese Probe dem Aufrüst-Vorgang zuzuordnen, da kein direkter Zusammenhang zum Verkehrslärm bestehe. Der Aufrüst-Vorgang wiederum unterfiele auch nach dem Umweltleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes eindeutig der TA-Lärm. Weitergehend sei der Zustand des Fahrens und seiner unmittelbar in Zusammenhang stehenden Tätigkeiten anhand technischer Regelwerke, etwa der RIL 408, abgrenzbar. Hiernach beginne eine Zugfahrt erst nach Passieren des ersten

Hauptsignals. Die vorgelagerte Rangierfahrt sei als unmittelbar verbundene Tätigkeit mit der Fahrbewegung verbunden und zurechenbar. Die Hornsignal- oder Makrofonprobe stelle demgegenüber eine technische Funktionskontrolle – Wartungsarbeit - dar, die systemtypisch auf den Ort der Anlage konzentriert bliebe und nicht auf freier Strecke vorgesehen sei. Die so an gleicher Stelle wiederkehrenden Lärmemissionen seien untypisch für eine Verkehrsbewegung, jedoch typisch für einen Anlagenbetrieb. Das gehäufte Auftreten der Proben stehe somit in ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb des Abstellbahnhofes als Anlage. Des Weiteren könne die Abstellanlage - die nach der TA-Lärm zu beurteilen sei - durch die Ein- und Ausfahrtsweichen zu anderen Gleisanlagen abgegrenzt werden.

Unabhängig von der Einordnung seien die Signal- und Hornproben mit 125 bis 130 dB(A) in 5 Metern Entfernung unzumutbar laut.

Hinsichtlich des Vorbringens wird auf die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen verwiesen.

In Erwiderung der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen zur Planänderung hat die Vorhabenträgerin u.a. ausgeführt, dass sich aufgrund der Überarbeitung der Planung keine Änderungen beim Verkehrslärm einstellen würden. Die schalltechnische Untersuchung zum Verkehrslärm (Unterlage 14.1) behielte ihre Gültigkeit. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22.11.2019, Az. 7 C 7/17, Rn. 20, richte sich die inhaltliche Reichweite des Begriffs des Verkehrsweges nach den §§ 41 bis 43 BImSchG und dem darin geregelten System des Verkehrslärmschutzes. Davon würden nur die typischen und verkehrsbedingten Immissionen des jeweiligen Verkehrssystems Straße bzw. Schiene erfasst. Dem vorgenannten Urteil sei zu entnehmen, dass sich die mit dem Fahrbetrieb verbundenen Immissionen nicht allein auf den Fahrvorgang als solchen beziehen würden, sondern sich auch auf unmittelbar mit ihm verbundene vorbereitende, begleitende und nachfolgende Tätigkeiten erstrecke. Daher sei die Betätigung des Signalhorns als Funktionsüberprüfung kurz vor Fahrtritt als eine den Fahrbetrieb unmittelbar vorbereitende Tätigkeit anzusehen. Somit falle die Betätigung des Signalhorns –wie vom Schallgutachter angenommen- unter das Verkehrslärmschutzrecht. Es würde entsprechend des Umweltleitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes Teil VI – Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr (vgl. S 49, Tabelle 1 lfd. Nr. 2) dem Vorgang der „ausfahrenden Züge“ zugeordnet. Dieser Aspekt sei entsprechend der 16. BImSchV abgebildet und in der Unterlage 14.1 ausgiebig behandelt worden. Ob die Gleise dem Personenverkehr oder dem Abstellen dienten, sei diesbezüglich nicht relevant, da Nr. 2.1.7. der Anlage 2 der 16. BImSchV den

Schienenweg als „Gleisanlagen mit Unter- und Oberbau einschließlich einer Oberleitung, nach den Nummern 2.1.1 und 2.1.9, auf denen durch Fahrvorgänge Schallimmissionen hervorgerufen werden“ definiere. Zu welchem Zweck die „Fahrvorgänge“ erfolgten bzw. eine Beschränkung auf bestimmte „Fahrvorgänge“ – wie etwa einem „unmittelbar der Beförderung von Personen“ dienenden Zweck – lasse sich dem Wortlaut der Vorschrift nicht entnehmen. Dementsprechend seien nicht nur die „Fahrvorgänge“ auf der „freien Strecke“ (vgl. Nr. 4.3 Anlage 2 der 16. BImSchV), sondern auch die „Fahrvorgänge“ in Bahnhöfen, wie etwa in Abstellbahnhöfen (z.B. Zu- und Abfahrt zu den jeweiligen Reinigungsanlagen sowie sonstige Rangiervorgänge), von der 16. BImSchV umfasst (vgl. Umweltleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes Teil VI – Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr (vgl. S 49, Tabelle 1 lfd. Nr. 2)). Dafür sprächen auch die Regelungen zu „Rangier- und Umschlagbahnhöfen“ in Nr. 4.8 Anlage 2 der 16. BImSchV. Aus diesen ergebe sich, dass auch die Rollgeräusche von Lok und Güterwagen sowie Aggregat- und Antriebsgeräusche der Lok in allen Teilen der Rangier- und Umschlagbahnhöfe, wobei „jede Fahrbewegung“ als ein Ereignis zu werten sei, der 16. BImSchV unterstellt werde. Es sei schlicht nicht nachvollziehbar, weshalb Fahrbewegungen in Rangier- und Umschlagbahnhöfen der 16. BImSchV unterstellt werden sollten, Fahrbewegungen in Abstellbahnhöfen aber der TA Lärm anheimfallen sollten. Insofern sei auch auf die Regelung in Nr. 8.2.2 Anlage 2 der 16 BImSchV zu verweisen. Dort hieße es zur Pegelkorrektur: „KS = -5 dB Pegelkorrektur Straße – Schiene im Sinne von Nummer 2.2.18 (gilt nicht für ein- und ausfahrende Züge und Rangierfahrten)“. Wären „ein- und ausfahrende Züge und Rangierfahrten“ bereits keine Schienenverkehrsgeräusche und würden diese deshalb nicht dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterliegen, bedürfe es des Klammerzusatzes in Nr. 8.2.2 Anlage 2 der 16 BImSchV nicht. Auch im Übrigen würden „Fahrbewegungen von ein-, aus- und vorbeifahrenden Zügen sowie von Rangierfahrten“ in der 16. BImSchV explizit angesprochen wie z.B. Nr. 3.3 der Anlage 2 der 16 BImSchV und Nr. 4.9 Tabelle 11 Zeile 9 zeige. Entgegen der Aussage der Landeshauptstadt Stuttgart dienen auch die Gleise in Untertürkheim der Abwicklung des Verkehrs und damit unmittelbar der Beförderung von Personen, zumal der Abstellbahnhof in den Ringverkehr des Projekts Stuttgart 21 eingebunden sei. Da die Signal- und Hornproben der Züge unmittelbar mit dem Fahrbetrieb verbunden seien, sei es sachgerecht, diese dem Verkehrslärmschutzrecht zuzuordnen. Diesbezüglich habe eine Bewertung stattgefunden. Im Wesentlichen könnten alle Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Wo dies nicht der Fall sei, hätten die Eigentümer dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz. Details hierzu fänden sich in den Schallgutachten.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist zunächst festzuhalten, dass innerhalb der nach § 18 AEG erforderlichen Planfeststellung auch die Auswirkungen des Verkehrsbetriebs in der Abwägung zu berücksichtigen sind. Hierzu gehören insbesondere die von den auf der Abstellanlage verkehrenden Zügen verursachten Geräusche, sofern diese auf den Menschen oder die Umwelt einwirken. Die von den Lärmimmissionen Betroffenen haben einen Anspruch auf fehlerfreie Abwägung ihrer Belange. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, vergleiche § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Diese Verpflichtung wird in Bezug auf schädliche Umwelteinwirkungen von Geräuschen durch die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes konkretisiert. Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Verkehrsgeräusche, die auf Menschen einwirken, sind schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, wenn sie nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen, vergleiche § 3 BImSchG. Die zur Durchführung dieser Bestimmung notwendigen Vorschriften hat die Bundesregierung nach § 43 BImSchG mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erlassen. Diese Verordnung gilt sowohl für neu gebaute Straßen und Schienenwege als auch für die wesentliche Änderung bestehender Verkehrswege.

Die 16. BImSchV zieht für die Feststellung der Belastung des Menschen durch Verkehrsgeräusche einen Beurteilungspegel heran, der sich aus einem Mittelungspegel ergibt, von dem für besondere, in der Regel durch Messung nicht erfassbare, Geräuschsituationen, Zu- bzw. Abschlüsse vorgenommen werden. Beim Mittelungspegel wird der Schalldruckpegel während des jeweiligen Zeitraums energetisch gemittelt, er ist dadurch höher als der Mittelungspegel bei arithmetischer Mittelwertbildung. Die Verkehrslärmschutzverordnung gibt auch das Verfahren zur Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege vor und verweist in § 4 der 16. BImSchV auf die in der Anlage 2 kodifizierte Schall 03.

Wie bereits dargestellt, wurde teilweise die Anwendbarkeit der 16. BImSchV für Immissionen angezweifelt, die von Fahrvorgängen innerhalb der Abstellanlage herrühren. Die Anhö-



rungsbehörde weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass auch die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) in Ziffer 7.4 eine Regelung zur Berücksichtigung von Verkehrsgeräuschen, die im Zusammenhang mit dem Betrieb einer Anlage entstehen, beinhaltet. Die Rechtsprechung legt den Begriff der Anlage weit aus und ordnet teilweise auch Gleisabschnitte und die auf Ihnen befindlichen Züge als Anlage ein, vergleiche BVerwG, Urteil vom 22.11.2018, Az. 7 C 7.17. Richtig ist auch, dass die Erläuterungen zur Anlage 2 (Schall 03) der 16. BImSchV vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Stand vom 23.02.2015 für Schienenwege in Reparatur- und Ausbesserungswerken oder innerhalb gewerblicher Anlagen als maßgebliches Berechnungs- und Beurteilungsgrundlage auf die TA-Lärm verweist.

Die Anhörungsbehörde hält es daher nicht nur für grundsätzlich vertretbar, Verkehrsgeräusche, die auf Nebenanlagen entstehen, dem Regelungsregime der TA-Lärm zu unterwerfen, sondern ist in Abstimmung mit der höheren Immissionsschutzbehörde der Auffassung, dass grundsätzlich nach Lärmemittent und Grund zu differenzieren ist (Schienenwege und Betriebs- / Nebenanlagen; Fahr- und anderen Geräusche sowie verkehrliche und betriebliche Zwecke). Bezüglich der Berücksichtigung von Verkehrsgeräuschen auf Betriebsgrundstücken bedeutet dies, dass Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgrundstück sowie die Ein- und Ausfahrt, die in Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage stehen, der zu beurteilenden Anlage zuzurechnen und zusammen mit den übrigen zu berücksichtigenden Anlagegeräuschen bei der Ermittlung der Zusatzbelastung zu erfassen und zu beurteilen sind (vgl. Ziffer 7.4, TA-Lärm). Dagegen unterliegen Geräuschimmissionen die aus Fahrvorgängen auf öffentlichen Schienenwegen herrühren und der Abwicklung von Verkehr dienen der 16. BImSchV.

Der Anhörungsbehörde ist allerdings auch die differenzierte Rechtsprechung zur Abgrenzung der Thematik bekannt, welche maßgeblich danach unterscheidet, ob die Immissionen aus dem Fahrbetrieb resultieren bzw. mit diesem unmittelbar verbunden sind und jenen, die nicht zwingende Voraussetzung für den Fahrbetrieb sind. So bewertet die Rechtsprechung etwa Aggregatgeräusche von abgestellten Zügen nach der TA-Lärm und nicht anhand der 16. BImSchV, vergleiche BVerwG, Urteil vom 22.11.2018, a.a.O.. Geräusche aus reinen Fahrvorgängen werden nach der maßgeblichen Rechtsprechung dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV zugeordnet. Diese Unterscheidung hat das Eisenbahn-Bundesamt mit seiner Darstellung im Umweltleitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Teil VI: Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr“ vom Dezember 2012 skizziert.

Für die Frage, ob auch die Signal- und Hornproben vor Fahrtantritt der 16. BImSchV unterfallen und somit rechtlich durch die Betrachtung der Geräuschkulisse der ausfahrenden Züge mit abgedeckt sind, kommt es unter Zugrundelegung der aktuellen Rechtsprechung und nach Auffassung der Anhörungsbehörde entscheidend darauf an, ob die bahnintern vorgeschriebene Handlung als unmittelbar den Fahrvorgang vorbereitende Tätigkeit einzustufen ist. Die abschließende rechtliche Einordnung obliegt hierbei dem Eisenbahn-Bundesamt als zuständiger Genehmigungsbehörde.

Zur Abschätzung der vorhabenbezogenen Lärmsteigerung hat die Vorhabenträgerin einen Prognose-Nullfall sowie einen Prognose-Planfall für das Jahr 2030 konzipiert. Die gebildeten Prognosefälle wurden wie bereits dargestellt innerhalb des Anhörungsverfahrens kritisiert. Zunächst ist hinsichtlich des Prognose-Nullfalls und des Prognose-Planfalls zu trennen. Bezüglich der Bildung des Prognose-Nullfalls ist aus Sicht der Anhörungsbehörde entscheidend, welche Immissionen ohne die Umsetzung des Vorhabens im Prognosejahr im Planbereich vorherrschen. Die abschnittsweise Verwirklichung eines Gesamtvorhabens darf sich dabei nicht rechtsverkürzend für Betroffene auswirken. Soweit anzunehmen ist, dass andere Planfeststellungsabschnitte, insbesondere der benachbarte PFA 1.6a nicht ohne den PFA 1.6b realisiert werden, lässt sich aus Sicht der Anhörungsbehörde ein Prognose-Nullfall ableiten, der die Nichtumsetzung des PFA 1.6a unterstellt. Eine Rechtsverkürzung träte dann bei einer einheitlichen Inbetriebnahme oder Nichtinbetriebnahme der Planfeststellungsabschnitte nicht ein, da im Prognose-Nullfall keine der relevanten Abschnitte mit vorhabenimmanenten Verkehren befahren würden und keine entsprechenden Immissionen verursacht würden. Für einen, wie u.a. von der Landeshauptstadt Stuttgart geforderten, zusätzlichen Prognosefall, der sich zwischen Umsetzung des 1.6a und Nichtrealisierung PFA 1.6b ansiedelt, verbliebe dann kein Raum.

Hinsichtlich der vorgebrachten Kritik, der Prognose-Nullfall sei schon deswegen falsch gebildet, da eine freiwillige Lärmsanierung des Bereichs Untertürkheim nicht mit eingeflossen sei, liegen der Anhörungsbehörde keine verfestigten Planungen oder Umsetzungsbeschlüsse vor, die eine Annahme rechtfertigen, eine solche Lärmsanierung sei bei Nichtumsetzung des Projekts Stuttgart 21 im Plangebiet anzunehmen.

Der Prognose-Nullfall wurde auch aufgrund der Einbeziehung der Stadtbahngleise entlang der Augsburger Straße kritisiert. Die Anhörungsbehörde weist in diesem Zusammenhang auf die bereits angesprochene Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 10.11.2004, Az. 9 A

67/03) hin. Das Eisenbahn-Bundesamt wird über diese reine Rechtsfrage zu befinden haben.

Auch bezüglich der Frage, ob die Planung innerhalb der 16. BImSchV als Neubau oder wesentliche Änderung zu qualifizieren ist, kann nach Auffassung der Anhörungsbehörde auf die ergangene Rechtsprechung des BVerwG abgestellt werden. Das BVerwG setzt hierzu am Begriff des Schienenwegs an, der trassenbezogen interpretiert wird. Demnach kommt es maßgeblich auf das räumliche Erscheinungsbild der Gleisanlage im Gelände an. Um den Bau eines neuen Schienenweges handelt es sich mithin, soweit eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird; von einer Änderung eines bestehenden Schienenwegs ist dagegen auszugehen, wenn die Gleise parallel zu bereits vorhandenen Eisenbahngleisen ohne deutlich trennende Merkmale geführt werden, vergleiche BVerwG, Urteil vom 10.11.2004, Az. 9 A 67/03. Die vorliegend geplante Gleisanlage des Abstellbahnhofs beschränkt sich räumlich auf jene Bereiche, die bereits durch den bisherigen Güterbahnhof rechtlich überplant sind. Ein neuer Schienenweg, der optisch die bisherige Fläche verlässt, ist nicht Planungsbestandteil. Aus Sicht der Anhörungsbehörde handelt es sich bei der vorliegenden Planung daher um keinen Neubau i.S.d. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV. Auch der Umstand, dass der Güterbahnhof und die bestehenden Gleisanlagen teilweise nicht mehr genutzt werden, vermag an der rechtlichen Einordnung der Fläche als fachplanerisch gewidmete Bahnfläche und Trasse nichts zu ändern. Mögen auch die baulichen Umgestaltungen zu einem gänzlich anderen Erscheinungsbild der bisherigen Bahnanlage führen, so verbleibt es jedenfalls bei einer Bahnnutzung, die eben nicht erstmals auf dieser Fläche begründet wird.

Die Anhörungsbehörde ist weitergehend auch nicht der Auffassung, dass die derzeit bestehende Bahnanlage als Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise i.S.d. § 1 Abs. 2 Nr.1 der 16. BImSchV baulich erweitert wird. Nach der Rechtsprechung setzt eine "durchgehende" bauliche Erweiterung voraus, dass das neue Gleis auf eine bestimmte Länge gebaut wird, die für sich selbst verkehrswirksam ist, vergleiche VGH München, Urteil vom 05.03.1996, Az.: 20 B 92.1055, Ziffer 1.3.1., NVwZ-RR 1997, 159, 161. Es muss auf diesem Gleis mithin ein zusätzlicher Verkehr auf einer Fahrrelation abgewickelt werden. Die Umgestaltung des bisherigen Güterbahnhofs zur Abstellanlage führt zwar zu Modifikationen. Diese sind aber auf die Fläche des bisherigen Abstellbahnhofs begrenzt. Die zusätzlich geschaffenen Abstellgleise erhöhen die Verkehrsfunktion diesbezüglich nicht, da ihnen keine Eigenständigkeit im Sinne einer Verkehrswirksamkeit einer neuen zusätzlichen

Trasse zukommt. Auch die räumliche Verschiebung der Verknüpfungspunkte bzw. der Anschlüsse des neuen Abstellbahnhofes führt nicht zu einer Steigerung der Verkehrsfunktion zwischen zwei Fahrrelationen. Soweit im Erörterungstermin vorgetragen wurde, dass durch den neuen Tunnel Stuttgart-Hauptbahnhof nach Untertürkheim ein neuer durchgängiger Schienenweg entstehe, der gem. § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV berücksichtigt werden müsse, ist darauf hinzuweisen, dass dieser nicht Planungsbestandteil im vorliegenden PFA 1.6b ist.

Die geplanten Umgestaltungsmaßnahmen im PFA 1.6b führen allerdings aufgrund eines erheblichen baulichen Eingriffs i.S.d. § 1 Abs. 2 Nr.1 der 16. BImSchV bei einigen Immissionspunkten zu einer wesentlichen Änderung. Ein baulicher Eingriff ist als erheblich zu qualifizieren, wenn in die Substanz des Verkehrsweges eingegriffen wird. Zur Substanz des Verkehrsweges gehören bei einer Eisenbahnstrecke die Gleisanlage mit Unter- und Überbau einschließlich einer Oberleitung (Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 90. EL Juni 2019, 16. BImSchV, § 1, Rn. 6). Aufgrund der geänderten Konzipierung der Gleisanlage mit der einhergehenden Neuordnung der Abstellgruppen wird tiefgreifend in die Grundsubstanz des bisherigen Verkehrsweges eingegriffen, sodass die Anhörungsbehörde mit der gutachterlichen Einschätzung des Gutachterbüros Krebs + Kiefer, Fritz AG, Unterlage 14.1, von einem erheblichen baulichen Eingriff ausgeht. Die schalltechnische Untersuchung weist aufgrund des erheblichen baulichen Eingriffs für die Anhörungsbehörde schlüssig und nachvollziehbar an insgesamt 17 Gebäuden 56 Schutzfälle aus.

Die Auswahl der insgesamt 263 Immissionspunkte wurde in Einwendungen und Stellungnahmen wie bereits dargestellt als willkürlich und falsch kritisiert. Was die Lage der untersuchten Immissionspunkte betrifft, ist aus Sicht der Anhörungsbehörde zunächst darauf hinzuweisen, dass diese -wie u.a. aus dem Übersichtsplan der Unterlage 14.1, Anhang 1, Blatt 1 ersichtlich- im unmittelbaren Umfeld des Abstellbahnhofes verortet wurden. Dabei wurden bei Wohn- und Mischgebieten nicht nur die Gebäude, die in „erster Reihe“ zum Abstellbahnhof liegen, untersucht, sondern ganz überwiegend auch diejenigen, die in einer gedachten „zweiten Reihe“ stehen. Für noch weiter entfernt liegende Gebäude weist die Untersuchung nur an spezifischen Stellen Immissionspunkte aus. Die Anordnung der Immissionspunkte erfolgt somit anhand der zu erwartenden Ausbreitung der Emissionen. Eine willkürliche Anordnung dieser Immissionspunkte vermag die Anhörungsbehörde daher nicht zu erkennen. Die Isophonenkarten (Unterlage 14.1, Anhang 4 und 5) zeigen über-

dies auch für die weiter entfernt liegenden exponierten Gebäude mit zunehmendem Abstand zur Emissionsquelle eine Lärmabnahme auf. Unter Mitbetrachtung der Differenzlärmkarte (Unterlage 14.1, Anhang 6) zeigt sich, dass bei einem großen Teil der weiter entfernt liegenden Gebäude vorhabenbedingt zwischen Planungsnullfall und Planfall eine Lärmabnahme zu erwarten ist. Teilweise sind allerdings auch Lärmzuwächse verzeichnet. Diese Zuwächse halten sich allerdings unterhalb der bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Schwelle von 2,1 dB(A) bzw. aufgerundet 3 dB(A). Zu beachten ist allerdings auch kausaler Lärmzuwachs von 0,1 dB(A), soweit ein vorhabenbedingter Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder weiter erhöht wird. Ausgehend von den Isophonenkarten sind für weiter entfernt liegende Gebäude vorhabenbedingte Beurteilungspegel von oder über 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht allerdings nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der zwei neuen Wohngebäude in der Augsburger Straße 255 a und b, die nicht separat berechnet wurden, lassen sich aus Sicht der Anhörungsbehörde die benachbarten Immissionspunkten 68, 69 und 70 in der Augsburger Straße 253, 257 und 259 zur Bewertung heranziehen. Dies auch deshalb, weil sich die neuen Wohngebäude eher noch in zurückgesetzter Lage zu den Immissionspunkten 68, 69 und 70 befinden. Ausweislich des Gutachtens kommt es an den beschriebenen Immissionspunkten 68, 69 und 70 zu keiner Lärmerhöhung, die eine wesentliche Änderung i.S.d. 16. BImSchV darstellt und zu Schutzansprüchen führen würde. Sinngemäß Gleiches gilt für die thematisierten Wohngebäude in der Wallmerstr. 97 und 99, in deren Nachbarschaft der Immissionspunkt 263 keine wesentliche Änderung dokumentiert bzw. für das benannte Wohngebäude in der Augsburger Straße 281d, welches die exponierten Immissionspunkte 75 bis 77 neben sich weiß. Auch an diesen Immissionspunkten ist nach der Untersuchung keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV zu erwarten.

