



Bescheid

**zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses
vom 13. Oktober 2006,
Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.5
(Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt)**

gemäß § 18 AEG i.V.m. § 76 Abs. 2 VwVfG und § 18d AEG

für das Vorhaben

**„Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 14. PÄ (Bergmännische
Unterfahrung Abstellbahnhof)“,**

in Stuttgart

**Bahn-km -2,269 bis -2,172 (Achse 321) und
Bahn-km -2,277 bis -2,188 (Achse 322)**

der Strecke 4715 Stuttgart Hbf - Bad Cannstatt

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

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin), vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. § 76 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und § 18d AEG folgenden

Bescheid:

A. Verfügender Teil

A.1 Genehmigung des Plans

Für die beantragte Änderung des festgestellten Planes wird von einem neuen Planfeststellungsverfahren abgesehen. Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt und durch die geänderte Planung ersetzt oder ergänzt. Im Übrigen bleibt der festgestellte Plan einschließlich seiner Nebenbestimmungen unberührt.

Das Vorhaben hat im Bereich der Unterführung des Abstellbahnhofs eine Änderung der Tunnelbauweise zum Gegenstand. Statt der planfestgestellten offenen soll nunmehr die bergmännische Bauweise angewendet werden.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht vom 11. Dezember 2013 (11 Seiten)	Ergänzt Anlage 1
4.5	Lageplan	
Blatt 4A von 5	S-Bahn von/ nach Bad Cannstatt, Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt – Stg- Mitnachtstraße, Stat. -2,4-93,867 bis -2,0-42,503 Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:1.000	Ersetzt Blatt 4 von 5

5	Höhenpläne	
5.5.	S-Bahn-Anbindung Bad Cannstatt	
5.5.3 Blatt 1B von 2	S-Bahn von Stg-Bad Cannstatt, Achse 322, Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt – Stg- Mittnachtstraße, Stat. -2,7-38,279 bis -1,9-64,891 Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:1.000/200	Ersetzt Blatt 1A von 2
Blatt 2B von 2	S-Bahn von Stg-Bad Cannstatt, Achse 321, Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt – Stg- Mittnachtstraße, Stat. -2,7-29,331 bis -1,9-49,892 Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:1.000/200	Ersetzt Blatt 2A von 2
5.5.4 Blatt 1A von 2	S-Bahn von Stg-Bad Cannstatt, Achse 322, Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt – Stg- Mittnachtstraße, Stat. -2,4-93,867 bis -2,0-42,503 Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:1.000/200	Ersetzt Blatt 1 von 2
Blatt 2A von 2	S-Bahn von Stg-Bad Cannstatt, Achse 321, Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt – Stg- Mittnachtstraße, Stat. -2,4-76,534 bis -2,1-05,986 Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:1.000/200	Ersetzt Blatt 2 von 2
6	Regelquerschnitte	
6.5	S-Bahn-Anbindung Bad Cannstatt	
Blatt 6A von 10	Tunnel ingl., bergmännische Bauweise (Unterfahrung Abstellbahnhof, S-Bahn von Bad Cannstatt), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt – Stg- Mittnachtstraße, Stat. -2,2-77,330 bis -2,1-88,000 Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:50	Ersetzt Blatt 6 von 10
Blatt 7A von 10	Tunnel ingl., bergmännische Bauweise (Unterfahrung Abstellbahnhof, S-Bahn von Bad Cannstatt), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt – Stg- Mittnachtstraße, Stat. -2,2-69,080 bis -2,1-72,000 Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:50	Ersetzt Blatt 7 von 10
7	Bauwerkspläne	
7.5	S-Bahn-Anbindung Bad Cannstatt	
7.5.3	Kreuzungsbauwerk Ehmannastraße, Verzweigungsbauwerk und Unterfahrung Abstellbahnhof	
7.5.3.1 Blatt 1A von 2	Bauwerksgrundriss 1 Kreuzungsbauwerk Ehmannastraße bis Unterfahrung Abstellbahnhof (S-Bahn), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt – Stg- Mittnachtstraße, Stat. -2,3-00,000 bis -2,1-72,000 Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:200	Ersetzt Blatt 1 von 2