Soweit von Einwendern geltend gemacht wurde, der Flächennutzungsplan bzw. die tatsächliche Nutzung weiche von den im Gutachten der Anlage 14.1 angenommenen Nutzungsarten ab, verweist die Anhörungsbehörde auf § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV. Hiernach sind zunächst die Festsetzungen in den Bebauungsplänen maßgebend. Die dem Gutachten zur 16. BImSchV zugrunde gelegten Gebietseinstufungen werden von der Landeshauptstadt Stuttgart, insbesondere der unteren Immissionsschutzbehörde nicht angezweifelt. Auch der Anhörungsbehörde sind keine abweichenden baurechtlichen Festsetzungen oder Bebauungspläne bekannt, die eine andere Einstufung erforderlich machen würden, wie sie in Unterlage 14.1 der Planunterlagen vorgenommen wurde. Dem Einwand, dem Ist-

Zustand auch wegen des § 906 BGB ein größeres Gewicht beizumessen, ist aus Sicht der Anhörungsbehörde gerade wegen des Vorliegens speziellerer öffentlich-rechtlichen Regelungen, hier insbesondere der 16. BImSchV nicht zu folgen. Hinsichtlich der thematisierten Kindergärten weist die Anhörungsbehörde darauf hin, dass § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV diese nicht als Einrichtungen wie Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime explizit benennt, und sich damit die Immissionsgrenzwerte grundsätzlich aus den Gebietsfestsetzungen der Bebauungspläne ergibt.

Der Vorwurf eines fehlenden Betriebsprogramms und unkonkreter Zugzahlen für den Abstellbahnhof kann die Anhörungsbehörde in der Form nicht nachvollziehen. Wie bereits oben ausgeführt, beruht die schalltechnische Untersuchung der Unterlage 14.1 auf Zugzahlen die u.a. nach Gattung und Fahrzeit (Tag/Nacht) sowohl für den Planfall, wie für den Nullfall detailliert im Anhang 2.1.1 bis 2.4 der Anlage 14.1 streckenbezogen als Berechnungsgrundlage abgebildet werden. Richtig ist allerdings auch, dass ausweislich der Unterlagen 14.1 (Seite 39) bei den Fahrbewegungen innerhalb des Gleisfeldes des Abstellbahnhofs unterstellt wurde, dass jeder Zug den Abstellbahnhof bei den Rangierfahrten über 75% der Längsausdehnung des Abstellbahnhofs (ca. 1,8 km) insgesamt vier Mal durchfährt. Der hieraus ermittelten Gesamtleitungspegel für Zugbewegungen wurden auf die Streckenlänge sämtlicher im Gleisfeld des Abstellbahnhofs befindlicher Gleise umgelegt. Hierdurch ergibt sich eine gleichmäßige Verteilung dieser Emissionen. Dieser Ansatz erscheint der Anhörungsbehörde mangels konkreterer Belegungspläne der einzelnen Abstellgleise, die sich naturgemäß erst im Betrieb im Zusammenspiel mit noch zu entwickelnden Fahrplänen ergeben werden, im Grundsatz dienlich, um die zu erwartenden Lärmemissionen prognostisch darstellen zu können. Eine über das dargestellte Szenario hinausgehende gehäufte Nutzung der Zuführungsgleise zur Außen- und Innenreinigungsanlage ist für die Anhörungsbehörde hieraus allerdings nicht erkennbar. Das Eisenbahn-Bundesamt wird daher zu prüfen haben, ob das gebildete Prognoseszenario letztendlich für die Sachentscheidung tragfähig ist.

### **3.1.1.2 Anlagenbezogene Geräuschimmissionen**

Neben den Verkehrslärmimmissionen des Schienenverkehrs, die nach der 16. BImSchV zu beurteilen sind, kommt es betriebsbedingt zu Schallemissionen, die von Anlagen innerhalb des PFA 1.6b ausgehen. Zu nennen sind hier insbesondere Lärmemissionen, die durch den Betrieb der Außen- und Innenreinigungsanlage sowie der Wertstoffsammelstelle, den

KFZ-Verkehr auf den Betriebsanlagen einschließlich der Servicefahrten und entsprechender Parkvorgänge, Bremsproben und das Auf- und Abrüsten der Züge sowie weiterer Anlagengeräusche wie etwa Klimaanlage und sonstiger Aggregate verursacht werden.

Der Gesetzgeber hat für den anlagenbezogenen Lärmschutz konkretisierend über die Regelungen im BImSchG hinaus nach § 48 BImSchG die sechste Allgemein Verwaltungsvorschrift zum BImSchG, die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), erlassen. Dementsprechend ist die TA Lärm zur Beurteilung der vorbenannten Lärmimmissionen heranzuziehen.

Um die Auswirkungen des anlagenbezogenen Lärms prognostizieren zu können, hat die Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung durch das Gutachterbüro Krebs + Kiefer, Fritz AG durchführen lassen. Die Untersuchung vom 29.11.2018 liegt den Planfeststellungsunterlagen als Unterlage 14.2 bei.

Die zu erwartenden Anlagengeräusche wurden im Anhang 2.1 der Untersuchung dokumentiert und im Anhang 1 als Linien- und Punktschallquellen kartiert dargestellt. Die Betriebszeiten sowie die angenommenen Stundenwerte der einbezogenen Anlagen können der Anlage 2.2 entnommen werden. Ausgehend von diesen Emissionen werden sodann die zu erwartenden Beurteilungspegel sowohl für den Tag als auch für die lauteste Nachtstunde rechnerisch für die im Anhang 1 dargestellten Immissionsorte im Umfeld des Abstellbahnhofs ermittelt. Auf Grundlage der einzelnen Schalleistungspegel, Ausbreitungsparameter und Teilbeurteilungspegel kommt die Untersuchung zu dem Schluss, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm durch die Zusatzbelastungen an allen Immissionsorten eingehalten werden.

Nach Abschnitt 3.2.1 der TA-Lärm darf die Genehmigung für die zu beurteilende Anlage auch bei einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte aufgrund der Vorbelastung aus Gründen des Lärmschutzes nicht versagt werden, wenn der von der Anlage verursachte Immissionsbeitrag im Hinblick auf den Gesetzeszweck als nicht relevant anzusehen ist. Das ist in der Regel der Fall, wenn die von der zu beurteilenden Anlage ausgehende Zusatzbelastung die Immissionsrichtwerte nach Nummer 6 der TA-Lärm am maßgeblichen Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschreitet (sog. Irrelevanzkriterium).

Ohne weitere Minderungsmaßnahmen würden jedoch in der Nacht an insgesamt 7 Immissionspunkten die Immissionsrichtwerte um weniger als 6 dB(A) unterschritten und hier-

durch ein relevanter Beitrag zur Gesamtbelastung verursacht durch alle Betriebe und Anlagen im Sinne der Regelungen des Abschnittes 3.2.1 der TA Lärm geleistet. Es handelt sich hierbei um die Immissionspunkte: Nr. 45, Augsburg Straße 201, EG bis 2. OG; Nr. 46, Augsburg Straße 203, EG bis 2. OG; Nr. 47 Augsburg Straße 207, 3. OG; Nr. 65 Augsburg Straße 245, 3. OG; Nr. 66 Augsburg Straße 247, 1. bis 3. OG; Nr. 67 Augsburg Straße 249, 1. bis 3. OG; Nr. 149 Dietbachstraße 2, 2. bis 3. OG. Um auch an diesen Immissionspunkten die Richtwerte der TA Lärm nachts um mindestens 6 dB(A) zu unterschreiten, wurden Minderungsmaßnahmen untersucht. Es werden diesbezüglich mehrere Maßnahmen beschrieben, bei deren Umsetzung die Immissionsrichtwerte durch die Zusatzbelastung sowohl am Tag als auch in der Nacht an allen Immissionsorten um mindestens 6 dB(A) unterschritten werden. Bei der ersten Maßnahme handelt es sich um eine Wandscheibe, die an die Südfassade der Außenreinigungsanlage (ARA) in einem Abstand von 3,30 m zum Durchfahrtsgleis zur Abschirmung der aus der südlichen Zufahrt der ARA dringenden Geräusche, mit einer Länge von 5,00 m und einer Höhe von 6,50 m über Gelände bzw. 1,00 m über der Oberkante des Einfahrtstors ARA Süd vorgesehen wird. Eine weitere Maßnahme besteht aus der Errichtung einer Lärmschutzwand zur Abschirmung der Geräusche des Parkplatzes für die Innenreinigungsanlage (IRA), die sich von der Kfz-Zufahrt zum Abstellbahnhof bis in Höhe der Wertstoffsammelstelle der IRA, mit einer Länge von 60 m und einer Höhe von 2,50 m über das Gelände zieht. Die Planung sieht darüber hinaus vor, die Containerabstellplätze der Wertstoffsammelstelle einzuhausen.

Innerhalb der Ausgangsanhörung wurden insbesondere vom Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart (TÖB 1a) hinsichtlich der schalltechnischen Untersuchung zum Anlagenlärm Hinweise abgegeben. Aber auch in den Stellungnahmen von Verbänden und Einwendungen von Privatpersonen wurde die vorstehende Untersuchung thematisiert und teilweise auch kritisiert.

Das Amt für Umweltschutz (TÖB 1a) weist in seiner Stellungnahme vom 01.08.2019 zunächst auf die diffizile Abgrenzungsproblematik bei der rechtlichen Einordnung von Lärmimmissionen, was die Anwendbarkeit der 16. BImSchV bzw. der TA-Lärm betrifft, hin. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird an dieser Stelle auf die Ausführungen zur Abgrenzung auf das Kapitel zur Verkehrslärmschutzverordnung verwiesen. Soweit das Amt für Umweltschutz Unklarheiten bezüglich der anlagenbedingten Schallemissionen thematisiert, beantwortet und erläutert die Vorhabenträgerin in ihrer Replik - für die Anhörungsbehörde nachvollziehbar und schlüssig - die aufgeworfenen Fragen. Beispielsweise erwähnt sei hier die



auch in Verbandsstellungen und Einwendungen vorgetragene Frage, wie sichergestellt werden soll, dass die Tore der Außenreinigungsanlage insbesondere nachts während des Waschvorgangs geschlossen gehalten werden, da die Züge teilweise länger sind als die Halle der Reinigungsanlage. Die Vorhabenträgerin stellt diesbezüglich klar, dass innerhalb der schalltechnischen Untersuchung das permanent offene Tor als Schallquelle berücksichtigt wurde. Da diese Annahme zu Immissionskonflikten führe, sei als Kompensation die bereits erwähnte Wandscheibe an der Südfassade vorgesehen, mit der der Beurteilungspegel am ungünstigsten Immissionsort unterhalb des Irrelevanzkriteriums der TA Lärm reduziert werden könne. Die Vorhabenträgerin räumt weitergehend ein, dass der angesetzte Schallleistungspegel, was das Auf- und Absetzen der Container in der Wertstoffsammelstelle betrifft, unrichtig sei. Statt der angegebenen  $LW_{Ar} = 81 \text{ dB(A)}$  ergäbe sich unter Berücksichtigung der Zeitkorrektur ein Wert von  $LW_{Ar} = 87 \text{ dB(A)}$ . Durch die höhere Geräuscheinwirkung dieser Teilquelle erhöhe sich der Beurteilungspegel des Anlagenlärms am nächstgelegenen Immissionsort Nr. 149 von  $43,3 \text{ dB(A)}$  am Tag um ca.  $0,5 \text{ dB}$  auf  $43,8 \text{ dB(A)}$  am Tag. Nach wie vor würde kein Immissionskonflikt ausgelöst, da der Immissionswert von  $55 \text{ dB(A)}$  um  $-11,2 \text{ dB(A)}$  unterschritten würde. Nachts ist laut Untersuchungsparameter kein Auf- oder Absetzen von Containern geplant. Hinsichtlich der weiteren Punkte des Amtes für Umweltschutz bezüglich des Anlagenlärms wird auf die benannte Stellungnahme und die Replik der Vorhabenträgerin verwiesen.

In privaten Einwendungen und Stellungnahmen von Vereinigungen wurde u.a. der ständige und insbesondere der nächtliche Betrieb der Anlagen des Abstellbahnhofs kritisiert. Gerade der nächtliche Betrieb der ARA und IRA, aber auch der der Müll- und Wertstoffpressen sei vor dem Hintergrund der entstehenden Lärmimmissionen nicht zumutbar und gesundheitsgefährdend. Betriebsregelungen zur Lärmminimierung, wie z.B. die Reduzierung von Betriebszeiten müssten ergriffen und das Betriebskonzept insgesamt plausibilisiert werden. Die Lärmwerte der TA-Lärm seien entsprechend der Gebietstypizität einzuhalten. Die vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen seien unzureichend. Die vorgesehene Lärmschutzwand müsse verlängert und der aktive Schallschutz insgesamt verbessert werden. So sei etwa auch im Bereich der Lagerflächen (Bauwerksverzeichnis Nr. 6.3101) und dem Neubau der Erschließungs- und Außenanlage (Bauwerksverzeichnis Nr. 6.3104) beidseitig hochabsorbierende Lärmschutzwände vorzusehen. Entgegen der Annahme des Gutachters seien auch Geräuschspitzen zu verzeichnen. Fälschlicherweise sei bei der Betrachtung der erforderliche Warnton der Schleppanlage der ARA nicht berücksichtigt wor-

den. Obwohl im Erläuterungsbericht Teil 3 auf Seite 26 beschrieben werde, dass der Fahrweg der Schleppanlage vor der Waschhalle während des Betriebs mittels optischem und akustischem Signal gesichert würde, werde dieser Aspekt in der schalltechnischen Untersuchung negiert. In älteren Planunterlagen zum Abstellbahnhof sei ein akustisches Warnsignal mit einer Emissionsleistung von 105 dB(A) als vorschriftsmäßig notwendig beschrieben worden. Unrichtig sei auch die homogene Verteilung der Emissionen der Klimaanlagen der Züge auf die Fläche des Abstellbahnhofs. Es werde bezweifelt, dass dieser Rechenansatz der nahen liegenden Wohnbebauung gerecht werde. Die beschriebenen Maßnahmen zur Begrenzung des Anlagenlärms seien verpflichtend planfestzustellen. Überdies sei die Auswahl der Immissionspunkte wie auch in der Untersuchung zu 16. BImSchV willkürlich und verfehlt.

Im Erörterungstermin wurde auch die Thematik des Anlagenlärms aufgerufen und vertiefend diskutiert. Ein Schwerpunkt bei dieser Diskussion waren die divergierenden Aussagen bezüglich der Warntöne bei der ARA. Die Vorhabenträgerin hat im Erörterungstermin zugesagt, den Sachverhalt nochmals zu prüfen. Es wird auf das Wortprotokoll des Erörterungstermins verwiesen.

Im Zuge des Änderungsverfahrens innerhalb der Anhörung hat die Vorhabenträgerin mitgeteilt, dass keine Signalwarntöne in der ARA erforderlich seien, da die Züge mittels einer automatischen Schleppvorrichtung in die Reinigungsanlage gezogen würden und keine Personen während der Waschvorgänge anwesend seien. Die Unterlagen wurden dahingehend korrigiert, dass ein Warnton bei der Außenreinigung nun nicht mehr vorgesehen sei.

Insbesondere der LNV (TÖB 49) kritisiert diese Aussage dahingehend, dass nach seiner Einschätzung die zu reinigenden Züge länger seien als die eigentliche Außenreinigungshalle und somit der außerhalb der Außenreinigungsanlage befindliche Fahrweg der Schleppanlage nach geltenden Unfallverhütungsvorschriften mit entsprechenden Signalanlagen zu sichern sei. Weitergehend wurde kritisiert, dass die Vorhabenträgerin nicht gewährleisten könne, dass sich im Gefahrenbereich der Schleppanlage keine Personen aufhielten. Darüber hinaus müsse damit gerechnet werden, dass die automatische Schleppanlage u.a. aufgrund von Störungen nicht immer zur Verfügung stünde und stattdessen doch Personal herangezogen werden müsse. Eine Warnanlage sei daher erforderlich.

Die Vorhabenträgerin hat hinsichtlich der Lärmeinwirkungen durch Warntöne bei der IRA eine gutachterliche Stellungnahme durch das Büro Krebs + Kiefer, Fritz AG mit Datum vom 03.06.2020 erstellen lassen und im Änderungserläuterungsbericht die maßgeblichen Ausführungen hieraus wiedergegeben.

Hinsichtlich der Signalwarntöne in der IRA seien nach Prüfung des Schallgutachters nachts Warntöne von bis zu 75 dB(A) möglich, ohne eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte auszulösen. Zudem blieben alle Beurteilungspegel in der Nacht mindestens 6 dB(A) unter dem jeweiligen Immissionsrichtwert, womit das sogenannte Irrelevanzkriterium nach Nr. 3.2.1 Abs. 2 der TA-Lärm greife. Tagsüber seien noch höhere Schallleistungspegel möglich. Kurzzeitige Geräuschspitzen durch das Warnsignal oder andere Spitzenpegelereignisse überschritten die Immissionsrichtwerte um weniger als 20 dB(A) und seien damit unkritisch. Dementsprechend würden Warntöne im Bereich der IRA nun in der Planung vorgesehen und in der Ausführungsplanung abgestimmt.

Die Ausführungen der Vorhabenträgerin zur IRA anlässlich der Planänderung sind nicht ohne Kritik geblieben. Die Gewerbeaufsicht der Landeshauptstadt Stuttgart weist darauf hin, dass der gutachterliche Ansatz mit 4 Zügen auf zwei Gleisen pro Stunde und maximal 4 Signalen pro Stunde ihres Erachtens voraussetzt, dass die Züge zur Innenreinigung gleichzeitig ein- und ausfahren. Hier sei ein konservativer Ansatz mit einer höheren Anzahl an Signalen pro Stunde sinnvoll. Der errechnete maximal zulässige Schallleistungspegel in der Nacht von  $L_{wA} = 75$  dB(A) wäre entsprechend anzupassen. Zudem seien die Schallleistungspegel für den Tag anzugeben, sofern diese höher als die Nachtpegel sein werden. Soweit leisere Schallleistungspegel zur Warnung ausreichen würden, erinnert die Gewerbeaufsicht an das Minimierungsgebot der TA-Lärm. Die Warntöne dürften allerdings auch nicht im allgemeinen Verkehrslärm untergehen, da sonst die Warnfunktion entfiele. Weitergehend wurde u.a. von Seiten des LNV (TÖB 49) gerügt, dass die nun vorgesehenen Warntöne nicht zur Überarbeitung des betreffenden Schallgutachtens der Unterlage 14.2 geführt haben. Von Einwendern wurde vorgebracht, dass der nächtliche Schallleistungspegel von bis zu 75 dB(A) unzulässig und unerträglich sei. An kritischen Immissionsorten müsse nachts von einer Lärmbelästigung bis 65 dB(A) viermal pro Stunde ausgegangen werden, womit an einen gesunden Nachtschlaf nicht mehr zu denken sei. Die Lösung dieses Konflikts dürfe nicht in die Ausführungsplanung verschoben, sondern müsse innerhalb der Planfeststellung bewältigt werden.

Bezüglich der Hornsignal bzw. Makrofonproben wurde, wie bereits im vorstehenden Kapitel ausgeführt, gefordert, diese anhand der TA-Lärm zu bewerten. Eine inhaltliche Bewertung nach der TA-Lärm könne aber bereits deshalb nicht durchgeführt werden, weil die erforderlichen Angaben zur Häufigkeit und Intensität nicht vorlägen. Es sei aber naheliegend, dass die auch zur Nachtzeit durchgeführten Proben Geräuschspitzen im Sinne der TA-Lärm darstellten.

In ihren schriftlichen Erwiderungen ist die Vorhabenträgerin auf die weiteren Stellungnahmen und Einwendungen eingegangen. Der ständige und damit auch nächtliche Betrieb etwa der ARA und IRA sowie der Müllpressen und der weiteren Anlagen sei im Sinne einer oberen Abschätzung im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt worden. Es sei der Nachweis erbracht, dass unter Einbeziehung der benannten Schutzmaßnahmen das sogenannte Irrelevanzkriterium der TA Lärm eingehalten und damit die Zusatzbelastung an den untersuchten Immissionsorten um mehr als 6 dB(A) unter dem jeweiligen Immissionsrichtwert der TA Lärm bliebe. Geräuschspitzen, die die Immissionsrichtwerte am Tag um mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um mehr als 20 dB(A) überschritten, lägen an keinem untersuchten Immissionsort vor. Die Vorgaben der TA-Lärm würden somit eingehalten. Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen oder die Einschränkung von Betriebszeiten seien daher nicht geboten. Auch die erforderlichen Signalwarntöne in der IRA führten zu keinem anderen Ergebnis. Bei einer angenommenen Innenreinigung pro Zug mit einer Dauer von 0,5 h könnten maximal 4 Züge auf beiden Gleisen der IRA innerhalb einer Stunde behandelt werden. Bei der Einfahrt der Züge sei somit von einer Anzahl von max. 4 Signalen pro Stunde auszugehen. Der Schallgutachter habe diesen Sachverhalt untersucht und sei zu dem Ergebnis gekommen, dass bei einer Anzahl von 20 Signalgebern bei einer Bahnsteiglänge von 400 m und einem Abstand von 20 m zwischen den Signalgebern sowie einem Schallleistungspegel von  $L_{WA} = 75$  dB(A) pro Signalgeber alle Beurteilungspegel  $L_r$  in der Nacht mindestens 6 dB(A) unter den jeweiligen Immissionsrichtwerten der TA-Lärm lägen und somit auch diesbezüglich das Irrelevanzkriterium erfüllt werde. Die Signalwarnanlage würde so ausgeführt, dass diese Vorgabe eingehalten würde. Die beschriebene Begrenzung auf bis zu 75 dB(A) sei dennoch ausreichend, um nicht im allgemeinen Verkehrslärm unterzugehen und die Warnfunktion zu erfüllen.

Da zugesagt werde, dass der Zutritt zur ARA während des Waschvorgangs ausgeschlossen werde, könnten die Warntöne innerhalb und außerhalb der Halle der ARA entfallen. Es entstehe somit von vorn herein kein Immissionskonflikt. Sollte die Schleppanlage ausfallen,

würde die ARA nicht genutzt. Im Übrigen sei gemäß TA-Lärm eine Betrachtung des Betriebs im Ausnahmefall (Schaden bei der Anlage) nicht erforderlich. Eine Festlegung auf eine konkrete Schleppanlage müsse in der Planfeststellung überdies nicht erfolgen, sondern könne – da sich keine Betroffenheit Dritter ergeben würden - in der Ausführungsplanung geschehen.

Die homogene Verteilung der Emissionen der Klimaanlage sei sachgerecht, da zum derzeitigen Zeitpunkt und auch künftig nicht zuverlässig bestimmt werden könne, an welchem exakten Standort sich die Klimaanlage auf den abgestellten Zügen befänden. Daher sei im Sinne einer oberen Abschätzung unterstellt worden, dass alle Klimaanlage auf allen Zügen gleichzeitig in Betrieb seien und auch Gleisanlagen zur ARA und IRA mit betrachtet worden, obwohl diese Zufahrtsgleise als Aufstellbereiche freigehalten werden müssten. Die beschriebenen Schallschutzmaßnahmen auf Basis der TA Lärm würden im Übrigen planfestgestellt. Der Vorwurf der willkürlichen und verfehlten Immissionspunkte weist die Vorhabenträgerin mit Verweis auf die Ausführungen innerhalb der Replik zur gleichlaufenden Thematik bezüglich der Diskussion zum Verkehrslärm zurück. Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf die entsprechenden Repliken sowie auf das Wortprotokoll des Erörterungstermins verwiesen.

Die Anhörungsbehörde hält die schalltechnische Untersuchung zum Anlagenlärm dem Grunde nach für nachvollziehbar. In Zusammenschau mit der nachgereichten schalltechnischen Untersuchung vom 03.06.2020 zur Geräuscheinwirkungen durch Warntöne in der IRA zeigt sich für die Anhörungsbehörde, dass bei allen Emissionen, die in die Untersuchungen einbezogen wurden, nach Umsetzung der vorgesehenen Minderungsmaßnahmen die Beurteilungspegel 6 dB(A) unter den jeweiligen Immissionsrichtwerten der TA-Lärm liegen. Zur Frage, ob noch weitere Emissionen in die Betrachtung zum Anlagenlärm hätten mit einbezogen werden müssen, wird auf die Ausführungen im vorstehenden Kapitel zur Verkehrslärmschutzverordnung verwiesen.

### **3.1.1.3 Baubedingte Schallimmissionen**

Neben den betriebsbedingten Schallimmissionen kommt es während der Bauzeit auch zu Schallimmissionen aus dem Baustellenbetrieb. Auch diese bauzeitlichen Auswirkungen sind bei der Planfeststellung zu berücksichtigen. Zwar handelt es sich bei den Baustellen im Regelfall um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen, beim Betrieb dieser Anlagen hat

der Anlagenbetreiber jedoch dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (§ 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG). Zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf die Rechte anderer kann es deshalb erforderlich werden, der Vorhabenträgerin geeignete Schutzmaßnahmen aufzuerlegen.

Für die Beurteilung der baubedingten Lärmimmissionen ist gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiterhin die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19. August 1970 (AVV Baulärm) maßgebend, da bislang keine entsprechenden Rechtsverordnungen oder allgemeinen Verwaltungsvorschriften nach dem BImSchG in Kraft getreten sind. Die AVV Baulärm gilt für den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen und enthält Bestimmungen über Richtwerte für die von den Baumaschinen hervorgerufenen Geräuschemissionen, das Messverfahren sowie über Maßnahmen, die von den zuständigen Behörden bei Überschreiten der Immissionsrichtwerte angeordnet werden sollen. Zu den Baumaschinen gehören dabei auch die auf der Baustelle betriebenen sowie die auf den Baustraßen verkehrenden Kraftfahrzeuge (Nr. 2.2 der AVV Baulärm), nicht dagegen der Baustellenverkehr auf den öffentlichen Straßen. Die Nutzung der für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen erfolgt vielmehr im Rahmen des Gemeingebrauches und bedarf keiner gesonderten Beurteilung im Zuge der Planfeststellung. Dies gilt auch dann, wenn durch den zusätzlichen LKW-Verkehr der Schwerlastanteil auf einzelnen Verkehrswegen vorübergehend ansteigt, da auch eine solche intensive Nutzung der straßenrechtlichen Widmung entspricht. Vorhabenbedingte Lärmzunahmen an Bestandsstraßen sind jedoch in der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin hat in einer schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 14.4 der Planunterlagen) die zu erwartenden Baulärmimmissionen im PFA 1.6b in 5 verschiedene Bauphasen unterteilt und für diese an jeweils 97 Immissionsorten in Untertürkheim eine Einzelpunktberechnung durchgeführt. Zu den Bauphasen im Einzelnen:

In Bauphase 1 wurde die Errichtung von Hochbauten untersucht. Repräsentativ wurde dabei das zur Innenreinigungsanlage gehörende Technikgebäude betrachtet. Hier sind Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an zwei Immissionsorten von bis zu  $\Delta L_r$ , Tag 15,0 dB(A) zu erwarten. Ergänzend wurde die Herstellung des Unterbaus der Außenreinigungsanlage mit Richtwertüberschreitungen an 5 Immissionsorten mit maximal

$\Delta L_r$ , Tag 3,6 dB(A) berechnet. Betroffenheiten an weiteren Gebäuden sind darüber hinaus nicht ausgeschlossen.

Die Bauphase 2 beschreibt die Errichtung von Stützwänden. Innerhalb dieser Bauphase werden ausweislich der Untersuchung keine Immissionsrichtwerte an den betrachteten Orten überschritten.

In Bauphase 3 werden die Gleisbauarbeiten betrachtet, die im gesamten Baustellenbereich stattfinden. Aufgrund des dynamischen Baubetriebsbereichs der örtlich wandernden Baumaßnahme wurden die Ausbreitungsberechnungen ohne Berücksichtigung einer abschirmenden Wirkung einer bestehenden Bebauung durchgeführt. Ergebnis ist, dass während der Gleisbauarbeiten in einer Korridorbreite von  $d_{\text{Tag}} = 110$  m mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte in Gebieten, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, zu rechnen ist. Soweit Gleisbauarbeiten im Nachtzeitraum erforderlich werden, ist im Umfeld von Gebieten, in denen vorwiegend Wohnungen liegen, in einer Korridorbreite von  $d_{\text{Nacht}} = 600$  m von Richtwertüberschreitungen auszugehen.

Die Bauphase 4 beschreibt den ebenfalls dynamischen Baubetriebsbereich der Mastgründung. Innerhalb einer Korridorbreite von  $d_{\text{Tag}} = 155$  m bzw.  $d_{\text{Nacht}} = 680$  m kann es zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte kommen.

Als Bauphase 5 wurde die Herstellung von Baustraßen für einen repräsentativen Teilabschnitt betrachtet. Während dieser Tätigkeit ist innerhalb einer Korridorbreite (ohne Berücksichtigung von abschirmender Bebauung) von maximal  $d_{\text{Tag}} = 45$  m in Gebieten mit vorwiegend Wohnnutzung mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu rechnen.

Die schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung und Beurteilung des Baulärms kommt zu dem Schluss, dass eine Vermeidung der ausgewiesenen Überschreitungen unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Stands der Technik und unter Einbeziehung des Angemessenheitsgrundsatzes nicht möglich ist. Aktive Schallschutzmaßnahmen werden aufgrund der Lage und Ausdehnung der Baufläche als nicht realisierbar eingeschätzt. Lediglich bei der Errichtung des IRA-Technikgebäudes wird aufgrund der sehr hohen Überschreitungen im Nahbereich die Errichtung einer mobilen Lärmschutzwand empfohlen. Aufgrund des Umstands, dass eine solche Lärmschutzwand einen geringen Abstand zur Augsburg

Straße aufweist, möglichst hoch und beidseitig hoch absorbierend sowie standsicher hergestellt werden muss und dabei lediglich zu einer Minderung der Belastung nicht aber zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte führt, wird auf das Erfordernis der Wirtschaftlichkeit neben desjenigen der Herstellungsmöglichkeit, hingewiesen. Daneben werden weitere Maßnahmen der Lärmminimierung, wie etwa eine entsprechende Baustelleneinrichtung, Kapselung von Aggregaten und die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen, die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren, sowie organisatorische Maßnahmen, wie die ausführliche Information der Betroffenen vorgeschlagen. Arbeiten in der Nacht sollen so weit wie möglich vermeiden werden. Eine Beschränkung der Betriebszeiten auch am Tag wird hingegen nicht empfohlen, da die Bewohner hierdurch nicht wesentlich entlastet werden und die Bauzeit insgesamt erheblich verlängert wird. Passive Schallschutzmaßnahmen werden als nicht verhältnismäßig angesehen, soweit die temporären Einwirkungen mit nur kurzzeitigen lärmintensiven Arbeiten einhergehen. Mögliche passive Schallschutzmaßnahmen sollen aber im Rahmen der Ausführungsplanung in weiteren Detailgutachten untersucht werden. Sofern nächtlich Arbeiten erforderlich werden, wird vorgeschlagen, einen kritischen Beurteilungspegel als Schwelle festzulegen, ab dessen Überschreitung für den betroffenen Personenkreis Ersatzwohnraum für den Zeitraum der Überschreitungen angeboten werden soll. Diesbezüglich wird ein Schwellenwert von  $L_r > 65 \text{ dB(A)}$  vorgeschlagen, ab dessen Überschreitung ein gesunder Schlaf als nicht mehr möglich eingeschätzt wird. Hinsichtlich der Einzelheiten wird vollumfänglich auf die schalltechnische Untersuchung in Anlage 14.4 verwiesen.

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat in ihren Stellungnahmen vom 23.07.2019 (TÖB 1) und 01.08.2019 (TÖB 1a) den Baulärm thematisiert und dabei insbesondere auf das Erfordernis der Einhaltung der Bestimmungen der AVV Baulärm, der Bestellung eines Immissionsschutzbeauftragten und der Erstellung eines abschnittsübergreifenden Detailgutachtens vor Bauausführung hingewiesen. Baumaßnahmen in der Nacht sollen vermieden und die mobile Lärmschutzwand für den Bau des IRA-Technikgebäudes errichtet werden. Zudem wird empfohlen, die entsprechenden Nebenbestimmungen aus vorangegangenen Planfeststellungsbeschlüssen zu übernehmen.

Die Vorhabenträgerin weist in Ihrer Replik darauf hin, dass die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm nicht in allen Bauphasen möglich ist, durch die vorgeschlagenen Maßnahmen jedoch eine Minimierung der Belastung erfolge. Die Bestellung eines Immissionsschutzbeauftragten wird dagegen zugesagt. Hinsichtlich der Forderung nach einer abschnittsübergreifenden Betrachtung der Baulärmimmissionen weist die Vorhabenträgerin



auf die - auch zeitliche - Unabhängigkeit der Abschnitte 1.6a und 1.6b hin. Überschneidungen würden ggf. im Rahmen der Ausführungsplanung betrachtet.

Auch in Einwendungen und Stellungnahmen von Verbänden sowie im Erörterungstermin wurde der Baulärm angesprochen. Schwerpunkte waren die Vermeidung von Lärm insbesondere zur Nachtzeit, sowie die Einhaltung der Sonn- und Feiertagsruhe. Neben der Umsetzung der mobilen Lärmschutzwand wurde die Festsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen sowie konkreter Lärmgrenzwerte gefordert.

Die Vorhabenträgerin bekräftigt, dass Bauarbeiten vordringlich am Tag und nur in Ausnahmefällen zur Nachtzeit stattfinden, etwa soweit Arbeiten zum Anschluss an die Bestandsstrecke in Sperrpausen erforderlich würden. Weitergehender aktiver Lärmschutz, etwa in Form zusätzlicher mobiler Lärmschutzwände, sei aufgrund der zumeist linienhaften Bauvorhaben und den häufig wechselnden Positionen auf den Bauflächen in Anbetracht der Schutzwandhöhen von 2,0 m bis 2,5 m unter Berücksichtigung der Faktoren Standsicherheit und Windlast und dem Umstand der geringen Minderung nicht praktikabel. Die Vorhabenträgerin verweist auf passive und weitere Minimierungsmaßnahmen, wie die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen und die Information von Betroffenen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde bleibt festzuhalten, dass die in Ziffer 3.1.1 der TA Lärm ausgewiesenen Richtwerte in den meisten Bauphasen überschritten werden. Auch der sogenannte Eingriffswert in Ziffer 4.1 AVV Baulärm, ab welchem Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden sollen, ist während einiger Bauphasen überschritten. Dies führt auch unter Zugrundelegung der Rechtsprechung (Vergl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11/11) dazu, dass ein Schutzkonzept gegen Baulärm gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG erforderlich wird. In der schalltechnischen Untersuchung der Anlage 14.4 sind bereits Maßnahmen beschrieben, die geeignet sind, die Auswirkungen des Baulärms zu minimieren bzw. über den Eintritt lauter Immissionen zu informieren. Die Anhörungsbehörde hält ebenso wie die untere Immissionsschutzbehörde die Umsetzung dieser Maßnahmen für geboten. Weitergehend ist die Anhörungsbehörde der Auffassung, dass die von der unteren Immissionsschutzbehörde vorgeschlagenen Nebenbestimmungen zur Bewältigung der nachteiligen Wirkungen des Baulärms der Vorhabenträgerin aufzuerlegen sind. Dies schließt die Erstellung eines Detailgutachtens zu den erwartbaren Bauimmissionen vor Baubeginn ein. Da eine fachplanerische Abschnittsbildung grundsätzlich zulässig, eine Rechtsverkürzung hierdurch aber auszuschließen ist, erscheint es der Anhörungsbehörde auch angebracht, ein solches Detailgutachten abschnittsübergreifend

zum 1.6a anzulegen, soweit mit zeitlichen Überschneidungen der Bauausführungen zu rechnen ist.

Abschließend weist die Anhörungsbehörde für die weitere Betrachtung darauf hin, dass abweichend zur schalltechnischen Untersuchung der Anlage 14.4 an den Immissionspunkten Nr. 81 bis Nr. 85 eine Wohnnutzung als tatsächliche Nutzung vorzufinden ist. Die Landeshauptstadt Stuttgart hat der Anhörungsbehörde auf Nachfrage mitgeteilt, dass der Großteil der Wohngebäude bereits vor dem Bebauungsplan 1936/28, der das Gebiet als Industriegebiet ausweist, vorhanden waren. Die Anhörungsbehörde hält es daher für geboten, nach Ziffer 3.2.2 der AVV Baulärm die bezeichneten Immissionspunkte entsprechend ihrer Wohnnutzung einzustufen. Die industrielle Nutzung des weiteren Gebiets lässt sich von dieser Nutzung nach Dafürhalten der Anhörungsbehörde räumlich abgrenzen.

#### **3.1.1.4 Gesamtlärm**

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz und die darauf beruhende Verkehrslärmschutzverordnung berücksichtigen grundsätzlich jeweils nur den neu hinzukommenden bzw. wesentlich geänderten Verkehrsweg. Auch die nach § 48 BImSchG erlassene technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm bewertet zunächst nur die Immissionen, die von den neu errichteten Anlagen ausgehen. Ein Vorhabenträger hat dementsprechend die Nachbarschaft grundsätzlich nur vor dem Lärm zu schützen, der von dem Vorhaben selbst ausgehen wird. Der Gesetzgeber unterscheidet dabei nach der jeweiligen Lärmart, ohne die Bildung eines Summenpegels. Erreicht eine Immissionsbelastung bei einem Betroffenen allerdings den Grad einer mit der Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG unvereinbaren Gesundheitsgefährdung oder stellt einen Eingriff in die Substanz des Eigentums i.S.d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG dar, erfordert es der Grundrechtsschutz, die Gesamtlärmbelastung in den Blick zu nehmen. Die Rechtsprechung sieht die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht (BVerwG, Urteil vom 15.12.2011, Az. 7 A 11/10). Insoweit werden Schutzansprüche ausgelöst, wenn durch Überlagerungseffekte von Immissionen aus verschiedenen Verkehrsträgern oder aus anderen Quellen vorhabenskausal eine zurechenbare Gesamtlärmbelastung von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschritten oder der bereits über diesen Schwellenwerten liegende Lärmpegel durch das Vorhaben weiter erhöht wird. Dabei ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde jede Erhöhung zu werten, auch wenn diese nur 0,1 dB(A) beträgt.

Die schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung und Beurteilung der Gesamtlärmbelastung (Unterlage 14.3) trägt den vorab genannten Prämissen im Grundsatz 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 Güterumgehungsbahn (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 Augsburger 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 Güterumgehungsbahn (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. Bezüglich der betroffenen Gebäude wird auf die Liste auf den Seiten 25 und 26 der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 14.3) verwiesen. Bei

13 dieser Gebäude besteht schon aus der Lärmvorsorge aufgrund der 16. BImSchV (Unterlage 14.1) ein Anspruch auf Schallschutz. Soweit an weiteren Gebäuden durch das Vorhaben der Gesamtlärm unterhalb der Schwelle von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird, führt dies zwar nicht zu Schallschutzansprüchen, stellt aber einen abwägungserheblichen Belag nach § 18 AEG dar. In diesen Fällen ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde die durch das Bauvorhaben bedingte Zunahme der Gesamtlärmimmissionen angesichts der Bedeutung des Vorhabens für die Allgemeinheit von den Betroffenen ohne Entschädigung hinzunehmen. Diesbezüglich besteht auch kein Anspruch darauf, dass eine Lärmsanierung vorhandener Verkehrswege dergestalt durchgeführt wird, dass die bereits ohne das Vorhaben gegebene Gesamtlärmbelastung abgemindert wird.

Hinsichtlich der in Einwendungen und Stellungnahmen geäußerten Kritik, die Prognosefälle seien falsch gebildet worden und beeinflussten als Folgefehler auch die Untersuchung zum Gesamtlärm, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen im Kapitel zur Verkehrslärmschutzverordnung verwiesen.

Die Vorhabenträgerin sieht bei vorhabenkausalen Baulärmimmissionen nicht das Erfordernis, diese in eine Gesamtlärbetrachtung mit einzubeziehen. Dies deshalb nicht, weil ausschließlich solche Geräuschemissionsbeiträge im Gesamtlärm zu berücksichtigen seien, die dauerhaft und nicht nur temporär einwirkten, denn gerade auch die Dauer der Einwirkungen sei wesentlich für die mögliche potenzielle Gesundheitsgefahr. Vorhabenbezogener und/oder auch fremder Baulärm seien daher im Gesamtlärmpegel nicht zu berücksichtigen.

Die Anhörungsbehörde stimmt mit der Vorhabenträgerin darin überein, dass Baulärm zeitlich befristet ist und mit dauerhaftem Betriebslärm nicht gleichgesetzt werden kann. Zu Recht weist die Vorhabenträgerin auch darauf hin, dass die Expositionsdauer ein wesentlicher Faktor bei der Frage nach dem Vorherrschen einer Gesundheitsgefahr ist. Die Anhörungsbehörde ist auch deshalb der Auffassung, dass hinsichtlich einer Gesamtlärbetrachtung grundsätzlich alle vorhabenbedingten Immissionen, die über eine nicht nur unerhebliche Zeitdauer auf Grundrechtsträger einwirken, beachtet werden müssen. In Anbetracht der erheblichen Vorbelastung des Umfelds mit Werten, die bereits jetzt teilweise über 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht liegen, und der momentan schwer greif-

baren tatsächlichen Dauer der Bauarbeiten, erachtet es die Anhörungsbehörde für sachgerecht, spätestens im Rahmen eines Detailgutachtens vor Bauausführung die Konfliktlage in den Blick zu nehmen und einen entsprechenden Auflagenvorbehalt auszusprechen.

Hinsichtlich der Nichteinbeziehung des weiteren Anlagenlärms, wie etwa aus dem westlich gelegenen Industriegebiet, zur vorherrschenden Grundbelastung verweist die Vorhabenträgerin insbesondere auf die dynamischen Betriebspflichten des jeweiligen Anlagenbetreibers. Die Anhörungsbehörde hält es dagegen grundsätzlich für erforderlich, sämtlichen Anlagenlärm in die Betrachtung der Vorbelastung mit einzubeziehen.

### **3.1.2 Erschütterungsimmissionen und sekundärer Luftschall**

#### **3.1.2.1 Erschütterungen**

Der Betrieb von Eisenbahnanlagen führt im Nahbereich auch zu Erschütterungsimmissionen. Die Vorhabenträgerin hat daher untersuchen lassen, ob sich durch das geplante Vorhaben mögliche Ansprüche gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen ergeben. Die entsprechende Untersuchung ist den Planunterlagen (Unterlage 15.1) beigegeben. 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 Erschütterungsanierung 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 zu-

sätzlicher 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. Das BVerwG sieht einen solchen Schwellenwert allenfalls oberhalb des 1,5-fachen der Anhaltswerte gemäß DIN 4150-2, Tabelle 1, Zeile 1 (vgl. BVerwG, a.a.O.).

Die erschütterungstechnische Untersuchung prüft anhand einer Plausibilitätsbetrachtung auf Basis der gegebenen Abstände und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, ob für die schutzbedürftige Bebauung im Umfeld eine Erhöhung der Beurteilungsschwingstärke um mindestens 25 % unter Berücksichtigung der erschütterungstechnischen Vorbelastung aus dem Durchgangsverkehr ausgeschlossen werden kann. 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. Hiernach resultieren keine Ansprüche auf Erschütterungsschutz.

Unter Anderem hat sich die Landeshauptstadt Stuttgart in ihre Stellungnahme vom 1.8.2019 (TÖB 1a) zum Erschütterungsschutz geäußert und insbesondere kritisiert, dass die Untersuchung keinen Neubau unterstelle, sondern von einer wesentlichen Änderung ausginge. Zudem sei die tatsächlich vorhandene Belastung nicht ermittelt und unterstellt worden, dass es sich durchgehend um öffentlichen Verkehr handele. Außerdem sei ein weiterer Untersuchungsfall für die Teilfertigstellung des Projekts S21 und ein Hinterfragen der Zugzahlen geboten. Es wird u.a. auf die benannte Stellungnahme verwiesen.

Wie bereits im Kapitel zum Verkehrslärm ausgeführt, sieht die Anhörungsbehörde in der Umgestaltung des Vorhabenbereichs den Tatbestand einer wesentlichen Änderung für gegeben. Die Anhörungsbehörde hält daher auch den Ansatz einer Differenzbetrachtung zwischen dem gebildeten Prognose-Nullfall und dem Prognose-Planfall für grundsätzlich geeignet, eine ggf. auftretende Zusatzbelastung zu ergründen. Da nach der einschlägigen

Rechtsprechung bei einer solchen „wesentlichen Änderung“ gerade kein Sanierungsanspruch besteht und es für die Frage eines Anspruchs maßgeblich auf die Erhöhung der Beurteilungsschwingstärke ankommt, kann die Betrachtung der tatsächlichen Vorbelastung zurückstehen, soweit weder eine vorhabenkausale Erhöhung um mindestens 25 %, noch die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erreicht oder überschritten wird. Für eine entsprechende Steigerung sieht die Anhörungsbehörde allerdings keine Anzeichen. Die Anhörungsbehörde geht im Übrigen davon aus, dass die überwiegenden Erschütterungen durch rollende Züge, mithin durch Fahrbewegungen des öffentlichen Verkehrs ausgelöst werden und nicht durch ortsfeste, nicht öffentliche Anlagen. Einen Fehler bei den zugrunde gelegten Zugzahlen vermag die Anhörungsbehörde nicht zu erkennen. Die Anhörungsbehörde hält die erschütterungstechnische Untersuchung auf Grundlage der unterstellten Prämissen für in sich schlüssig und nachvollziehbar.

### **3.1.2.2 Sekundärer 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 Anhörungsbehörde 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.

### **3.1.2.3 Baubedingte Erschütterungen**

Neben den betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen treten auch baubedingte Erschütterungen auf, die auf die Gebäude im Nahbereich einwirken. Die maßgeblichen Erschütterungsimmissionen werden bei Vibrationsrammungen und Verdichtungsarbeiten ausgelöst. Die Immissionen unterliegen nach dem BImSchG dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot und sind als abwägungserheblicher Belang in der Planfeststellung zu berücksichtigen. Aufgrund fehlender gesetzlicher Vorgaben sind für baubedingte Erschütterungsimmissionen die technischen Regelwerke, hier die DIN 4150-2 (Einwirkung auf Menschen in Gebäuden) und die DIN 4150-3 (Einwirkung auf bauliche Anlagen) heranzuziehen.

Die Vorhabenträgerin hat die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen aus dem Baubetrieb unter Zugrundelegung der beschriebenen technischen Regelwerke untersuchen lassen. Die Untersuchung ist den Planunterlagen als Unterlage 15.2 beigegeben und setzt als Prämisse u.a. voraus, dass lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten auf den Tagzeitraum beschränkt werden und nicht mit einer durchgehenden Dauer von mehr als 78 Tagen stattfinden. Die Ramm- und Verdichtungsarbeiten begrenzen sich hiernach punktuell auf nicht mehr als 2 Tage an einem Ort.

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 werden



auf Seite 23 der Unterlage 15.2 im Einzelnen benannt. 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 zu beschränken. Bei einer Beschränkung der Einwirkzeit auf 8 Stunden reduzieren sich danach die Grenzabstände auf  $r_{II}, 8h > 17 \text{ m}$  bei Stahlbetondecken bzw. auf  $r_{II}, 8h > 5 \text{ m}$  bei Holzbalkendecken, sodass damit eine Konfliktfreiheit herbeigeführt werden kann.

Die Untersuchung der Verdichtungsarbeiten mittels Vibrationswalze im Zuge der Gleisbauarbeiten hat ergeben, dass selbst bei Einwirkzeiten über den gesamten 16-stündigen Tageszeitraum bei entsprechender Vorabinformation der betroffenen Anwohner in Abständen größer als  $r_{II} \geq 20 \text{ m}$  bei Stahlbetondecken bzw.  $r_{II} > 10 \text{ m}$  bei Holzbalkendecken nicht mit erheblich belästigenden Erschütterungseinwirkungen zu rechnen ist. Bei einer Beschränkung der reinen Einwirkzeit auf 8 Stunden reduziert sich der Grenzabstand auf  $r_{II}, 8h > 12 \text{ m}$  bei Stahlbetondecken bzw.  $r_{II}, 8h > 6 \text{ m}$  bei Holzbalkendecken. Soweit der genannte Minimalabstand nicht eingehalten werden kann, ist die Einwirkzeit entsprechend dem Anhang 4.2.2 der Unterlage 15.2 zu reduzieren.

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.

Die Anhörungsbehörde hält die Untersuchung für schlüssig und nachvollziehbar. Zur Vermeidung und Minimierung der Eingriffe hält es die Anhörungsbehörde für geboten, die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen der unteren Immissionsschutzbehörde der Landeshauptstadt Stuttgart in der Stellungnahme vom 01.08.2019 (TÖB 1a) zu übernehmen. Die Anhörungsbehörde empfiehlt überdies, die Erschütterungen während der Bauzeit im Zuge des für den Baulärm angestrebten Detailgutachtens konkretisierend vor Bauausführung nochmals zu betrachten. In einem solchen Detailgutachten könnten dann auch Verdichtungsarbeiten, die gegebenenfalls bei der straßenseitigen Erschließung des Abstellbahnhofs erforderlich werden, einbezogen werden.

### 3.1.3 Elektrische und magnetische Felder

Die Vorhabenträgerin hat die vorliegende Planung auch auf ihre elektromagnetische Verträglichkeit in Bezug auf Personenschutz sowie den Geräte- und Anlagenschutz untersuchen lassen. Das entsprechende Gutachten (Unterlage 20.1) 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 novellierte Gutachten wurde von Einwendern u.a. dahingehend kritisiert, dass es den Anschein eines Gefälligkeitsgutachtens ausstrahle. Die Gutachten müssten in einem expliziten Vergleich nebeneinandergestellt und eine schlüssige Erklärung geliefert werden, warum die zunächst beantragte Einschränkung der Fahrströme auf 200 A nicht mehr gewollt werde.

Die Vorhabenträgerin weist die Unterstellung eines Gefälligkeitsgutachtens zurück. Das EMV-Gutachten sei sachgerecht erstellt worden und komme auch nach Neuberechnung ohne die bisher angenommene Fahrstrombegrenzung zu dem Ergebnis, dass alle Immissionsrichtwerte eingehalten würden. Auch eine veränderte Betroffenheit einzelner habe sich nach Neuberechnung nicht ergeben.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist festzuhalten, dass das Gutachten in nicht zu beanstandender Weise für die Bewertung des Personenschutzes die Grenzwerte der 26. BImSchV heranzieht. 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 magnetischen 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.

Die Anhörungsbehörde hält die Ausführungen für schlüssig und schließt sich der entsprechenden Gutachterempfehlung an.

### **3.1.4 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) u.a. auf Seite 54 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. Die Anhörungsbehörde empfiehlt die Aufnahme einer entsprechenden Nebenbestimmung, um erhebliche Belästigungen sowie weitergehende schädliche Auswirkungen auszuschließen.

### **3.1.5 Staubimmissionen**

Zu Verhinderung und Reduzierung von Staubimmissionen hat die Vorhabenträgerin der Landeshauptstadt Stuttgart gemäß dem Merkblatt zur Staubminderung auf Großbaustellen einen Staubminderungsplan mit Überwachungskonzept vorgelegt. Die Vorhabenträgerin hat auf die Stellungnahme der Landeshauptstadt Stuttgart vom 1.8.2019 (TÖB 1a) u.a. zugesagt, die Luftqualitätsverordnung für Baumaschinen einzuhalten, die technische Ausgestaltung der Bewässerung in der Ausführungsplanung abzustimmen, nur Straßenkehrmaschinen ohne Aufwirbelung einzusetzen, beim Pulverisieren von großen Teilen die Arbeitsfläche mit Wasser zu besprühen und der Landeshauptstadt Stuttgart rechtzeitig vor Baubeginn Verbindungsdaten der zuständigen Ansprechpartner der Bauleitung und Bauüberwachung mitzuteilen. Hinsichtlich der von Einwendern geäußerten Befürchtung weiterer Feinstaubimmissionen verweist die Vorhabenträgerin auf Festlegungen des Eisenbahn-Bundesamtes, die bereits in anderen Abschnitten auferlegt wurden, um weitere Grenzwertüberschreitungen zu vermeiden und Feinstaubemissionen von Stuttgart 21 zu minimieren. Die Anhörungsbehörde erachtet eine entsprechende Nebenbestimmung für sinnvoll.

### **3.1.6 Geruchsimmissionen**

In einer Einwendung wurde vorgebracht, dass mögliche Geruchsbelästigungen z.B. durch die Container oder das Ablassen der WC-Abwässer nicht bewertet worden seien. Die Immissionen müssten bewertet und ein Minimierungskonzept ausgearbeitet werden. Die Vorhabenträgerin ist hingegen der Auffassung, dass durch das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne schädlicher Umwelteinwirkungen durch Geruchsemissionen hervorgerufen werden. Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist es möglich, bei Auftreten von relevanten Geruchsbelästigungen sowohl anlagentechnisch als auch durch betriebliche Regelungen zu reagieren. Die Anhörungsbehörde empfiehlt die Aufnahme einer entsprechenden Nebenbestimmung.

## **3.2 Natur und Landschaft**

Die vorliegende Planung ist mit den naturschutzrechtlichen Vorschriften in Einklang zu bringen.

Das geplante Vorhaben stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar, von dem nicht zu vermeidende Beeinträchtigungen ausgehen. Die Vorhabenträgerin hat ausreichende Bestandserhebungen durchgeführt und ihr ökologisches Maßnahmenkonzept weitestgehend optimiert. Durch die geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft so gering wie möglich gehalten. Der nicht vermeidbare Eingriff kann durch die vorgesehenen und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) in Text und Karte dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert werden.

Hierzu im Einzelnen:

### **3.2.1 Naturschutzrechtliche Konfliktanalyse**

Die geplante Maßnahme stellt in Anbetracht ihres Flächenbedarfs und der mit ihrer Realisierung einhergehenden Bodenversiegelung zweifelsohne einen naturschutzrechtlichen Eingriff gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG dar.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) erfolgt eine Darstellung und Bewertung des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes und der durch das Vorhaben zu erwartenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (Konfliktanalyse). Hierbei wird jeweils einzeln auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft, Tiere und Pflanzen sowie Erholung eingegangen. Im Folgenden werden Maßnahmen zur Vermeidung und

Minderung von Beeinträchtigungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgestellt. 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 Schutzgüter Mensch, Kulturelles Erbe, Fläche und sonstige Sachgüter werden bereits im UVP-Bericht abgehandelt (Unterlage 13).

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 Biotope quantitativ, die übrigen Schutzgüter verbal-argumentativ bewertet. Dies ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde 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 Vorhabenträgerin hat klargestellt, dass die Anlage in den Planunterlagen nur nachrichtlich dargestellt ist. Auch aus Sicht der Anhörungsbehörde sind deren Umweltauswirkungen daher erst in einem gesonderten Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen.

Gesamtbetrachtet lässt sich nach Auffassung der Anhörungsbehörde 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.

### **3.2.2 Vermeidbarkeit und Minimierung der Eingriffe**

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden soweit wie möglich minimiert, dem gesetzlichen Vermeidungsgebot der §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG wird entsprochen.

Hierzu im Einzelnen:

Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Das naturschutzrechtliche Gebot der Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand der fachplanerischen Abwägung (vgl. BVerwG, Urteil v. 30.10.1992 - 4 A 4/92).

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 muss. 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. Soweit dies möglich ist, wird in Unterpunkt 7.5.2.8 (Konfliktanalyse) dargestellt, wie Verbotswertungen 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 Umsiedelung der gesamten Mauereidechsenpopulation möglich erscheint. Dennoch

hält die Vorhabenträgerin alle ihre artenschutzrechtlichen Ausnahmeanträge hilfsweise aufrecht, auf die im Anhörungsbericht im Rahmen der Artenschutzrechtlichen Konfliktanalyse eingegangen wird.

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 (G 2), 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 2 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 Ersatzhabitate für Wildbienen, Heuschrecken und Mauereidechsen zu entwickeln statt Landschaftsrasen einzusäen und die Pläne entsprechend anzupassen. Diese Anpassung wurde im Rahmen der Planänderung „Ergänzungsfächen Panoramabahn“ bereits vorgenommen. Zudem soll sich die Pflege der Flächen soweit möglich 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.

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.

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 Anhörungsbehörde ist im Ergebnis der Auffassung, dass die Planung dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot entspricht. In Anbetracht der vorgesehenen Umsetzung des Vorhabens auf bereits bestehenden Gleisflächen sowie der planerischen bzw. fachlichen Notwendigkeiten und der zu berücksichtigenden Verhältnismäßigkeitsaspekte sind für die Anhörungsbehörde keine weiteren Minimierungsmöglichkeiten ersichtlich. Die trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleibende Beeinträchtigung von Natur und Landschaft ist im Rechtssinne unvermeidbar.

### **3.2.3 Landschaftspflegerisches Ausgleichskonzept / Kompensationsmaßnahmen**

Die – nach Ausschöpfung aller Versuche zur Reduzierung verbleibenden – unvermeidbaren Beeinträchtigungen können nach Auffassung der Anhörungsbehörde durch die im Kompensationskonzept vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Summe gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG vollständig kompensiert werden.

Das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart (AfU) hat vorgebracht, dass die der Kompensation dienende Ausgleichsfläche A1 bereits für den PFA 1.6a angelegt werden solle. Die Vorhabenträgerin bestreitet unter Aufzählung der im PFA 1.6a definierten Kompensationsmaßnahmen, dass es zu einer Doppelbelegung von Flächen kommt. Im Nachgang zur Anhörung hat das AfU gegenüber der Anhörungsbehörde erklärt, nicht mehr an diesem Einwand festzuhalten (siehe hierzu Aktennotiz vom 02.10.2020).

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 darauf hin, 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. Zudem sei zu bedenken, dass sich die Eingriffsflächen in ihrem jetzigen Zustand nicht in vollem Umfang als Habitat für Wildbienen eignen würden. Aus diesem Grund könne der notwendige Umfang der Ausgleichsflächen, die speziell auf die Bedürfnisse der Tierarten angepasst sind, nicht einfach durch eine rechnerische Gegenüberstellung mit dem Umfang der Eingriffsfläche ermittelt werden. Der von der Vorhabenträgerin verfolgte Ansatz, die Ausgleichsflächen artenspezifisch zu ermitteln, erscheint daher auch für die Anhörungsbehörde sinnvoll und nachvollziehbar.

Die Vorhabenträgerin ist dieser Forderungen, die Ausgleichsmaßnahmen auf der Fläche des Abstellbahnhofs zu vergrößern, so weit wie möglich nachgekommen, in dem sie auf den Flächen der Gestaltungsmaßnahme 2 (G 2) nun die Entwicklung magerer Standorte als Ersatzhabitate unter anderem für Wildbienen vorsieht statt der Einsatz von Landschaftsrasen. Weitere geeignete Gleisflächen, auf denen sich nach Abschluss der Baumaßnahmen Habitate entwickeln lassen, sind nach Einschätzung der Vorhabenträgerin nicht vorhanden. Da die Pläne künftig eine äußerst dichte Bebauung des Vorhabengebiets vorsehen, schließt sich die Anhörungsbehörde der Einschätzung der Vorhabenträgerin an.

Im Rahmen des Änderungsverfahrens „Ersatzflächen Panoramabahn“ hat das AfU seine Kritik wiederholt und nochmals darauf hingewiesen, dass Heuschrecken und Wildbienen aufgrund unterschiedlicher Lebensraumsprüche 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 alle 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 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 eine gezielte Ansaat bzw. Anpflanzung gebietsheimischer Pflanzen in Abstimmung mit dem ASP-Beauftragten angekündigt. Auch auf den Einsatz von Herbiziden werde verzichtet.

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 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 Anhörungsbehörde schlüssig, dass die vorgesehenen Flächen nach den geplanten Habitatoptimierungen als Ausgleichsflächen geeignet sind. Auch ein entsprechendes Monitoring wird von der Vorhabenträgerin zugesagt.

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 Populationsrückgänge in der Vergangenheit auch durch die Praxis verursacht worden seien, dass man Ausgleichsmaßnahmen ohne inhaltlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Eingriffsort habe genügen lassen.

Die Vorhabenträgerin weist in diesem Zusammenhang nochmals auf die bereits im Erörterungstermin ausführlich diskutierte Gesetzeslage hin. Demnach sei die Vorhabenträgerin nicht zu einer Ausgleichsmaßnahme im technischen Sinne verpflichtet, die zu einer gleichartigen Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts führe. Es genüge vielmehr eine Realkompensation, die die beeinträchtigten Funktionen in gleichwertiger Weise wiederherstellt. Ein derartiger Ausgleich könne rechtmäßig auch dadurch geschaffen werden, dass im maßgeblichen räumlichen Bezugsrahmen ein aus anderen Pflanzen bestehendes Ökosystem geschaffen werde. Diese Darstellung der Rechtslage stimmt mit dem Verständnis der Anhörungsbehörde überein.

Im Rahmen des Änderungsverfahrens „Ersatzflächen Panoramabahn“ hat der NABU schließlich mit derselben Intention eingewandt, dass die Vorhabenträgerin sinnvolle Ausgleichs- Ersatzmaßnahmen nur planen könne, wenn sie Kenntnisse über sämtliche im Vorhabengebiet verdrängte Arten erworben habe. Da dies bislang noch nicht geschehen sei, wird eine entsprechende Untersuchung gefordert, die dem NABU erneut vorgelegt werden soll.

Die Vorhabenträgerin stellt daraufhin klar, dass die Maßnahmen für solche Arten durchgeführt werden würden, die eine Schirmfunktion für entsprechende Lebensgemeinschaften darstellen. Dadurch würden auch andere Arten von der Maßnahme profitieren, es sei aber nicht zwingend notwendig, dass die Maßnahme allen dort vorkommenden Tieren zugutekomme. Aus diesem Grund genügt auch aus Sicht der Anhörungsbehörde die Kartierung einer Auswahl repräsentativer Artengruppen um die Eingriffsschwere und die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hinreichend genau beurteilen zu können.

### **Kompensation durch 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-/Aus-

gleichsbilanz 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. Um dies beurteilen zu können, bedürfe es einer Erhebung der entsprechenden Beurteilungsgrundlagen. 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 Habitatsoptimierungen 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. Für die geschützten Arten, insbesondere der Wildbienen und Heuschrecken, habe man zudem bereits im Frühjahr 2019 Flächen am Rand des Vorhabengebiets angelegt, die nicht überplant sondern erhalten bleiben.

Auch die Anhörungsbehörde hält die Kompensation des Eingriffs durch die von der Vorhabenträgerin eingebrachte Ökokontomaßnahme für möglich, da die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden.

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 wird als bisher.

Dies wird von der Vorhabenträgerin – zu Recht – unter Verweis auf die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung bestritten. Denn die geänderte Planung, die vorsieht, Flächen entlang 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.

Die höhere Naturschutzbehörde hat allerdings festgestellt, dass die Bilanzierung zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs teilweise von den Vorgaben der Anlage 2 der Ökokonto-Verordnung vom 19.12.2010 abweicht. Wenn die Vorhabenträgerin von diesen Vor-

gaben abweichen wolle, müsse sie dies auch begründen. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin dargestellt, wie es zu den beanstandeten Abweichungen bei der Bilanzierung gekommen ist, kündigte aber zugleich an, die Bilanzierung auf den Normalwert anzupassen. Da die höhere Naturschutzbehörde auch festgestellt hat, dass die Darstellung des Zierrasens in den Planunterlagen fehlt, kündigte die Vorhabenträgerin auch hierzu eine entsprechende Überarbeitung der Unterlagen an. Diese Überarbeitung wurde im Rahmen des Änderungsverfahrens bereits umgesetzt. So hat die Vorhabenträgerin die Bilanzierung des Bestandes im Vorhabengebiet auf den Normalwert abgeändert und den Zierrasen in die Kartierung aufgenommen. Nur beim Biotoptyp „Garten“ wird mit 9 Wertpunkten an der bisher vorgenommenen Bewertung festgehalten, da es sich hierbei um einen Mittelwert in der Bewertungsspanne von 6 bis 12 Wertpunkten handle.

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 gäbe 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 man 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. Bei solchen Ersatzmaßnahmen bestehe keine Beschränkung auf ortsnahe Maßnahmen. Durch das Änderungsverfahren kann ein geringer Teil der geforderten Kompensation im Stadtgebiet von Stuttgart erbracht werden. Es ist aber weiterhin notwendig, einen Großteil des Eingriffs durch die Ökokontomaßnahme im Landkreis Schwäbisch Hall zu kompensieren.

Die Anhörungsbehörde hält dieses Vorgehen für nachvollziehbar und gesetzeskonform.

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 nun – für die Anhörungsbehörde 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.

Die höhere Naturschutzbehörde bittet weitergehend um die Aufnahme einiger Nebenbestimmungen zur Umsetzung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen, die eine Umweltbaubegleitung (ÖBB/UBÜ) und entsprechende Kontrollen gewährleisten. Die Umweltbaubegleitung soll sich dabei nach den „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen, Teil VII, Umweltfachliche Bauüberwachung“ (Stand: März 2013) richten sowie nach den „Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau“ (Ausgabe 2013). Auch hinsichtlich der noch zu erstellenden Landschaftsplanerischen Ausführungsplanung (LAP) legt die höhere Naturschutzbehörde Nebenbestimmungen vor, die in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden sollen.

Die Vorhabenträgerin sagt die Umsetzung der geforderten Nebenbestimmungen zu, wobei sie die dingliche Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzflächen unabhängig von der Erstellung der LAP und ohne Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde vornehmen will. Begründet wird dies damit, dass es nicht Zweck der LAP sei, die Flächen dinglich zu sichern, vielmehr diene der LAP nur der Konkretisierung der LBP-Maßnahmen in der Ausführungsplanung.

Da die dingliche Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzflächen aber bereits im Rahmen der Planfeststellung zu erfolgen hat, ist es aus Sicht der Anhörungsbehörde trotzdem möglich, den Nachweis, dass die dingliche Sicherung erfolgt ist, in den LAP aufzunehmen, weshalb die Aufnahme aller von der höheren Naturschutzbehörde geforderten Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss empfohlen wird.

Dies betrifft auch die Forderung der höheren Naturschutzbehörde, dass die Vorhabenträgerin durch eine Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss dazu verpflichtet wird,

die durchgeführten Kompensationsmaßnahmen in das Kompensationsverzeichnis gemäß § 18 Abs. 1 NatSchG, § 17 Abs. 6 und 11 BNatSchG i.V.m. KompVzVO einzutragen. Die Vorhabenträgerin lehnt eine solche Eintragung mit der Begründung ab, dass sie sämtliche Daten der Kompensationsvorhaben bereits in ihre Datenbank „FINK“ eintrage, die dann dem Eisenbahn-Bundesamt über eine noch einzurichtende Schnittstelle zur Verfügung gestellt werden würden.

### **3.2.4 Artenschutzrechtliche Konfliktanalyse**

Den Erhebungen zum Faunistischen Sondergutachten zufolge sind im Einwirkungsbereich des Vorhabens mehrere Arten betroffen. Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die geschützten Arten sind in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) und ihren Anlagen beschrieben und artenschutzrechtlich bewertet.

Auf den Hinweis der höheren Naturschutzbehörde, dass darauf zu achten sei, dass Neophyten durch die Baumaßnahmen nicht eingeschleppt, weiterverbreitet oder gefördert werden, sagt die Vorhabenträgerin wirksame Kontroll- und ggf. Gegenmaßnahmen zu, die Neophyten unterdrücken.

In der geplanten Beleuchtung des Abstellbahnhofs – die in bestimmten Bereichen aus Gründen der Arbeitssicherheit durchgehend notwendig ist - sieht der NABU eine unmittelbare Beeinträchtigung der gesamten Tierwelt und fordert sachkundige und fundierte Aussagen, wie sich diese Lichtimmissionen auf alle vorhandenen Tierarten auswirken.

Die Vorhabenträgerin sieht aufgrund der Tatsache, dass keine als lichtsensitiv geltenden Arten erfasst wurden und bereits Maßnahmen zur Vermeidung von Lichtimmissionen eingeplant sind, keine Notwendigkeit für zusätzliche Erhebungen und Beurteilungen. Die Anhörungsbehörde hält diese Ausführungen der Vorhabenträgerin für schlüssig und nachvollziehbar.

#### **3.2.4.1 Reptilien**

Im Vorhabensbereich konnten 869 adulte Individuen der Mauereidechse nachgewiesen werden. Um anhand der aufgefundenen Tiere hochzurechnen, wie viele Mauereidechsen insgesamt auf der Vorhabensfläche leben, wird in der Literatur von einem Mindestkorrekturfaktor von 4 ausgegangen. Da sich aber bei den im Rahmen des PFA 1.6 a durchgeführten Umsiedelungen gezeigt hat, dass dieser Korrekturfaktor zu einer leichten Unterschätzung

der tatsächlichen Populationsgröße geführt hat, wird von der Vorhabenträgerin ein Korrekturfaktor von 5 verwendet, sodass von ca. 4350 adulten Mauereidechsen im Vorhabenbereich ausgegangen wird. Diese Hochrechnung ist für die höhere Naturschutzbehörde und die Anhörungsbehörde nachvollziehbar und plausibel.

Der Lebensraum dieser Mauereidechsen wird dauerhaft durch das Vorhaben in Anspruch genommen und den Mauereidechsen entzogen. Es kann deshalb nicht durch geeignete Maßnahmen vor Ort verhindert werden, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs.1 Nr.1 und Nr.3 BNatSchG verwirklicht werden, weshalb eine Umsiedlung in Ersatzhabitate angestrebt wird. Für diese Umsiedlung beantragt die Vorhabenträgerin eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG.

Der ursprüngliche Planfeststellungsantrag sah eine Umsiedlung aller im Vorhabenbereich in Stuttgart-Untertürkheim vorkommenden Mauereidechsen auf vier Flächenkomplexe mit einer Gesamtgröße von 5,5 ha vor. Bei der Maßnahmenfläche 1 mit 15.457 m<sup>2</sup> handelt es sich um Flächen der Schusterbahn und des Unterwerks in Stuttgart-Zazenhausen (die Fläche wird auf S. 142 der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) kartiert). Aufgrund einer bereits vorhandenen Besiedelung mit Mauereidechsen und nicht besiedelbaren Betriebsgleisen, die die Fläche queren, können allerdings nur 13.291 m<sup>2</sup> als Ersatzhabitat angerechnet werden. Auch die Maßnahmenfläche 2 (saP Kartierung S. 143) befindet sich im weiterführenden Gleisbereich der Schusterbahn in Stuttgart-Münster und umfasst 30.568 m<sup>2</sup>, von denen nach Abzug für die Vorbesiedelung und von Betriebsgleisen 26.591 m<sup>2</sup> als Ersatzhabitat angerechnet werden können. Maßnahmenfläche 3 (saP Kartierung: S. 144) befindet sich entlang der Alten Untertürkheimer Straße und liegt im Grenzbereich zwischen Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Untertürkheim. Es handelt sich um Gleisrand- und Gleiszwischenbereiche, die bereits von zahlreichen Eidechsen besiedelt werden, weshalb von den 4.039 m<sup>2</sup> nur 3.410 m<sup>2</sup> angerechnet werden können. Bei der Maßnahmenfläche 4 (saP Kartierung S. 146) handelt es sich schließlich um eine Böschung innerhalb des Gleisfeldes in Stuttgart-Untertürkheim, die 4.754 m<sup>2</sup> aufweist, von denen 3.726 m<sup>2</sup> als Ersatzhabitat angerechnet werden können. Im Ergebnis weisen die Ersatzhabitate damit nur eine anrechenbare Größe von 4,7 ha auf und sind um 5,4 ha kleiner als das Habitat, das durch das Vorhaben verloren geht. Deshalb konnten diese Flächen den fachlich erforderlichen Bedarf für die Ersatzhabitate der Mauereidechsen im Rahmen des Planfeststellungsverfah-



rens nicht vollständig ausgleichen. Die Vorhabenträgerin beantragte daher, die Ersatzhabitate mit mehr Mauereidechsen als fachlich empfohlen zu besiedeln und eine erhöhte Verdichtung auf diesen Flächen in Kauf zu nehmen. Hilfsweise beantragte die Vorhabenträgerin den Verbleib derjenigen Mauereidechsen im Baufeld, für die nicht ausreichend Fläche in den Ersatzhabitaten zur Verfügung stünde.

Mit dem Änderungsverfahren „Ergänzungsflächen Panoramabahn“ hat die Vorhabenträgerin weitere Umsiedelungsflächen in das Verfahren eingebracht. Hierbei handelt es sich um bahneigene Flurstücke entlang der Panoramabahn mit einem Umfang von 10,51 ha (saP Kartierung S. 146a ff.). Nach Abschlägen für die dortigen in Betrieb befindlichen Gleise und die bereits durch Eidechsen besiedelten Flächen verbleibt eine anrechenbare Umsiedelungsfläche mit einem Umfang von 5,74 ha. Insgesamt sind nun durch das Änderungsverfahren Ersatzhabitate im Umfang von 10,44 ha für die Mauereidechsen vorgesehen.

Trotz dieser Planänderung hält die Vorhabenträgerin, für den Fall, dass die vorgeschlagenen Umsiedelungsflächen nicht vollständig als geeignete Ersatzhabitate anerkannt werden, ihren ursprünglich gestellten Antrag gemäß § 47 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG nun als ersten Hilfsantrag aufrecht, um die Eidechsen unter Inkaufnahme einer hohen Verdichtung in kleinere Ersatzhabitate umzusiedeln zu können.

Auch der ursprüngliche Hilfsantrag, Tiere, für die kein Platz in den Ersatzhabitaten mehr besteht, im Baufeld belassen zu dürfen, wird nun als zweiter Hilfsantrag für den Fall aufrechterhalten, dass der Genehmigung zur Umsiedelung aller Tiere in Ersatzhabitate nicht entsprochen wird.

Gegen diesen Hilfsantrag wenden sich mehrere Einwander und Träger öffentlicher Belange, da ein solches Vorgehen faktisch zu einer naturschutzrechtlich verbotenen Tötung zahlreicher Tiere führe.

Die Vorhabenträgerin nimmt dies zur Kenntnis und betont, dass es ihr vorrangiges Ziel sei, möglichst alle Tiere umzusiedeln. Der (zweitstufige) Hilfsantrag werde nur vorsorglich für den Fall gestellt, dass die Umsiedelung aller Tiere nicht genehmigt wird.

Bei der Suche nach Flächen, die als Ersatzhabitat in Frage kommen, war die Vorhabenträgerin auf ein Gebiet beschränkt, das im Vorfeld von der höheren Naturschutzbehörde festgelegt wurde. Diese Gebietsbeschränkung wird von der Vorhabenträgerin selbst als sogenannte „Besorgnislinie“ bezeichnet und umfasst im Wesentlichen den Stuttgarter Talkessel

(siehe S.118 der saP). Die höhere Naturschutzbehörde begründet diese Beschränkung bei der Flächensuche damit, dass bei einer weiträumigeren Umsiedelung der Eidechsen eine Gefährdung von Ökosystemen, Biotopen oder Arten der Mitgliedsstaaten im Sinne des § 40 BNatSchG zu befürchten ist, da die betroffenen Eidechsen überwiegend von eingeschleppten oder ausgesetzten Eidechsen abstammen, die in Stuttgart ursprünglich nicht heimisch waren. Durch DNA-Untersuchungen konnte nachgewiesen werden, dass sich die Tiere in Stuttgart auf unterschiedliche genetischen Linien zurückführen lassen, im Vorhabengebiet konkret auf die Ostfranzösische, die Westfranzösische und die Südalpenlinie. Allerdings haben sich die Tiere durch Fortpflanzung so weitgehend durchmischt, dass eine hybride Population entstanden ist, die eine Differenzierung nach einzelnen genetischen Linien nicht mehr zulässt. Eine weitere Verbreitung dieser hybriden Population durch Umsiedelung jenseits der Gebiete, die schon heute von diesen genetisch besonderen Eidechsen besiedelt sind, könnte zu einer Hybridisierung oder Verdrängung anderer heute noch intakter Eidechsenpopulationen führen und ist zu verhindern.

Auch nach Darstellung und Diskussion dieses Sachverhalts im Erörterungstermin hat der Vertreter des NABU diese Vorgabe der höheren Naturschutzbehörde – im Gegensatz zu anderen Umwelt- und Naturschutzverbänden – abgelehnt. Seiner Meinung nach ist die genetische Vermischung verschiedener Arten zu akzeptieren und nicht als Fehlentwicklung anzusehen. Der Natur seien Rassenvorstellungen fremd, wonach sich verschiedene Arten nicht vermischen dürften.

Die Vorhabenträgerin weist deshalb nochmals – völlig zutreffend – darauf hin, dass die Beschränkung der Umsiedelung innerhalb der sog. „Besorgnislinie“ nicht etwa dem Zweck diene „Rassenvorstellungen“ umzusetzen, sondern dass vielmehr eine weitere Beeinträchtigung der biologischen Vielfalt durch Verdrängung und Hybridisierung verhindert werden solle, deren Sicherung gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG auch ausgewiesenes Ziel des Naturschutzrechts sei. Bei der Flächensuche habe man sich deshalb an diese Vorgabe der höheren Naturschutzbehörde gehalten und ausschließlich innerhalb dieser „Besorgnislinie“ nach möglichen Umsiedelungsflächen gesucht. Auch die Anhörungsbehörde begrüßt, dass die Vorgaben der höheren Naturschutzbehörde bei der Flächensuche eingehalten wurden.

Im Rahmen des Änderungsverfahrens „Ersatzflächen Panoramabahn“ kritisiert der NABU erneut, dass zwischen verschiedenen Mauereidechsenpopulationen anhand der Genetik und dem örtlichen Vorkommen unterschieden wird, da nach FFH-Recht alle Mauereidechsen gleichermaßen geschützt seien. Eine Unterteilung des Lebensraums in kleinräumige

Verfahrensmosaik sei weder eine art- noch problemgerechte Vorgehensweise und verstoße gegen FFH- bzw. Naturschutzrecht. Eine Umsetzung der Tiere von Bauabschnitt zu Bauabschnitt sei ein ständiger Verstoß gegen Artenschutzbestimmungen und führe zu keiner Problemlösung.

Dem hält die Vorhabenträgerin entgegen, dass in den verschiedenen Planfeststellungsabschnitten bislang alle Artenschutzkonflikte mit der jeweils betroffenen Mauereidechsenpopulation durch vorhabenbezogene und dauerhafte Ersatzmaßnahmen gelöst werden konnten. Zu einer Verlagerung artenschutzrechtlicher Konflikte von einem Bauabschnitt zum nächsten komme es dadurch nicht. Wie die Vorhabenträgerin kann auch die Anhörungsbehörde im konkret geplanten Vorgehen keinen Verstoß gegen FFH- bzw. Naturschutzrecht erkennen, da alle artenschutzrechtlichen Konflikte bewältigt werden können.

Das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart konnte vor Einleitung des Änderungsverfahrens „Ersatzflächen Panoramabahn“ nicht nachvollziehen, dass im Stadtgebiet von Stuttgart nicht mehr Flächen für die Schaffung von Mauereidechsenhabitaten vorhanden sind und hat daher eine Darstellung aller von den Habitatsansprüchen geeigneter und dahingehend geprüfter Flächen unter Angabe der Ausscheidungsgründe verlangt.

Die Vorhabenträgerin wies allerdings berechtigterweise darauf hin, dass es nicht möglich sei, die jahrelange intensive Flächensuche detailliert in den Antragsunterlagen darzustellen. Durch das Änderungsverfahren „Ersatzflächen Panoramabahn“, durch das nun weitere Flächen in das Verfahren eingebracht wurden, dürfte dies nun ausgeräumt sein. Im Übrigen wird auf den Prüfkatalog für die Flächensuche verwiesen, der der Genehmigungsbehörde vorliegen sollte.

Zudem bewertet das Amt für Umweltschutz das Vorhabengebiet in Übereinstimmung mit der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung als Kernfläche der lokalen Stuttgarter Mauereidechsenpopulation. Vor dem Hintergrund, dass derzeit auch die Überbauung weiterer Kernflächen im Stadtgebiet geplant ist, wird deshalb angeregt zu prüfen, wie sich der Wegfall des Vorhabengebiets unter der Berücksichtigung des Verlusts weiterer Kernflächen auf die gesamte lokale Mauereidechsenpopulation auswirkt.

Die Vorhabenträgerin hält dieser Forderung zu Recht entgegen, dass eine Betrachtung kumulativer Wirkungen dem Artenschutzrecht fremd ist. Die Anhörungsbehörde vertritt daher in Übereinstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde den Standpunkt, dass nur die Genehmigungsbehörde mögliche kumulative Auswirkungen im Rahmen der Frage zu klären hat, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung vorliegen.

Der NABU sowie ein weiterer Einwender halten bereits die gesetzlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für nicht gegeben. So hat der Vertreter des NABU im Nachgang zum Erörterungstermin die Dringlichkeit der Projektumsetzung bezweifelt. Er hält es mit Verweis auf die zeitlichen Verzögerungen beim Bau und die Verteuerung des Projekts nicht für gerechtfertigt, eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung zu erteilen.

Die Anhörungsbehörde kann den Einwand in rechtlicher Hinsicht nicht nachvollziehen, da die Dringlichkeit der Projektumsetzung kein Tatbestandsmerkmal der beantragten Ausnahmegenehmigung ist. Die Vorhabenträgerin verweist dann auch zutreffenderweise darauf, dass die beantragten Ausnahmegenehmigungen nicht auf die Dringlichkeit der Projektrealisierung gestützt werden, sondern auf das Vorliegen der Voraussetzungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG.

Ein Einwender nimmt zudem Bezug auf eine öffentliche Aussage der Vorhabenträgerin vom Mai 2019. Demnach bereite man eine Notlösung für den Abstellbahnhof vor, da der Betrieb des neuen Hauptbahnhofs auch ohne den geplanten Abstellbahnhof möglich sei. Dieser Aussage lasse sich entnehmen, dass es zumutbare Alternativen zum Bau des Abstellbahnhofs gebe, die aber bezüglich des Artenschutzes nicht abgewogen worden seien. Die Vorhabenträgerin stellt daraufhin klar, dass es sich bei möglichen Alternativen, die einen Betrieb des Hauptbahnhofs ohne den geplanten Abstellbahnhof ermöglichen, allenfalls um Zwischenlösungen handle, die nur mit hohem betrieblichem und wirtschaftlichem Mehraufwand umgesetzt werden könnten. Wichtige Ziele des Gesamtprojekts wie das Ringkonzept könne man ohne den Abstellbahnhof in der Nähe des neuen Tiefbahnhofs nicht erreichen. In den Antragsunterlagen (saP S.117 ff.) stellt die Vorhabenträgerin das Fehlen zumutbarer Alternativen im Sinne des § 45 Abs. 7 BNatSchG zudem ausführlich und nachvollziehbar dar.

Zahlreiche Einwender sowie der NABU lehnen die geplante Umsiedelung von Mauereidechsen auch deshalb ab, weil aus ihrer Sicht die bisherigen Umsiedelungsmaßnahmen von Eidechsen gezeigt hätten, dass diese nicht den erhofften Erfolg brächten und viele Tiere verendet seien.

Die Vorhabenträgerin sagt für die Umsiedelung ein mehrjähriges Monitoring der Maßnahmenwirksamkeit zu, das gewährleisten soll, dass im Falle der Feststellung eines mangelnden Erfolgs entsprechende Korrektur- und Ergänzungsverfahren durchgeführt werden. Im

Übrigen weist die Vorhabenträgerin die geltend gemachten grundsätzlichen Zweifel am Erfolg von Umsiedlungsmaßnahmen als allgemeine Aussage ohne fachliche Belege zurück. Mauereidechsen seien sehr anpassungsfähige Tiere, die neue Lebensräume bei entsprechender Habitataignung schnell besiedeln, wie sich insbesondere an der Ausbreitung der Mauereidechse in den letzten Jahren in Stuttgart zeige. Auch aus eigener Erfahrung könne die Vorhabenträgerin über bereits fachgerecht durchgeführte Umsiedlungsmaßnahmen von Mauereidechsen berichten, die erfolgreich waren.

Auch die weiteren Einwände, die gegen die Umsiedlung von Mauereidechsen vorgebracht wurden, konnten nach Auffassung der Anhörungsbehörde nachhaltig entkräftet werden.

So hat die Vorhabenträgerin dem mehrfach vorgebrachten Einwand, dass durch die Umsiedlung eine Verdrängung oder Hybridisierung intakter Zauneidechsenpopulationen zu befürchten sei, entgegengehalten, dass bei der Auswahl der Maßnahmenflächen bewusst darauf geachtet worden sei, dass keine stabilen Zauneidechsenpopulationen in der näheren Umgebung vorkommen.

Dem Einwand, dass es sich bei einer Umsiedlung hybrider Mauereidechsen gar um eine Faunenverfälschung handle, hat die Vorhabenträgerin zutreffender Weise entgegnet, dass die hybride Mauereidechse innerhalb der sog. „Besorgnislinie“ bereits „urbane Natur“ sei, und der gesetzliche Schutz der Mauereidechse nicht zwischen genetischen Linien unterscheide, weshalb auch nicht mehr von einer Faunenverfälschung ausgegangen werden könne.

Auf den Hinweis eines Einwenders, dass das EU-Recht den Schutz der Unterarten nicht berücksichtige und man Maßnahmen erst durchführen könne, wenn diese Lücke geschlossen worden sei, hat die Vorhabenträgerin richtigerweise repliziert, dass sich die Planung nur an die geltenden Gesetze halten müsse.

Die höhere Naturschutzbehörde hält die im ursprünglichen Planfeststellungsantrag bereits vorgestellten Maßnahmenflächen 1 bis 4 grundsätzlich für geeignet, vermisst aber eine Darstellung, wie auf diesen Flächen Nahrungshabitate für die Mauereidechsen entstehen sollen. Das Maßnahmenblatt sei deshalb insoweit anzupassen. Für eine Ansaat dürfe nach Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde nur gebietseigenes Saatgut verwendet werden, das auch den Anforderungen von Wildbienen entspreche. Um durchgehend zu gewährleisten, dass den Mauereidechsen genügend Nahrungshabitate zur Verfügung stehen, wird zu einer alternierenden Mahd geraten, bei der auf Mulchgeräte, Schlegelmähköpfe, Kreiselmäher oder Mähaufbereiter zu verzichten ist.

Die Vorhabenträgerin will die Ausführung der Maßnahme erst im LAP präzisieren und verweist auf die Darstellung der Konfliktbewältigung in der saP (Unterlage 16.1, Anhang 2, S.138 ff.), aus der sich bereits ergibt, dass die Nahrungshabitate mittels Ansaat gebietsheimischer Pflanzen entstehen sollen, die auch den Anforderungen von Wildbienen Rechnung tragen. Auch die eidechsengeeignete Pflege dieser Flächen ist dort beschrieben.

Ein Einwender zieht bereits die grundsätzliche Eignung der Maßnahmenflächen 1 bis 4 in Zweifel. Sollte eine Umsiedelung in derzeit völlig unbesiedelte Habitate genehmigt werden, sei zu befürchten, dass diese nicht als Eidechsenhabitat geeignet oder nicht vernetzt seien, weshalb auf diesen Flächen einer ökologischen Aufwertung (CEF-Maßnahmen) und ein Monitoring über mehrere Jahre stattfinden müsse. Der Amphibien/Reptilien-Biotop-Schutz Baden-Württemberg e.V. (ABS e.V.) weist darauf hin, dass man unter dem Aspekt des Tierschutzes auch die Insekten berücksichtigen müsse, die auf den Maßnahmenflächen bereits vorkommen. Durch die Umsiedelung der Eidechsen auf diese Flächen würden die dort lebenden Insekten einem Prädator ausgesetzt, der bislang in ihrem Lebensraum nicht auftreten würde.

Den Antragsunterlagen kann entnommen werden, dass die Maßnahmenflächen durch Gehölzentnahmen und die Anlage von Totholzstrukturen und Nahrungshabitaten aufgewertet werden sollen, die Maßnahmenflächen 1 und 2 zudem auch durch Wurzelrodung und Steinlinsen, die Maßnahmenflächen 3 und 4 durch die Anlage eines sandig-steinigen Offenlandhabitats. Ein Monitoring soll in den ersten drei Jahren nach der Umsiedelung durchgeführt werden. Da sich aus den Antragsunterlagen auch ergibt, dass auf allen vier Maßnahmenflächen bereits vereinzelte Mauereidechsen gefunden werden konnten, steht aus Sicht der Anhörungsbehörde fest, dass die Maßnahmenflächen mit den bereits vorhandenen Habitaten der Mauereidechse ausreichend vernetzt sind und die dort lebenden Insekten keinem bisher nicht auftretenden Prädator ausgesetzt werden. Die Vorhabenträgerin verweist weitergehend auf die Antragsunterlagen, aus denen sich ergibt, dass die Maßnahmenflächen auch auf ihr artenschutzrechtliches Konfliktpotential hin untersucht wurden, so dass eine Gefährdung europarechtlich geschützter Insekten durch die umgesiedelten Mauereidechsen hinreichend ausgeschlossen werden könne. Des Weiteren sagt die Vorhabenträgerin zu, dass eine Umsiedelung der Tiere auf die Maßnahmenflächen erst erfolge, wenn die ökologische Funktionsfähigkeit der Flächen durch die Umweltfachliche Bauüberwachung bestätigt wurde.

Der LNV sieht die Aufwertung der Flächen 1 bis 4 zu geeigneten Ersatzhabitaten für die Mauereidechse kritisch. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und des daraus folgenden Waldsterbens sollte die künstliche Schaffung trocken-warmer Standorte überdacht werden, da zu befürchten sei, dass es solche Standorte bald zur Genüge gebe.

Die Vorhabenträgerin hat diesem Einwand richtigerweise entgegengehalten, dass es keine fachlichen Alternativen zu diesem Vorgehen gebe, das den gesetzlichen Vorgaben entspreche und einen Ausgleich für den Entfall des Habitats im Vorhabengebiet schaffe.

Zudem fordert der NABU, dass nachgewiesen werden müsse, dass durch CEF-Maßnahmen funktionstüchtige Ersatzflächen geschaffen worden sind, bevor mit einer Umsiedelung begonnen wird.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die Umweltbaubegleitung (ÖBB/UBÜ) die Funktionsfähigkeit der Ersatzflächen vor Beginn der Umsiedelung kontrollieren werde. Da die Optimierung der Ersatzhabitats für die Mauereidechse so gewählt worden sei, dass keine artenschutzrechtlichen Konflikte auftreten, hält es die Vorhabenträgerin nicht für erforderlich, im Zusammenhang mit der Gestaltung der Ersatzhabitats für die Mauereidechse CEF-Maßnahmen durchzuführen.

Auch der ABS e.V. lehnt die vorgeschlagenen Maßnahmenflächen 1 bis 4 ab, da Gleisbetten und Dämme ideale Brückenköpfe für eine weitere Ausbreitung und Verschleppung der hybriden Mauereidechsen seien.

Zu Recht verweist die Vorhabenträgerin allerdings auf die Einhaltung der naturschutzfachlichen Vorgaben bei der geplanten Umsiedelung. Die Maßnahmenflächen liegen innerhalb der von der höheren Naturschutzbehörde festgelegten „Besorgnislinie“, die das potenzielle Umsiedelungsgebiet so einschränkt, dass eine weitere Ausbreitung der Eidechsen ausgeschlossen sein soll. Innerhalb dieser Linie ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, vorrangig alle eigenen Flächen für Umsiedelungsmaßnahmen zu nutzen, die hierfür geeignet sind, auch Gleisbetten und Bahndämme.

Der BUND hält zudem Teile der Maßnahmenfläche 2 östlich der Fußgänger-Bahnunterführung aufgrund der Schattenlage für ungeeignet.

Dem hält die Vorhabenträgerin entgegen, dass es sich hierbei um eine nach Westen exponierte Hanglage handle, auf die im Tagesverlauf genug Sonneneinstrahlung eintrete, um als Mauereidechsenhabitat geeignet zu sein. Da die höhere Naturschutzbehörde keine Einwände gegen die vorgesehenen Maßnahmenflächen und deren Zuschnitt geäußert hat,

geht die Anhörungsbehörde von deren grundsätzlicher Geeignetheit als Ersatzhabitat für Mauereidechsen aus.

Der BUND schlägt eine deutliche Erweiterung der im ursprünglichen Planfeststellungsantrag vorgesehenen Umsiedelungsflächen vor. So könne die Bahnböschung und das DB-Betriebsgelände an der Schusterbahn nördlich von Zazenhausen (Maßnahmenfläche 1) in nordwestlicher Richtung um 4.300 m<sup>2</sup> vergrößert werden. Auch der vegetationsfreie Gleiszwinkel ab Abzweig der Schusterbahn eigne sich als Umsiedelungsfläche. In südöstlicher Richtung könne man das komplette Bahn-E-Werk sowie die südlich angrenzenden Stumpfgleise und die gegenüberliegende Bahnböschung miteinbeziehen und die Umsiedlungsfläche so um 25.000 m<sup>2</sup> vergrößern.

Die Vorhabenträgerin hält diesem Vorschlag – in der Sache zutreffend – entgegen, dass die Ausweitung in nordwestliche Richtung zu einer naturschutzfachlich unzulässigen Überschreitung der „Besorgnislinie“ führen würde. Die Flächen in südöstlicher Richtung seien zudem schon für Maßnahmen im Rahmen des PFA 1.6a vorgesehen. Eine vollständige Einbeziehung des E-Werks sei aus Sicherheitsgründen nicht möglich, da diese Flächen nicht so regelmäßig betreten werden könnten, wie dies für die Umsiedelung der Eidechsen erforderlich sei. Hinsichtlich der Inanspruchnahme von Flachdächern verweist die Vorhabenträgerin darauf, dass diese von der höheren Naturschutzbehörde grundsätzlich als Ersatzhabitat abgelehnt werden. Ihre ablehnende Haltung begründet die Naturschutzbehörde nachvollziehbar damit, dass bei Flachdächern ohne entsprechende Geländemodellierung keine ausreichende Vernetzung des Habitats gewährleistet sei. Auch können auf Flachdächern in der Regel keine Überwinterungsmöglichkeiten für die Tiere geschaffen werden. Reparatur- und Inspektionsmaßnahmen auf den Dachflächen würden zudem oft zu einer Zerstörung dieser Habitate führen.

Bei der vorgesehenen Umsiedlungsfläche an der Schusterbahn bei Stuttgart-Rot (Maßnahmenfläche 2) lehnt der BUND dagegen eine vollständige Rodung von Gehölzen ab und plädiert aufgrund der wichtigen Naherholungsfunktion für den Verbleib eines 5 m breiten Gehölzsaumes, der durch eine Erweiterung der Umsiedelungsfläche nördlich des Rotwegs bis zum Beginn des Bahnviadukts kompensiert werden könne.

Die Vorhabenträgerin kam aufgrund eigener Untersuchungen allerdings zu dem Schluss, dass sich in diesem Bereich bereits zwei Biotope befinden, die von einer Aufwertung als Ersatzhabitat für Mauereidechsen betroffen wären. Da zudem eine starke Gehölzausprä-



gung vorhanden sei, habe man diese Fläche nicht weiter in Betracht gezogen. Unter Berücksichtigung dieser Gehölzausprägung hält auch die höhere Naturschutzbehörde es für möglich, dass eine Inanspruchnahme dieser Fläche als Ersatzhabitat artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslösen könnte.

Als zusätzliche Umsiedelungsfläche schlägt der BUND einen Bahnböschungsbereich mit einer Fläche von 9.500 m<sup>2</sup> bei Stuttgart-Zazenhausen zwischen Morellenweg und Schusterbahn vor, die aufgrund der großen Hangneigung mit Südwest-Exposition und der zusammenhängenden Flächengröße hervorragend geeignet sei.

Die Vorhabenträgerin weist jedoch übereinstimmend mit der höheren Naturschutzbehörde darauf hin, dass die vorgeschlagene Fläche bereits im Rahmen eines aktuellen Planänderungsverfahrens des PFA 1.6a als Umsiedelungsfläche herangezogen wird, weshalb sie im Rahmen des PFA 1.6b nicht mehr berücksichtigt werden kann.

Auch zu den Umsiedelungsflächen, die im Rahmen des Änderungsverfahrens „Ersatzflächen Panoramabahn“ (Maßnahmenfläche 5) in das Verfahren eingebracht wurden, sind zahlreiche Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingegangen.

Die höhere Naturschutzbehörde stellt fest, dass Teile der Maßnahmenfläche 5 innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Glemswald“ liegen. Hinsichtlich der Eingriffe in diese Gebietskulisse hat die untere Naturschutzbehörde jedoch keine Bedenken vorgetragen. Für konkrete Maßnahmen im Landschaftsschutzgebiet wird vielmehr die Erteilung des Einvernehmens in Aussicht gestellt, wenn dies erforderlich sein sollte. Die Behörde bittet daher im Hinblick auf Landschaftsbild und Pflegbarkeit der Maßnahmen um eine weitere Beteiligung in der Umsetzungsplanung.

Gemäß der unteren Naturschutzbehörde befinden sich südlich des Hasenbergtunnels gesetzlich geschützte Feldgehölze. Eine Ausnahme zur Freistellung dieser Flächen wird aber in Aussicht gestellt, wenn die Flächen, die bereits sehr magere Böden aufweisen, in ein anderes standorttypisches und höherwertigeres Biotop überführt werden.

Die untere Naturschutzbehörde befürwortet die Aufwertungsmaßnahmen auf den Ersatzflächen entlang der Panoramabahn, spricht sich aber dafür aus, wenig optimierbare, nordorientierte Flächen aus der Ersatzflächenplanung herauszunehmen.

Die Vorhabenträgerin hält eine detaillierte Maßnahmenplanung und Flächenabgrenzung richtigerweise noch nicht für erforderlich und kündigt diese in der Ausführungsplanung an.

Aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde ist die Erfassung der bereits vorhandenen Populationsdichte auf den Maßnahmenflächen nicht nachvollziehbar. Es wird daher darum gebeten, die Flächen, die erst durch Freistellungsmaßnahmen eine Habitatsignung erreichen und die Flächen, die durch Aufwertungen weitere Tiere aufnehmen können, konkret darzustellen.

Dies wird von der Vorhabenträgerin abgelehnt. Man habe auf allen potenziellen Maßnahmenflächen vorgezogene Reptilienkartierungen durchgeführt und so dezidierte Kenntnisse zur Vorbesiedelung erhoben. Dies sei dann bei der Ermittlung der zur Verfügung stehenden Flächen in Form von Flächenabschlägen und Puffern berücksichtigt worden. Der tatsächlich besiedelte Flächenanteil sei durch eine Betrachtung der kumulativen Nachweise bestimmt worden und so habe man Rückschlüsse auf die noch aufwertbaren Flächenanteile gezogen.

Die Vorgehensweise der Vorhabenträgerin zur Erfassung der Vorbesiedelung ist aus Sicht der Anhörungsbehörde plausibel und bedarf keiner weiteren Ergänzung.

Aufgrund der Lage der Ersatzhabitats in Schutzgebieten bzw. geschützten Biotopen hält der NABU, dem sich der LNV anschließt, die bisherigen Ausführungen in den Antragsunterlagen für nicht geeignet, um die Projektauswirkungen auf das vorhandene Natur- und Artenpotential nachprüfbar darzulegen. Im Wesentlichen werden genauere Daten zu den im Vorhabengebiet gefundenen Tierarten sowie faunistische und floristische Erhebungen gefordert.

Die Vorhabenträgerin hält dem entgegen, dass es sich bei der geplanten Schaffung von Ersatzhabitats nur um eine landschaftspflegerische Maßnahme handle. Alle hierfür erforderlichen Eingriffe in die Vegetation seien in den Antragsunterlagen vollständig dargestellt. So erfasse der Anhang 1 der Unterlage 16 die Eingriffe quantitativ, während sie im Anhang 2 qualitativ erfasst worden seien und im Einzelnen beschrieben werden würden. Eine planliche Darstellung der Biotoptypen finde sich zudem in den Unterlagen 16.5.7 bis 16.5.16. Da der erforderliche Kartierungsumfang in den Maßnahmenflächen mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde abgestimmt wurde, sieht auch die Anhörungsbehörde kein Erfordernis für weitere Kartierungen oder Erhebungen.

Zudem vermissen die Naturschutzverbände LNV und BUND eine Untersuchung, aus der sich ergibt, inwieweit sich die geplanten Gehölzrodungen auf das lokale Klima und die Biodiversität auswirken. Der BUND befürchtet eine weitere Aufheizung des Talkessels, wenn es zur radikalen Beseitigung von schattenspendenden Gehölzen auf den Maßnahmenfläche 5 kommt. Das Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart hält das Planvorhaben dagegen nach wie vor für stadtklimatisch vertretbar. Auch die Vorhabenträgerin erwartet keine negativen Auswirkungen auf dieses Schutzgut und hat deshalb – zu Recht – auf eine entsprechende Untersuchung verzichtet.

Hinsichtlich der Eignung der Flächen an der Panoramabahn als Ersatzhabitate weist die Landeshauptstadt Stuttgart zudem auf eine im Oktober 2018 entdeckte Mauereidechsenpopulation im Bereich Relenbergstraße/Panoramabahn hin, die Teil einer größeren Population entlang der Panoramabahn seien.

Die Vorhabenträgerin versichert daraufhin, dass Vorbesiedelungen, die im Rahmen der 2019 durchgeführten Reptilienkartierung gefunden wurden, bei der Ermittlung der verfügbaren Ersatzhabitatfläche berücksichtigt worden seien.

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, hat mit Schreiben vom 25.11.2020 der Anhörungsbehörde mitgeteilt, die vorhergehende Stellungnahme vom 23.09.2020 zurückzunehmen. Gegen die Einbeziehung der Flächen entlang der Panoramabahn als Ersatzhabitate werden von Seiten der DB Konzernunternehmen keine Bedenken geäußert. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs dürfe allerdings nicht gefährdet oder gestört werden. Die Vorhabenträgerin nimmt dies zur Kenntnis.

Durch das Änderungsverfahren „Ersatzflächen Panoramabahn“ stehen nun insgesamt betrachtet Ersatzhabitate in einem Größenumfang zur Verfügung, die dem in der Fachliteratur vertreten und im Verfahren angewandten Flächenansatzes nach SCHNEEWEISS et al. (2014) entsprechen. Die höhere Naturschutzbehörde teilt daher die Einschätzung der Vorhabenträgerin, dass es bei einer Umsiedelung aller Mauereidechsen in die Ersatzhabitate nicht zu einer dauerhaften Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population kommen wird. Da die lokale Mauereidechsenpopulation in Stuttgart laut einer Studie der Gruppe für ökologische Gutachten (GÖG) aus dem Jahr 2018 ca. 140.000 Individuen umfasst, geht die höhere Naturschutzbehörde selbst bei einem durch die Umsetzung des Vorhabens bedingten vorübergehenden Bestandsrückgang davon aus, dass sich die Popu-

lation wieder erholen wird. Der günstige Erhaltungszustand bleibe zudem selbst dann erhalten, wenn einzelne Tiere im Eingriffsbereich verbleiben würden. Zudem könne man möglichen Fehlentwicklungen im Rahmen eines maßnahmenbezogenen Monitorings zeitnah entgegenwirken. Diese Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde ist auch für die Anhörungsbehörde nachvollziehbar und plausibel.

Die höhere Naturschutzbehörde stimmt daher den beantragten Ausnahmegenehmigungen gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG sowie gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 2 BArtSchG zu und legt einen Katalog von Nebenbestimmungen vor. Die Anhörungsbehörde empfiehlt die Aufnahme dieser Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss.

Sollte das EBA dagegen den zweitstufig hilfsweise gestellten Antrag genehmigen, der den Verbleib von Tieren im Baufeld ermöglichen würde, empfiehlt die höhere Naturschutzbehörde eine Nebenbestimmung, die sicherstellt, dass die Bauarbeiten nur in der Aktivitätszeit der Mauereidechsen durchgeführt werden, damit diesen eine aktive Flucht möglich ist. Eine solche Nebenbestimmung wird von der Vorhabenträgerin abgelehnt, da eine solche Beschränkung zwar die Bauzeit um mehrere Monate verlängern würde, aber trotzdem nicht verhindert werden könne, dass Tiere im Baufeld getötet werden.

Im Ergebnis steht es im Ermessen der Planfeststellungsbehörde, ob sie für den Fall, dass der Hauptantrag nicht genehmigt werden kann, eine Ausnahmegenehmigung zur Umsiedlung der Tiere unter Inkaufnahme einer erhöhten Verdichtung in die Ersatzhabitate erteilt oder nur zur teilweisen Umsiedlung.

#### **3.2.4.2 Brutvögel**

Da im Jahr 2016 der Brutplatz eines Turmfalken in 25 m Entfernung zum Vorhabenbereich auf einem Oberleitungsmast festgestellt wurde und für die Folgejahre keine gutachterliche Aussage getroffen wurde, ob der Brutplatz erneut genutzt wurde, kann nach Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde nicht ausgeschlossen werden, dass der Turmfalke diesen Ort weiterhin als Ruhestätte und Brutplatz nutzt. Denn selbst wenn der Turmfalke seine Brutplätze nicht jedes Jahr mit derselben Intensität nutze, habe ein einmal gewählter Platz hohe Bedeutung für die Folgenutzung und könne nicht durch das Vorhandensein weiterer Oberleitungsmasten in unmittelbarer Nähe ersetzt werden. Um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zu vermeiden, legt die höhere Naturschutzbehörde Nebenbestimmungen zum Schutz dieses Brutplatzes vor.

Die Vorhabenträgerin widerspricht der Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde und hält Maßnahmen zum Schutz des Turmfalken für nicht erforderlich. Der Turmfalke sei ein Kulturfolger, für den es im räumlichen Umfeld noch ausreichend Nistplatzangebote gebe, insbesondere durch verlassene Nester der häufig vorkommenden Rabenkrähe. Eine Nachnutzung dieser Nester sei aber immer nur für zwei bis drei Jahre möglich, bevor die Nester ihre Funktionsfähigkeit verlieren. Der Oberleistungsmast, der bisher nachweislich nur im Jahr 2016 als Brutplatz genutzt wurde, könne deshalb nicht als dauerhafte Fortpflanzungs- und Ruhestätte des Turmfalken gelten. Die Anhörungsbehörde empfiehlt diesbezüglich im Zuge der Ausführungsplanung die Brutsituation an dem betroffenen Oberleistungsmast nochmals zu eruieren.

### **3.2.4.3 Fledermäuse**

Die höhere Naturschutzbehörde bemängelte in ihrer ursprünglichen Stellungnahme vom 08.08.2019, dass bisher noch keine Untersuchungen zum Fledermausvorkommen im Frühjahr durchgeführt wurden und zuletzt in den Jahren 2012/2013 dokumentierte Kontrollen über das Vorhandensein von Winterquartieren erfolgt sind. Auf die Aufforderung der höheren Naturschutzbehörde, diese Abweichung von den fachlichen Vorgaben zu begründen, erwidert die Vorhabenträgerin, dass im Winter 2018/2019 eine erneute Kontrolle auf potenzielle Winterquartiere stattgefunden habe. Da erneut keine Hinweise auf die Nutzung potenzieller Winterquartiere gefunden worden seien, sei eine Ausflugskontrolle im Frühjahr fachlich auch nicht erforderlich gewesen.

Aus Sicht der höheren Naturschutzbehörde war zudem unklar geblieben, ob die Weißrandfledermaus im Vorhabenbereich vorkommt. Es sei daher noch darzulegen, wie ein Vorkommen der Weißrandfledermaus im Vorhabenbereich plausibel ausgeschlossen werden könne. Sollte dies nicht möglich sein, sei die saP um eine Betrachtung der Weißrandfledermaus zu ergänzen.

Die Vorhabenträgerin führt dazu aus, dass man bei den Begehungen im Vorhabengebiet keine Soziallaute der Weißrandfledermaus habe feststellen können, wie dies in Balzrevieren üblich sei. Zudem liege das Vorhabengebiet außerhalb des Verbreitungsgebiets der Weißrandfledermaus. Trotz des Einzelnachweises der Weißrandfledermaus in Obertürkheim sei deshalb hinreichend begründet, dass nicht von einem Vorkommen der Weißrandfledermaus im Vorhabengebiet ausgegangen werden könne.

Schließlich wies die höhere Naturschutzbehörde darauf hin, dass in den Darstellungen der Routen und Jagdgebiete auf S.38 der saP und in Unterlage 16.3 die Differenzierung fehle, welche Darstellung zu welcher Fledermausart gehört.

Die Vorhabenträgerin ergänzt daraufhin, dass es sich ausschließlich um die Jagdgebiete und Transferrouen der Zwergfledermaus handle und die Abbildung entsprechend angepasst worden sei.

Die höhere Naturschutzbehörde konnte zunächst aufgrund der zahlreichen offenen Fragestellungen nicht abschließend bewerten, ob die geplanten Maßnahmen zur Minderung und Vermeidung ausreichend sind, um das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen beim Artenkomplex Fledermäuse zu verhindern, sodass keine abschließende Stellungnahme abgegeben wurde.

Durch die in den Repliken vorgenommenen Ergänzungen zu den Antragsunterlagen liegt nun jedoch eine ausreichende Beurteilungsgrundlage vor, sodass die höhere Naturschutzbehörde der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 27.04.2020 mitgeteilt hat, dass die Bedenken hinsichtlich der Fledermausvorkommen nicht aufrechterhalten werden.

#### **3.2.4.4 Insekten**

Von der höheren Naturschutzbehörde wird in Bezug auf den Nachtkerzenschwärmer darauf hingewiesen, dass es sich um eine sehr unet vorkommende Art handle, weshalb nicht bereits aufgrund eines fehlenden Nachweises in den Jahren 2012 und 2016 darauf geschlossen werden könne, dass dieses Insekt im Vorhabenbereich nicht vorkomme.

Sollte die relevante Futterpflanze im Vorhabengebiet gefunden werden, müsse man vielmehr mit einem spontanen Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers rechnen, für dessen Schutz Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden müssten.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass im Jahr 2016 mit dem Weidenröschen und der Nachkerze Hauptfutterpflanzen des Nachtkerzenschwärmers im Vorhabengebiet gefunden worden seien. Da man jedoch keine Hinweise auf Raupen des Nachtkerzenschwärmers gefunden habe und der Nachtkerzenschwärmer zuletzt 1918 im Stadtgebiet von Stuttgart nachgewiesen worden sei, habe man ein Vorkommen der Art ausgeschlossen. Auch wenn die Vorhabenträgerin nicht von einem Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers im Vorhabengebiet ausgeht, erklärt sie sich bereit, im Rahmen der Umweltfachlichen Bauüberwachung eine Begehung auf ein spontan auftretendes Vorkommen des Nachkerzenschwärmers

durchzuführen. Die Anhörungsbehörde empfiehlt daher die von der höheren Naturschutzbehörde vorgelegten Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Auf Anregung der höheren Naturschutzbehörde, die Maßnahme G2 (Einsatz von Landschaftsrasen) auch für die Ansprüche der nachgewiesenen seltenen Wildbienenarten anzupassen, hat die Vorhabenträgerin die Entwicklung magerer Standorte als Ersatzhabitat für Wildbienen, Heuschrecken und Mauereidechsen auf diesen Flächen zugesagt und die Pläne entsprechend angepasst.

Im Nachgang zum Erörterungstermin hat der Vertreter des NABU zudem auch Ersatzhabitate für Insekten- Heuschrecken und Käferarten gefordert, die notfalls unter Inkaufnahme von Bauverzögerungen umgesiedelt werden sollen.

Diese Forderung hat die Vorhabenträgerin mit dem Hinweis abgelehnt, dass für diese nur besonders geschützten Arten kein Individualerhalt erforderlich sei. Aus diesem Grund könne man von einer Umsiedelung absehen. Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist dieser Standpunkt der Vorhabenträgerin rechtlich nicht zu beanstanden.

### **3.3 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.

### **3.4 Private Rechte (Eigentum u.a.)**

#### **3.4.1 Eigentum - unmittelbare Inanspruchnahme**

Das Privateigentum Dritter wird für die Realisierung des Vorhabens nur temporär in Anspruch genommen. Konkret betroffen sind Flächen eines Unternehmens an der Augsburger 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 Augsburger Straße 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 Vorhabenträgerin entgegnet daraufhin, dass man Fragen zur Betriebseinschränkung und zum Ersatz der Parkplätze erst im Nachgang zur Planfeststellung im Zuge der Verhandlungen zur Grundstücksinanspruchnahme klären könne. Aus Sicht der Anhörungsbehörde bleibt festzuhalten, dass über das „ob“ der Inanspruchnahme im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden ist. Fragen des Ersatzes bzw. der Entschädigung sind demgegenüber Gegenstand nachgelagerter Verfahren.

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.

Das Tiefbauamt und das Amt für Stadtplanung und Wohnen legen zudem Wert darauf, dass Eingriffe in Anlagen und Grundstücke der Stadt gemäß den einschlägigen Rahmenvereinbarungen vertraglich zu regeln sind. Die Stadt sei für die eingeschränkte Nutzbarkeit ihrer betroffenen Grundstücke zu entschädigen. Auch dies wird von der Vorhabenträgerin zugesagt.

Durch das Änderungsverfahren „Ersatzflächen Panoramabahn“ sollen nun 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. Das Amt für Stadtplanung und Wohnen sieht diese Nutzbarkeit gefährdet, wenn Ersatzhabitate entlang der Panoramabahn geschaffen werden, da dadurch auf den Flächen kaum überwindbare Planungshindernisse geschaffen würden. Die Vorhabenträgerin weist jedoch darauf hin, dass einer städtebaulichen Nutzbarkeit der Panoramabahnflächen zahlreiche rechtliche Hindernisse entgegenstehen würden. Neben der Selbstverpflichtung der Stadt im Kaufvertrag, als Erwerberin der Flächen keine Einwendungen gegen einen Planfeststellungsbeschluss des Projekts Stuttgart 21 zu erheben, stünden auch das Ziel der Raumordnung, die Trasse freizuhalten, einer städtebaulichen Entwicklung der Flächen entgegen. Zudem habe die Landeshauptstadt sich noch mit



Schreiben vom 30.04.2020 gegenüber der Vorhabenträgerin dazu bekannt, die Panorama-  
bahn auch nach Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs zu erhalten.

### **3.4.2 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 C.3.1.1).

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 Vorhabenträgerin erwidert, dass sich aus den Antragsunterlagen ergeben würde, dass alle Vorgaben und Richtlinien eingehalten werden. Sollte es trotz Einhaltung der Schallimmissionswerte zu Wertverlusten oder Nachfragerückgängen der Immobilien kommen, könne dies nicht der Vorhabenträgerin angelastet werden. Geplante Neubaumaßnahmen könne die Vorhabenträgerin nicht berücksichtigen.

Auch aus Sicht der Anhörungsbehörde sind die befürchteten mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen des Zumutbaren hinzunehmen.

### **3.5 Wasser und Boden**

#### **3.5.1 Wasser**

Der Vorhabenbereich liegt größtenteils in den Schutzzonen des Heilquellenschutzgebietes für Mineral- und Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und –Berg. Überwiegend finden die Baumaßnahmen in der Außenzone statt. Aber auch in der Kernzone sind Bauarbeiten geplant, wie etwa die Errichtung der Außenreinigungsanlage.

Die Abwässer der Außen- und Innenreinigungsanlage sollen nach dem Durchlaufen einer Wasseraufbereitungsanlage ebenso wie das Niederschlagswasser im Bereich des gesamten Abstellbahnhofes in die städtische Kanalisation eingeleitet werden.

##### **3.5.1.1 Mineral- und Heilwasservorkommen von Stuttgart–Bad Cannstatt und -Berg**

Da nicht in das Grundwasser eingegriffen wird, hat die untere Wasser- Bodenschutz- und Abfallrechtsbehörde bei Einhaltung des vorgelegten Nebenbestimmungskatalogs aus Sicht des Grundwasser- und Heilquellenschutzes keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung. Die Vorhabenträgerin hält viele dieser Nebenbestimmungen für nicht notwendig. So wird etwa die Nebenbestimmung abgelehnt, wonach das Eisenbahn-Bundesamt und die untere Wasserbehörde zu informieren sind, wenn es im Zuge der Baumaßnahmen zu Grundwassernutzungen kommt, bei denen mit negativen Auswirkungen zu rechnen ist. Auch die Nebenbestimmung, wonach die Aufbereitungsanlagen mit Notüberläufen auszustatten sind, hält die Vorhabenträgerin für unnötig, da Notüberläufe bei einer Ableitung in die Kanalisation nicht notwendig seien.

Insbesondere widerspricht die Vorhabenträgerin aber den Nebenbestimmungen, die sie verpflichten sollen, mit langem zeitlichen Vorlauf zu den Baumaßnahmen Daten zu übermitteln. So fordert eine vorgeschlagene Nebenbestimmung, dass bereits sechs Monate vor Beginn der Abbruch- bzw. Rückbauarbeiten ein Sicherheitskonzept zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen an das Eisenbahn-Bundesamt und die untere Wasserschutzbehörde zu übermitteln ist. Sechs Monate vor Baubeginn sollen gemäß einer weiteren Nebenbestimmung umfassende Planunterlagen über die baulichen Anlagen einschließlich den Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und den betrieblichen Abwasseranlagen sowie den vorgesehenen Schutzmaßnahmen bei der Lagerung der Baurestmassen bei den Behörden eingereicht werden. Zudem sollen den Behörden spätestens sechs Monate vor Beginn von Gebäudeabbrucharbeiten Detailpläne mit Schnittzeichnungen sowie Angaben zu vorhandenen Tankanlagen vorzulegen sein. Schließlich sollen auch sechs Monate vor Beginn der ersten Rückbauarbeiten Erhebungen über die im Baufeld liegenden

Tanks und Lagerbehälter durchgeführt werden. Die Vorhabenträgerin hält den sechsmonatigen Vorlauf in all diesen Nebenbestimmungen für unverhältnismäßig und befürchtet dadurch eine erhebliche Gefährdung für die zeitnahe Umsetzung des Projekts. Mit Verweis auf den absehbaren Prüfaufwand hält die Vorhabenträgerin vielmehr einen Vorlauf von sechs Wochen für ausreichend, um die jeweils geforderten Unterlagen bei den Behörden einzureichen.

Auch einer Nebenbestimmung, die eine Beteiligung der unteren Wasserschutzbehörde vorschreibt, wenn weitere Gleisschotteruntersuchungen durchgeführt werden sollen, widerspricht die Vorhabenträgerin und hält eine weitere Beteiligung nur dann für angemessen und erforderlich, wenn sich im Rahmen der Schotteruntersuchungen weitere Verdachtsmomente über den aktuellen Kenntnisstand hinaus ergeben.

Die Anhörungsbehörde stellt es daher in das Ermessen der Genehmigungsbehörde, in welchem Umfang sie die Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufnimmt und regt zuvor eine Rücksprache mit der Unteren Wasser- Bodenschutz- und Abfallrechtsbehörde an.

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, erteilt die Vorhabenträgerin eine Zusage.

Zahlreiche Einwander sowie der LNV befürchten eine dauerhafte Schädigung des Mineralwasservorkommens durch die Baumaßnahmen und den Betrieb des Abstellbahnhofs. Insbesondere gegen den Bau der Außenreinigungsanlage in der Kernzone des Heilquellenschutzgebietes 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.

Die Vorhabenträgerin hält Auswirkungen auf das Heilquellenschutzgebiet für ausgeschlossen und verweist auf die Antragsunterlagen (Unterlage 18.1, Seiten 35 ff., 39) in denen dargestellt wird, dass die Reinigungsanlagen so abgedichtet werden, dass keine Verstöße gegen die Heilquellenschutzverordnung entstehen. Auch die untere Wasserschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme klargestellt, dass aus Sicht des Grundwasser- und Heilquellenschutzes keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben bestehen. Die Anhörungsbehörde geht deshalb davon aus, dass mit den vorgesehenen Vorkehrungen keine Gefahr

der Schädigung des Mineralwasservorkommens durch den Bau und Betrieb des Abstellbahnhofs entsteht.

### **3.5.1.2 Entwässerung und Abwasserentsorgung**

Das Tiefbauamt der Landeshauptstadt Stuttgart hat aus entwässerungstechnischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die Einleitung des Abwassers neben den Bestimmungen des WHG und des WG BW auch die Abwasserbeseitigungssatzung der Stadt zu beachten sei. Da die vorgelegten Pläne nur den Stand einer Vor- bzw. Entwurfsplanung hätten, könne die Stadt die tatsächliche Machbarkeit der Maßnahmen hinsichtlich Lage und Umfang nicht bestätigen. Soweit sich bei der Abstimmung zur Ausführungsplanung Änderung ergeben, müsse man diese mit der Stadt abstimmen. Bemängelt wird auch, dass es an einer Angabe zum Rückhaltevolumen in m<sup>3</sup> fehle. Die Vorhabenträgerin müsse Rückhaltebecken bzw. Rückhaltekanäle auf ihrem Grundstück vorsehen, die für eine Regenhäufigkeit von  $n = 0,2$  ausgelegt sind.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, Abweichungen bei der Entwässerungsplanung im Zuge der Ausführungsplanung mit der Stadt abzustimmen, sofern diese betroffen ist. Auch die geforderten Rückhaltebecken und –kanäle würden mit der geforderten Regenhäufigkeit vorgeesehen.

Auf den Hinweis des Amtes, dass die im Plan (Unterlage 3.2.2) angegebene Einleitmenge des Bauwerks 6.4126 mit 201 l/s nicht mit den Berechnungen aus der Unterlage 1.3 Anhang 1 mit 188 l/s übereinstimme, stellt die Vorhabenträgerin klar, dass die korrekte Einleitmenge 188 l/s betrage. Im Zuge des Änderungsverfahrens „Ersatzflächen Panoramabahn“ wurde der Plan bereits entsprechend angepasst.

Auch der Vorgabe des Amtes, die Entwässerung in der Einzugsgebietsfläche 5 so herzustellen ist, dass Oberflächenwasser und Schmutzwasser getrennt in die städtische Regenwasserkanalisation in der Benzstraße eingeleitet werden können, erteilt die Vorhabenträgerin eine Zusage.

Dem Vortrag des Tiefbauamtes, dass im Planfeststellungsbeschluss auch die Zusage festgehalten werden müsse, dass die DB Netz AG der Stadt die Dolen 3 bis 5 zum Kauf angeboten habe, hat die Vorhabenträgerin ursprünglich widersprochen. Nach Darstellung der Vorhabenträgerin würden die Dolen im Eigentum der DB Netz AG verbleiben und es sei

nicht geplant, das der Stadt gewährte Durchleitungsrecht, das bis zum 01.02.2022 bestehe, zu verlängern. Von dieser Position ist die Vorhabenträgerin vor Einleitung des Änderungsverfahrens „Ersatzflächen Panoramabahn“ abgerückt und hat erklärt, dass sie sich mit der Landeshauptstadt Stuttgart in Verhandlungen über eine neue Vereinbarung zur Durchleitung öffentlicher Abwässer befinde.

Die Anhörungsbehörde wurde von der Vorhabenträgerin zudem darüber in Kenntnis gesetzt, dass man im Zuge der fortschreitenden Planung festgestellt habe, dass planrechtsrelevante Änderungen an Dole 4 notwendig seien, um deren Leistungsfähigkeit nachhaltig zu gewährleisten. Der Vorhabenträgerin ist es jedoch nicht möglich gewesen, diese Änderung in das Änderungsverfahren „Ersatzflächen Panoramabahn“ einzuführen.

Die Anhörungsbehörde weist deshalb hinsichtlich der Entwässerung ausdrücklich auf diese ungeklärten Punkte hin.

Das Amt für Stadtplanung und Wohnen bemängelt in seiner Stellungnahme das Fehlen einer Begründung für die Umstellung des Entwässerungssystems. Nach den bisher vorliegenden Unterlagen sei unklar, ob die Umstellung aus Gründen der nur verzögernd größeren Niederschlagswassermengen versickernden Böden oder zugunsten des Mineralwasserschutzes vorgenommen werden müsse.

Die Vorhabenträgerin begründet die Änderung des Entwässerungssystems sowohl damit, dass nur eine Tiefenentwässerung die nötige Tragfähigkeit der Böden für Gleisanlagen gewährleisten würde als auch damit, dass man so dem Schutzanspruch des Heilquellenschutzgebietes gerecht werde.

Auf die weitere Forderung des Amtes, wonach die Auswirkungen der Änderung des Entwässerungssystems auf Grundwasserneubildung und Wasserhaushalt in UVP-Bericht und LBP entsprechend darzustellen und zu bewerten seien, weist die Vorhabenträgerin 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 AFU Stuttgart) 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 würden. Diese Ergebnisse seien auch bereits in UVP-Bericht und LBP eingeflossen. Die Anhörungsbehörde erachtet den Einwand deshalb für ausgeräumt.

Aus Sicht des Amtes für Stadtplanung und Wohnen hat die Umstellung des Entwässerungssystems angesichts der betroffenen Flächengröße von ca. 10 ha zudem erhebliche nachteilige Umwelteinwirkungen und stellt eine zusätzliche Belastung des städtischen Mischwasserkanalsystems dar. Es sei daher zu prüfen, ob Teile des unschädlich verunreinigten Niederschlagswassers gedrosselt dem das Gebiet querenden Dietbach zugeführt werden könnten und über diesen der Bundeswasserstraße Neckar zugeführt werden könnten. Dies wird von der Vorhabenträgerin verneint. Der Dietbach quere den Abstellbahnhof als verrohrtes Gewässer mit der Funktion einer Mischwasserkanalisation. Da eine Verunreinigung des Wassers durch den Bahnbetrieb nicht ausgeschlossen werden könne, sei eine direkte Einleitung des Niederschlagswassers aus dem Gleisfeld in ein Gewässer nicht umsetzbar.

Zum anlagenbezogenen Gewässerschutz sieht sich das Amt für Umweltschutz momentan noch nicht in der Lage, eine abschließende fachtechnische Stellungnahme abzugeben. Dem Hinweis, dass es hierzu an der Vorlage des Formblatts 8 – „Angaben zu gewerblichen Anlagen“ fehle, entgegnet die Vorhabenträgerin, dass die Vorgaben zu Bauvorlagen zwar nach der LBO Baden-Württemberg bzw. der LBOVVO nicht aber für den nach dem AEG planfestzustellenden Abstellbahnhof gelten würden.

Soweit Angaben zu Anlagen zu wassergefährdenden Stoffen, Lagermengen, WGK, der Einstufung an Gefährdungstufen und Erfüllung der Anforderungen nach AsSV gefordert werden, weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass man die gewässerschutzrechtlichen Richtlinien einhalten würde. Details hierzu könne man der Anlage 1.3 entnehmen. Zudem stellt die Vorhabenträgerin auf Nachfrage des Amtes für Umweltschutz klar, dass das Waschwasser in der Außenreinigungsanlage im Kreislauf geführt werde.

Auch der nachträglich am Verfahren beteiligte Sachbereich 6-Süd des Eisenbahn-Bundesamtes konnte keine abschließende wasserrechtliche Stellungnahme abgeben, da in den Antragsunterlagen wesentliche Angaben zu Abwasseranfall und Abwasserbehandlung fehlen würden.

Die Vorhabenträgerin verweist diesbezüglich auf die Ausführungsplanung und bietet eine Abstimmung mit dem Sachbereich 6-Süd des Eisenbahn-Bundesamtes an.

Zudem weist der Sachbereich 6-Süd auf einen Tippfehler in den Antragsunterlagen hin: Die wasserrechtliche Erlaubnis für die Errichtung und den Betrieb einer Abwasserbehandlungsanlage richtet sich nach § 48 WG und nicht nach § 48 WHG. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Antragsunterlagen entsprechend zu ergänzen.

Der BUND lehnt die geplante Tiefenentwässerung des Gleisfeldes über das städtische Kanalnetz ab, da das versickernde Niederschlagswasser eine wichtige Bedeutung für die Grundwasserneubildung und durch Verdunstung auch eine umgebungskühlende Funktion habe, die sich positiv auf das Stadtklima auswirke.

Dem hält die Vorhabenträgerin entgegen, dass das Entwässerungskonzept aufgrund der Verstockungsfähigkeit der anstehenden Böden und den besonderen Schutzansprüchen des Heilquellengebiets regelkonform und mit der Stadt als Betreiber des Kanalnetzes abgestimmt sei.

### **3.5.2 Boden**

Die Vorhabenträgerin geht nicht davon aus, dass das Vorhaben eine relevante Auswirkung auf den Boden haben wird. Auch die untere Wasser-, Bodenschutz- und Abfallrechtsbehörde sieht in der Planung keine erhebliche Auswirkung auf das Schutzgut Boden.

Die untere Naturschutzbehörde weist allerdings darauf hin, dass auch teilversiegelte Bodenbereiche als „Ausgleichskörper im Wasserhaushalt“ in geringem Maße ihre Funktion erfüllen. Da mit der Planung eine Fläche im Umfang von 1,3 ha gegenüber dem IST-Zustand zusätzlich versiegelt werde, könne eine Bewertung des Bodens nicht mit der Begründung unterbleiben, dass es sich um einen stark anthropogen veränderten Boden handle. Vielmehr sei das Schutzgut Boden auf Grundlage der Ökokonto-Verordnung zu bewerten. Die Vorhabenträgerin stellt deshalb klar, dass die Bewertung des Schutzgutes Boden nicht unterblieben ist. Die stattfindenden Bodenumlagerungen und Überbauungen seien im LBP vielmehr als nicht erhebliche Beeinträchtigungen der naturhaushaltlichen Funktionen des Bodens bewertet worden. Dies steht im Einklang mit der Planungskarte Bodenqualität (AfU 2010), wonach die Bodenqualität im Planungsgebiet als „fehlend“ bewertet werde.

### **3.6 Klima und Luft**

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie auch die Schutzgüter Klima und Luft untersucht – sowohl was den Bestand, die vorhabensbedingten Auswirkungen als auch die Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung anbelangt (vgl. Unterlage 13.1, sowie das Staubschutzkonzept in Unterlage 21.1). Laut der Auswirkungsprognose

können nachteilige Wirkungen, die in der Bauphase des Vorhabens vom IST-Zustand abweichen, durch das Staubschutzkonzept weitestgehend vermieden werden. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Luft und Klima können dagegen ausgeschlossen werden, da die klimatischen Ausgleichsräume oder Klimafunktionen durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden und der Betrieb der Züge überwiegend elektrisch erfolgt. Die Bestandsbewertung erfolgte somit beim Schutzgut Klima als auch beim Schutzgut Luft weitgehend verbal-argumentativ im Rahmen der Bestandsbeschreibung, wobei auf die Anwendung eines formalisierten Bewertungsverfahrens mit differenzierter Ausweisung des Funktionalen Wertes verzichtet wurde. Nach Auffassung der Anhörungsbehörde ist dies in Anbetracht der Gegebenheiten und der relativ geringen Vorhabensauswirkungen auf Klima und Luft nicht zu beanstanden.

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. Dies wird auch von der Anhörungsbehörde empfohlen.

Auch das Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt hat keine Bedenken gegen den vorgelegten Staubschutzminderungsplan vorgetragen, fordert aber unter Verweis auf das „Merkblatt zur Staubminderung auf Großbaustellen“ der Stadt einige Ergänzungen. Die Vorhabenträgerin sagt die Einhaltung dieser ergänzenden Regelungen zu und verspricht, soweit notwendig, eine weitere Präzisierung der Maßnahmen zur Staubminderung in der Ausführungsplanung. Nur die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung zur Minderung von Staubaufwirbelung hält die Vorhabenträgerin für nicht erforderlich. Die Anhörungsbehörde stellt es in das Ermessen der Genehmigungsbehörde, ob diese Regelung neben den sonstigen Festsetzungen zur Staubminderung in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen wird.

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 aus Sicht der Anhörungsbehörde nicht notwendig.

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 aus Sicht der Anhörungsbehörde 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.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde sind die bau- und anlagenbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Klima und Luft nach den nachvollziehbaren Darlegungen der Vorhabenträgerin im PFA 1.6 b als gering einzustufen und führen zu keinen wesentlichen großräumigen Beeinträchtigungen. Nachteilige Auswirkungen auf Rechte anderer im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG treten auch nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht ein.

Die Anhörungsbehörde 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. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass es sich bei dem Gleisfeld um einen relativ gut durchlüfteten Raum handelt, auf dem größtenteils keine Bauwerke errichtet werden. Mit dem von der Vorhabenträgerin geplanten Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge und Maschinen können die Belastungen zudem gemindert und mit den geplanten Maßnahmen zum

Staubschutz (Unterlage 21.1) einer übermäßigen Staubentwicklung wirksam entgegengewirkt werden. Die Anhörungsbehörde unterstützt die Forderung des Amtes für Umweltschutz, wonach die Maßnahmen zum Staubschutz zur Vermeidung übermäßiger Staubentwicklung der Vorhabenträgerin verpflichtend als Nebenbestimmung aufzugeben sind. Damit ist gewährleistet, dass keine Überschreitung von Grenz-, Konzentrations- oder Prüfwerten zu besorgen ist. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind im Bereich des Abstellbahnhofes nicht zu erwarten, da die elektrische Traktion keine relevanten Luftschadstoffmengen emittiert.

Die Anhörungsbehörde ist nach alledem der Auffassung, dass die Planung den klimatischen und lufthygienischen Belangen in ausreichendem Maße gerecht wird.

### **3.7 Brandschutz und Rettungskonzept**

#### **3.7.1 Allgemeines**

Im Zuge des Verfahrens wurde den zuständigen Fachbehörden das Brandschutz- und Katastrophenschutzkonzept für den PFA 1.6b zur Prüfung und Stellungnahme zugeleitet. Diese gelangten in Zuge ihrer Fachprüfung zu dem Ergebnis, dass das besagte Konzept den Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung in grundsätzlicher Hinsicht genügt; dies unter Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse, die sich aus dem Eisenbahnbetrieb eines Abstellbahnhofes ergeben.

Die Vorhabenträgerin hat nach Auffassung der Anhörungsbehörde die im Rahmen der Planfeststellung erforderliche grundsätzliche Machbarkeit auf der Grundlage der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA-Richtlinie) nachgewiesen.

Um eine einheitliche Konzeption innerhalb des Großprojektes zu gewährleisten, wurde der vorliegenden Planung die in der RiL 800.0410 genannten Lichtraumprofile zugrunde gelegt. Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass die in Ansatz gebrachten Lichtraumprofilmaße nach RiL 800.0410 den aktuellen Anforderungen der EBO nicht nachstehen.

Das Brand- und Katastrophenschutzkonzept der Vorhabenträgerin soll sowohl die Selbstrettung der im Abstellbahnhof Beschäftigten als auch die Fremdrettung durch die Rettungsdienste sicherstellen. Hierzu sind Rettungswege auf der freien Strecke unmittelbar im Anschluss an den Gefahrenbereich vorgesehen. Maßgebend für deren Ausrichtung und

die Zuwegungen ist die Nr. 2.2 der EBA-Richtlinie. 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. Laut Vorhabenträgerin wird die nach der EBA-Richtlinie vorgeschriebene Mindestbreite der Rettungszufahrt von 3,50 m im Bereich des Abstellbahnhofes eingehalten. Dies wurde von den Fachbehörden auch nicht in Frage gestellt.

Sinngemäß Gleiches gilt auch für die parallel zu den Gleisen vorgesehenen Rettungswege sowie die Gleiszugänge und -zufahrten.

Kritisiert wurde allerdings die im Bereich des Abstellbahnhofes vorgesehene Oberleitung.

Die Branddirektion Stuttgart (TöB 01e) fordert in ihrer Stellungnahme, für diese eine automatische Bahnerdung vorzusehen.

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

Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin auf die Forderungen der Brandschutzbehörden eine Reihe von Zusagen abgegeben. Auf diese wird verwiesen.

### **3.7.2 Außenreinigungsanlage (ARA)**

Die Vorhabenträgerin errichtet auf dem Gelände des künftigen Abstellbahnhofes Untertürkheim eine Außenreinigungsanlage für Züge. Für diese ließ sie durch das Gutachterbüro BPK Fire Safety Consultants GmbH & Co. KG ein Brandschutzkonzept erstellen (Az. BPK-FSC G2014069-C, Stand 12.12.2016). Die Bewertung des Gebäudes als Teil einer planfestzustellenden Bahnanlage erfolgt grundsätzlich anhand des AEG und der EBO. Für die brandschutztechnische 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 in F90-Qualität mit T30RS-Türen getrennt. Die Gebäudebereiche werden mit einer brandschutztechnisch ungeschützten Stahltragkonstruktion errichtet, wobei es bauliche Unterteilungen 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 Gebäude 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 Pförtnerhaus mit einer 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. Die Vorhabenträgerin hat darüber hinaus zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung die VwV Feuerwehrflächen sowie die DIN 14090 zu berücksichtigen. Die Anforderungen für Feuerwehrebewegungsflächen der Stadt Stuttgart sind entsprechend umzusetzen.

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 Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt und auch mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt.

Die Auswahl bzw. Konzeptionierung der Baustoffe und Bauteile sowie die Dimensionierung der Brandabschnitte basieren auf den Vorgaben der IndBauRL Kapitel 6 (im Verfahren ohne Brandlastermittlung). Das Gebäude wurde entsprechend in die Sicherheitskategorie K1 eingestuft (ohne besondere Maßnahmen für Brandmeldung und Brandbekämpfung).

Die Anforderungen an die Rettungswege ergeben sich aus § 15 LBO und Abschnitt 5.6 der IndBauRL. Die in Nr. 5.6.5 der IndBauRL genannten Entfernungen, in denen ein Ausgang ins Freie, ein notwendiger Treppenraum [...] oder ein anderer Brandabschnitt erreicht werden muss, werden eingehalten,

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 nachleuchtende Piktogramme gekennzeichnet. Da in der ARA im Schichtbetrieb rund um die Uhr gearbeitet wird, ist zudem eine Sicherheitsbeleuchtung vorgesehen.

Die Anforderungen an die Rauch- und Wärmeableitung sind in Nr. 5.7 der IndBauRL geregelt. Mit Ausnahme des sogenannten Lagerraums sind die Räume des Technikanbaus allesamt kleiner als 200 m<sup>2</sup>, sodass diese außerhalb des Gültigkeitsbereichs der InbauRL liegen. Nach dem Brand kann die Rauchableitung folglich über die zu öffnenden Fenster und Türen erfolgen. Allein der Lagerraum überschreitet die 200 m<sup>2</sup> Grenze um 6,5 m<sup>2</sup>. Die Vorhabenträgerin erachtet diese Größenüberschreitung als unwesentlich, sodass Ihrer Ansicht nach auch bei diesem Raum die Rauchabführung über die Türen erfolgen kann. Die Anhörungsbehörde regt an, dies nochmals durch die Fachstelle des EBA überprüfen zu lassen.

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.

### **3.7.3. Innenreinigungsanlage (IRA) und Technikgebäude**

Die Vorhabenträgerin errichtet auf dem Gelände des künftigen Abstellbahnhofes Untertürkheim auch eine Innenreinigungsanlage für Züge mit einem Technikgebäude. Für das Technikgebäude mit Sozial- und Betriebsstofflagerräumen ließ sie durch die DB Engineering & Consulting GmbH in Zusammenarbeit mit Thomas Hain Brandschutz GmbH ein Brandschutzkonzept erstellen (Stand 15.10.2018). Für die brandschutztechnische Beurteilung

wurde neben der LBO insbesondere auch die vfdb-Richtlinie 01/01 - Brandschutz herangezogen.

Das Technikgebäude weist einen rechteckigen Grundriss mit einer Länge von ca. 45,20 m und einer Breite von 11,50 m auf. Es verfügt über zwei Vollgeschosse (EG und 1. OG) sowie ein Staffelgeschoss (2. OG). Die Zufahrt führt über die Augsburgische Straße in Höhe der Dietbachstraße und weiter auf der werksinternen Straße. Der Zugang ins Gebäude erfolgt über zwei Eingänge, den Haupteingang in der nordöstlichen Fassade und einen Nebeneingang in der südöstlichen Fassade.

In den einzelnen Geschossen sind folgende Nutzungen vorgesehen:

- EG: Lager-, Umkleide- und Sanitärräume, Büro, Garage, Heizung, Hausanschlussraum
- OG: Umkleide-, Sanitär- und Büroräume, Aufenthaltsraum
- OG: Ruhe-, Sanitär- und Aufenthaltsräume, Büro.

Das Gebäude wird aufgrund der Höhe der Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses (6,70 m über Geländeoberkante), in dem ein Aufenthaltsraum möglich ist, gemäß § 2 Abs. 4 der LBO in die Gebäudeklasse 3 (GK 3) eingestuft. Ferner handelt es sich bei dem Technikgebäude um eine bauliche Anlage, die gewerblichen Betrieben / Zwecken dient und mit einer Grundfläche von mehr als 400 m<sup>2</sup> einen Sonderbau nach § 38 Abs. 2 Nr. 3 LBO darstellt.

Im 1. OG ist ein Aufenthaltsraum mit einer Grundfläche von 121 m<sup>2</sup> geplant. Gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der Versammlungsstättenverordnung Baden-Württemberg (VStättVO) ist der Raum aufgrund seiner Größe grundsätzlich als Versammlungsstätte zu betrachten, da rechnerisch eine Personenbelegung von bis zu 242 Personen möglich und damit die 200 Personen-Grenze der VStättVO überschritten ist. Berücksichtigt man allerdings gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 VStättVO auch die Ausstattung des Raumes mit Sitzplätzen an Tischen und legt pro Besucher 1 m<sup>2</sup> Grundfläche des Versammlungsraumes zugrunde, ist „nur“ noch von 121 Personen auszugehen.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass sowohl für den „großen“ Aufenthaltsraum im 1. OG sowie auch für den kleineren Aufenthaltsraum im 2. OG derzeit noch keine abschließenden Detailkonzepte bestünden. Die konkrete Ausgestaltung und Nutzung der Aufenthaltsräume richte sich letztlich auch nach den Wünschen und Ansprüchen der Eisenbahn-

Verkehrsunternehmen und ggf. weiterer Unternehmen und könne daher erst zu einem späteren Zeitpunkt final festgelegt werden. Die derzeitigen Entwurfskonzepte sähen (lediglich) vor, die Gesamtflächen der Aufenthaltsräume – je nach Bedarf – in mehrere kleinere Bereiche/Räume zu unterteilen. Hierbei sollen die einzelnen Bereiche/Räume so zugeschnitten werden, dass sie für max. 90 Personen Platz bieten. Die Anhörungsbehörde empfiehlt, der Vorhabenträgerin per Nebenbestimmung aufzuerlegen, dass diese die endgültige Ausgestaltung der Aufenthaltsräume im 1. OG und 2. OG im Rahmen der Ausführungsplanung mit der zuständigen Baurechts- und Brandschutzbehörde abzustimmen hat.

Die Planung sieht des Weiteren zwei voneinander unabhängige Rettungswege vor. Diese sollen über einen Treppenraum oder durch einen mit Rettungsgeräten der Feuerwehr erreichbaren Gebäudeteil geführt werden. Laut Vorhabenträgerin sind sowohl die Treppen als auch der Ausgang ins Freie mit 1,25 m ausreichend breit dimensioniert.

Sinngemäß Gleiches gelte auch für die Vorgaben des § 11 Abs. 1 LBOAVO zu den Flucht- und Rettungsweglängen. Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass die max. Fluchtweglänge 28,87 m betrage und damit unter der 35 m-Grenze der o.g. Verordnung liege.

Um den Brandschutzerfordernissen zu entsprechen, soll darüber hinaus der im Treppenraum 2 geplante Personenaufzug mit einer dynamischen Brandfallsteuerung ausgestattet und zudem eine Hausalarmierungsanlage installiert werden. Ergänzend hierzu soll in den notwendigen Fluren und Treppenträumen eine Sicherheitsbeleuchtung angebracht werden. Für die vorgenannten Schutzmaßnahmen ist eine eigene Sicherheitsstromversorgung vorgesehen.

Die Planung sieht darüber hinaus vor, dass der im Erdgeschoss konzipierte Raum zur Lagerung von Gefahrstoffen entsprechend den „Technischen Regeln für Gefahrstoffe, Lagerung von Gefahrstoffen in ortsbeweglichen Behältern“ (TRGS 510) ausgestattet wird.

Der Zugang zum Technikgebäude der IRA soll im Brandfall über die Augsburgs Straße und die interne Zufahrtstraße erfolgen.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass die Einzelheiten der Detailplanung und insb. auch die gemäß DIN 149095 zu fertigenden Feuerpläne rechtzeitig vor Inbetriebnahme der Anlage mit der zuständigen Brandschutzdienststelle abgestimmt werden. Sinngemäß Gleiches gilt für den sog. Flucht- und Rettungsplan sowie die Brandschutzordnung nach DIN 14096.

Der Vollständigkeit halber weist die Anhörungsbehörde noch darauf hin, dass die Vorhabenträgerin einen LBO/LBO AVO-Abweichungsantrag zu stellen hat, da entgegen der Grundregel des § 7 Abs. 1 Nr. 2 der LBO AVO die dort geforderte Unterteilung ausgedehnter Gebäude in Abständen von nicht mehr als 40 m durch innere Brandwände vom bestehenden Brandschutzkonzept nicht gewährleistet wird. Laut Vorhabenträgerin ist eine Abweichung vertretbar, da das Gebäude mit einer flächendeckenden Brandmeldeanlage, manuellen Handfeuermeldern und einer internen Hausalarmierungsanlage ausgestattet sei und zudem die Rettungswege über einen feuerhemmend und brandlastfrei ausgebildeten Flur mit anschließenden Treppenträumen verliefen.

Die im Verfahren beteiligten Fachbehörden haben hiergegen keine Bedenken erhoben. Die Anhörungsbehörde regt gleichwohl an, dies nochmals durch die Fachstelle des EBA überprüfen zu lassen.

### **3.8 Verkehrssicherheit und sonstige Gefahrenpotenziale**

#### **3.8.1 Belange von Personen mit Behinderung bzw. Einschränkungen**

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

Hierzu im Einzelnen:

Der im Verfahren beteiligte Dachverband Integratives Planen und Bauen e.V. (DIPB, TöB 65) 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 nach Auffassung der Anhörungsbehörde 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.

### **3.8.2 Sicherheit beim Bau der Anlagen, Arbeitsschutz**

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.

Die Anhörungsbehörde merkt hierzu an, dass der besagte Tunnel am 16. Mai 2007 im PFA 1.6a planfestgestellt wurde (zu Fragen der Überdeckung siehe S. 296 des PFB) und zwischenzeitlich bereits gebaut ist. Zudem sind die Tunnelröhren des PFA 1.6a an keiner Stelle im unmittelbaren Bereich des Abstellbahnhofs gelegen.

Ein Einbruch wie in Rastatt war und ist nach Auffassung der Vorhabenträgerin nicht zu befürchten. Nicht zuletzt auch deshalb nicht, weil der Raststätter Tunnel mit einer Tunnelvortriebsmaschine gebaut wurde, wohingegen der Tunnel Untertürkheim bergmännisch vorangetrieben wurde.

Die Anhörungsbehörde hält die Argumentation der Vorhabenträgerin für plausibel.

### 3.8.3 Arbeitssicherheit

Die Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB, TöB 36) führt in ihrer Stellungnahme einleitend aus, dass das geltende Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherer zu berücksichtigen sei. Die Vorhabenträgerin sagt die Einhaltung der relevanten Unfallverhütungsvorschriften zu.

Weiter führt die UVB aus, dass die Grundlage für den seitlichen Sicherheitsabstand und den erforderlichen Sicherheitsraum nicht wie im Erläuterungsbericht unter Punkt 5.1 genannt, die BGV D30 (Schienenbahnen) sei, sondern die DGUV Vorschrift 72 (Eisenbahnen). Der erforderliche Sicherheitsabstand für Beschäftigte sei nach § 5 dieser Vorschrift zu ermitteln.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass bei der Festlegung des seitlichen Sicherheitsabstandes auch die DGUV Vorschrift 72 berücksichtigt und eingehalten werde.

Die UVB weist darauf hin, dass nach § 6 der DGUV Vorschrift 72 Einrichtungen neben oder zwischen Gleisen nur so eingebaut werden dürften, dass zum Schutz der Beschäftigten vor Quetsch- und Anstoßverletzungen ein ausreichender Sicherheitsabstand zwischen Schienenfahrzeugen und den Teilen der Umgebung vorhanden ist. Diese Vorgabe gelte insbesondere innerhalb von Arbeitsstätten. Angesichts der in der Planung angegebenen Maße dürften in der Abstellanlage keine Rangierfahrten stattfinden, bei welchen sich Rangierpersonal auf erhöhten Standorten an der Außenseite von Fahrzeugen befände. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass Einrichtungen neben oder zwischen Gleisen nur so eingebaut würden, dass ein ausreichender Sicherheitsabstand zwischen den Schienenfahrzeugen und der Umgebung vorhanden sei. Zugleich werde sichergestellt, dass keine der oben thematisierten Rangierfahrten stattfänden.

Laut UVB sind bei Arbeiten an der Innenreinigungsanlage die Beschäftigten vor Zugbewegungen zwingend akustisch zu warnen. Gemäß der Unterlage 14.2 (Schallschutztechnische Untersuchung) sei in der Planung indes lediglich eine optische Anzeige vorgesehen. Dem Betrieb der Innenreinigungsanlage könne von Seiten der UVB nur zugestimmt werden, wenn die Beschäftigten akustisch vor Zugbewegungen gewarnt würden und dies für die Dauer der Zugbewegung optisch angezeigt werde.

Die Vorhabenträgerin hat nun im Rahmen der Planänderung die Einrichtung einer akustischen Warnanlage vorgesehen und wird diese in der Ausführungsplanung weiter abstimmen. In ihrer Stellungnahme zur Planänderung führt die UVB u. a. an, dass mit dem ermittelten Schallleistungspegel von 75 dB(A) sichergestellt sein müsse, dass die Beschäftigten

in der IRA die Warntöne auch unter Berücksichtigung der Arbeits- und Maschinengeräusche sicher wahrnehmen könnten (so auch TöB 01 Landeshauptstadt Stuttgart und 01a Amt für Umweltschutz). Die alleinige Aufnahme der akustischen Warnsignale in den Planfeststellungsbeschluss ohne Sicherstellung der Wahrnehmbarkeit könne nicht akzeptiert werden.

Die Vorhabenträgerin verweist in ihren Repliken auf das Regelwerk BGI 835, wonach die Warneinrichtung so zu gestalten sei, dass die Signale unmissverständlich wahrgenommen werden können. Durch das akustische Signal würden die Beschäftigten auf die optische Anzeige aufmerksam gemacht. Gegenüber der Landeshauptstadt Stuttgart betont die Vorhabenträgerin, dass die Begrenzung des Schalleistungspegels auf 75 dB(A) ausreichend sei, damit die Warneinrichtung ihrer Aufgabe gerecht werde und das Signal nicht im allgemeinen Verkehrslärm untergehe. Die Signalgeber müssten dementsprechend den langsam einfahrenden Zug übertönen, da weitere dominierende Lärmquellen nicht zu erwarten seien.

Die UVB merkt bezüglich der IRA weitergehend an, dass die Gleise der Innenreinigungsanlage technisch so zu sichern sind, dass keine Fahrzeuge in besetzte Gleise fahren könnten. Das Betriebskonzept des Abstellbahnhofs sieht laut Vorhabenträgerin unter anderem die gleichzeitige Behandlung mehrerer unabhängig voneinander einfahrenden Fahrzeuge in einem Gleis vor, sofern deren Gesamtlänge < 400 m beträgt. Hierfür ist eine Einfahrt als Rangierfahrt in besetzte Gleise erforderlich. Die Vorhabenträgerin sagt diesbezüglich die weitere Abstimmung mit der UVB zu.

Hinsichtlich der Signalwarntöne in der Außenreinigungsanlage (ARA) hat die Vorhabenträgerin ihre Planung geändert. Die in der Ursprungsplanung noch vorgesehenen Signalwarntöne in der ARA sind nicht mehr Bestandteil der Konzeption. Da die Züge über eine automatische Schleppevorrichtung durch die ARA gezogen würden und kein Personal während der Waschvorgänge in der ARA anwesend sei, könnten die Signalwarntöne entfallen. Die UVB betont, dass bei Planung und Genehmigung die allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie das geltende Regelwerk zu beachten seien. Gemäß Arbeitsschutz- und Betriebssicherheitsverordnung müsse die Schleppanlage im Gefahrfall jederzeit stillgesetzt werden können. Die Vorhabenträgerin sagt diesbezüglich zu, die Schleppanlage entsprechend der einschlägigen Vorgaben der Arbeitssicherheit umzusetzen.

Aus Sicht der Gewerbeaufsicht (TöB 01a) muss während der Waschvorgangs ausgeschlossen sein, dass sich Personen zur ARA Zugang verschaffen.

Der LNV (TöB 49) geht davon aus, dass aufgrund der Länge der zu behandelnden Züge und der Fahrwege der Schleppanlage nach geltenden Unfallverhütungsvorschriften auf die akustische Warnanlage nicht verzichtet werden könne. Auch von Einwendern wurde kritisiert, dass die Vorhabenträgerin nicht gewährleisten könne, dass sich im Gefahrenbereich der Schleppanlage keine Personen aufhielten. Darüber hinaus müsse damit gerechnet werden, dass die automatische Schleppanlage u. a. aufgrund von Störungen nicht immer zur Verfügung stünde und stattdessen doch Personal herangezogen werden müsse. Die konkret geplante Schleppanlage und die mit ihr korrespondierenden Unfallverhütungsvorschriften seien von der Vorhabenträgerin nicht benannt worden.

Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass der Zutritt von Personen während des Waschvorgangs sicher verhindert wird. Bei einem Ausfall der Schleppanlage werde die ARA im Regelfall nicht benutzt. Im Übrigen verweist die Vorhabenträgerin auf die Ausführungsplanung, in der die Ausgestaltung der automatischen Schleppanlage festgelegt werde.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, die endgültige Ausgestaltung der ARA einschließlich der Schleppanlage in enger Abstimmung mit der Unfallkasse Bund und Bahn vorzunehmen, um alle erforderlichen Aspekte des Arbeitsschutzes zu erfüllen.

Besandungsbehälter sind nach Darlegung der Vorhabenträgerin im Abstellbahnhof Untertürkheim nicht erforderlich, da keine Lokabstellung geplant sei. Damit sei auch ein entsprechendes „Sandbevorratungskonzept“ entbehrlich.

Abschließend sagt die Vorhabenträgerin zu, (auch) den übrigen Forderungen der UVB bei der näheren Ausgestaltung der Planung bzw. im Zuge der Ausführungsplanung zu entsprechen. Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf die Stellungnahme der UVB vom 31. Juli 2019 sowie die korrespondierende Stellungnahme der Vorhabenträgerin verwiesen.

#### **3.8.4 Flugsicherheit**

Die zuständige Luftfahrtbehörde (TöB 07a) weist darauf hin, dass sich südwestlich des Plangebiets der nach § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) genehmigte Hubschrauberverkehrslandeplatz der Firma Daimler AG befindet. Die im Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland veröffentlichte Platzrunde und die An- und Abflugbereiche dieses luftrechtlich genehmigten Geländes dürften nicht durch Hindernisse beeinträchtigt werden, welche die sichere Durchführung des Flugverkehrs gefährden könnten. Die Platzrunde sei in einer Höhe von 1.400 ft. bzw. 426,82 m über NN. geführt. Unter Beachtung, dass Luftfahrzeuge zu Hindernissen einen Mindestabstand in jede Richtung von 150 m einhalten müssen (vgl.

SERA. 5005 f. 2), sei im vorliegenden Plangebiet bauliche Anlagen in ihrer Höhe auf maximal 276,82 m ü.NN zu begrenzen. Nach Darlegung der Luftfahrtbehörde trägt die vorliegende Planung diesen Erfordernissen Rechnung. Dies gilt sowohl für die Gebäude als auch die weiteren baulichen Anlagen wie die Oberleitungsmaste.

### **3.9 Denkmalschutz / Kulturgüter**

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.

### **3.10 Verkehrliche Belange / Aspekte**

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 diesem Vorbringen und weist darauf hin, dass der hier zu beurteilende Abschnitt keine Verlegung und keinen Umbau der S-Bahn-Trasse bedinge. Die Anhörungsbehörde 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 Augsburgener Straße hin entstehen soll.

Hinsichtlich der verkehrlichen Belange hat die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens zahlreiche Zusagen abgegeben – insbesondere auch gegenüber der Landeshauptstadt Stuttgart und der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB).

Die einzelnen Zusagen können den Repliken der Vorhabenträgerin auf die entsprechenden Einwendungen und Stellungnahmen sowie den EÖT-Protokollen entnommen werden. Auf diese Dokumente in der Verfahrensakte wird verwiesen.

Die Landeshauptstadt Stuttgart (TöB 01) hat Bedenken gegen die geplante Zufahrt zum Gelände des Abstellbahnhofs. Mit Blick auf die Unfallzahlen an dem bestehenden Anschluss der Zufahrt sei es unter Sicherheitserwägungen sinnvoll bzw. erforderlich, den Anschluss der Zufahrt an den Knotenpunkt Augsburgener Straße / Dietbachstraße zu realisieren. Zumindest aber sei bei dem bestehenden Konzept eine gesonderte Rechtsabbiegerspur mit vorzusehen.

Die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB, TöB 31) und die Polizeidirektion Stuttgart (TöB 12) schließen sich in ihren Stellungnahmen diesen Ausführungen an. Die Vorhabenträgerin sagt gegenüber der Landeshauptstadt Stuttgart zu, den Sachverhalt zu prüfen und weitere Abstimmungen mit der Stadt vorzunehmen.

Zusätzlich möchte die SSB durch Auflagen/Zusagen sichergestellt wissen, dass es durch die Zufahrt/Überfahrt – in welcher planerischen Detailausgestaltung auch immer - nicht zu rückstaubbedingten Behinderungen des Stadtbahnbetriebs kommt.

Die Vorhabenträgerin sagt dies zu und wird im Rahmen der Ausführungsplanung die entsprechenden Details in Abstimmung mit der SSB festlegen.

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).

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. Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf die Stellungnahme vom 09. August 2019 und die korrespondierende Stellungnahme der Vorhabenträgerin verwiesen.

Zu dem Vorbringen der DB Cargo AG (TöB Nr. 40) 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.

Die DB Cargo AG hat im Übrigen noch darauf hingewiesen, dass bei der Planung die Vorgaben und Festlegungen der VAST (Verkehrliche Aufgabenstellung Stand 16. 08. 2012) zu berücksichtigen seien.

### **3.11 Städtebauliche Aspekte**

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat im Zuge des Änderungsverfahrens Bedenken gegen die Errichtung von Ersatzhabitaten im Böschungsbereich des Gleiskörpers der Panoramabahn geäußert. Die Landeshauptstadt sieht hierdurch die städtebauliche Entwicklung in den an die Flächen angrenzenden Gebieten als gefährdet an.

Die Rodung des Baum- und Gehölzbestandes habe zu einer negativen Auswirkung auf das Orts- und Landschaftsbild. Zum anderen bestehe die Möglichkeit, dass geplante Bebauungen im Nahbereich zum Gleiskörper die Ersatzhabitats verschatten und so neue artenschutzrechtliche Konflikte entstehen würden.

Diese Bedenken werden von der Vorhabenträgerin mit Verweis auf die Vorbesiedelung der Flächen an der Panoramabahn zurückgewiesen. Schon jetzt bestehe deshalb die Gefahr artenschutzrechtlicher Konflikte bei einer Bebauung der angrenzenden Flächen. Sofern die Einwanderung der Eidechsen in geplante angrenzende Baugebiete befürchtet wird, könne die Landeshauptstadt dem selbst durch Maßnahmen wie Reptilienschutzzäune entgegenwirken.

Die Anhörungsbehörde sieht vor diesem Hintergrund die Planungshoheit der Landeshauptstadt Stuttgart als nicht maßgeblich gefährdet an.

### **3.12 Sonstige Belange**

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. Viele von der Netze BW vorgelegte Schutzbestimmungen werden von der Vorhabenträgerin allerdings als zu pauschal und nicht erforderlich abgelehnt. Die Anhörungsbehörde empfiehlt die Aufnahme einer Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss, die die Vorhabenträgerin zu einer engen Abstimmung mit den Leitungsträgern und zur Einhaltung der vorgelegten Leitungsschutzbestimmungen verpflichtet.

Regierungspräsidium Stuttgart