7.5.3.2 Blatt 3A von 4	Bauwerkslängsschnitt 3 Kreuzungsbauwerk Ehmannstraße bis Unterfahrung Abstellbahnhof, Achse 322 (S-Bahn), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt – Stg- Mitnachtstraße Stat. -2,3-00,000 bis -2,1-88,000 Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:200	Ersetzt Blatt 3 von 4
7.5.3.3 Blatt 5A von 6	Bauwerksquerschnitt 5 Kreuzungsbauwerk Ehmannstraße bis Unterfahrung Abstellbahnhof (S-Bahn), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt – Stg- Mitnachtstraße Stat. -2,2-50,000 Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:100	Ersetzt Blatt 5 von 6
Blatt 6A von 6	Bauwerksquerschnitt 6 + 7 Kreuzungsbauwerk Ehmannstraße bis Unterfahrung Abstellbahnhof (S-Bahn), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt – Stg- Mitnachtstraße Stat. -2,1-75,000 bis -2,1-90,000 Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:100	Ersetzt Blatt 6 von 6
7.5.4	Rettungsschacht 1.5.5.1 Ehmannstraße	
7.5.4.1 Blatt 1A von 2	Bauwerksgrundriss 1 Rettungsschacht Ehmannstraße (S-Bahn), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt – Stg- Mitnachtstraße Stat. -2,3-15,943 Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:100	Ersetzt Blatt 1 von 2
Blatt 2A von 2	Bauwerksgrundriss 2 Rettungsschacht Ehmannstraße (S-Bahn), Str. 4716 Stg-Bad Cannstatt – Stg- Mitnachtstraße Stat. -2,3-15,943 Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:100	Ersetzt Blatt 2 von 2
9	Grunderwerb	
9.1	Grunderwerbsverzeichnis vom 30. Oktober 2013 (1 Seite zzgl. Deckblatt)	Ersetzt Blatt 66 von 72
9.2	Grunderwerbspläne	
Blatt 16A von 27	Grunderwerbsplan, Str. 4716 & 4715 Stg-Bad Cannstatt – Stuttgart Hbf, Str. 4805 Stg Nord – Stg Hbf (tief) Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:1.000	Ersetzt Blatt 16 von 27
13	Baulogistik	
13.2.2 Blatt 1B von 2	Lageplan, Logistikanbindung und BE-Flächen, Bereich Ehmannstraße/ Abstellbahnhof Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:1.000	Ersetzt Blatt 1A von 2

14	Baudurchführung, Verkehrsumlegung	
14.2.2 Blatt 2A von 5	Bauzustände Abstellbahnhof, Bauphase III Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:500	Ersetzt Blatt 2 von 5
Blatt 3A von 5	Bauzustände Abstellbahnhof, Bauphase IV Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:500	Ersetzt Blatt 3 von 5
Blatt 4A von 5	Bauzustände Abstellbahnhof, Bauphase V Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:500	Ersetzt Blatt 4 von 5
Blatt 5A von 5	Bauzustände Abstellbahnhof, Bauphase VI Stand: 19. Dezember 2013, Maßstab 1:500	Ersetzt Blatt 5 von 5
	Wasserwirtschaftliche Bewertung Sachverständiger Wasserwirtschaft vom 27. Juni 2013, Az. A0100 (6 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
	Stellungnahme Lärmemissionen und Erschütterungen, Ingenieurbüro Fritz, Einhausen, E-Mail vom 6. August 2013 (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
	Stellungnahme Staubemissionen, Ingenieurbüro Lohmeyer, Karlsruhe, E-Mail vom 17. Juli 2013 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
	Mengenermittlung Baustellenverkehr auf öffentlichen Straßen vom 16. Dezember 2013 (1 Seite zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
	Tecktierte Planunterlagen vom 16. Dezember 2013 (1 Seite zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information

A.3 Hinweise

- A.3.1 Die in der Nebenbestimmung A. VIII. 7.1.17.5.2. des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. Oktober 2006, Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.5 (Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt) verzeichnete Kilometrierung ist überholt. Der Trassenabschnitt Verzweigungsbauwerk Ehmmanstraße und Abstellbahnhof liegt bei km -2,1-72,000 bis -2,2-52,500 (Achse 321) und -2,1-88,000 bis -2,2-60,700 (Achse 322).
- A.3.2 Die aus wasserwirtschaftlichen Eingriffen resultierenden Änderungen der Bautaktung sind bei der Grundwassermodellierung zu berücksichtigen.

A.4 Kosten

Dieser Bescheid ergeht kostenfrei.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Die hier beantragte 14. Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss vom 13. Oktober 2006 hat im Bereich der Unterfahrung des Abstellbahnhofs eine Änderung der Tunnelbauweise zum Gegenstand. Statt der planfestgestellten offenen soll nunmehr die bergmännische Bauweise angewendet werden. Dies führt zu einem größeren Bedarf an Grunderwerb, im Übrigen aber zu keinen zusätzlichen Beeinträchtigungen von Rechten anderer.

Der bergmännische Vortrieb bringt gegenüber der offenen Bauweise eine Veränderung des Tunnelquerschnitts mit sich. Dem sich hieraus potentiell ergebenden Grunderwerbsmehrbedarf hat der betroffene Eigentümer zugestimmt.

Die durchgehende Anwendung der bergmännischen Bauweise erfordert gegenüber der planfestgestellten Umstellung auf offene Bauweise im Bereich des Abstellbahnhofs weniger Eingriffe in den Boden. Der bergmännische Vortrieb erfolgt aus der bereits bestehenden Baugrube im Bereich des Verzweigungsbauwerkes Ehmannastraße. Die beiden Zielbaugruben im Bereich des Gleises 641 fallen durch die Vortriebsartänderung weg. Allein hierdurch ist bedeutend weniger Erde zu bewegen. Zusammen mit dem Wegfall von Material für die Wiederverfüllung der Baugruben und für die Überschüttung der Gleise reduzieren sich die Transportmengen insgesamt von ca. 36.900 m³ auf 9.800 m³.

Infolge dieses stark reduzierten Anfalls von Aushubmaterial entfallen – je nach Ladekapazität – etwa 2.000 Materialtransportfahrten mit Lkws. Damit geht zum einen eine geringere Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrswege einher. Zum anderen bedeutet dies auch eine Verbesserung der Immissionssituation. Weil weniger Erdmassen umgeschlagen sowie ab- bzw. antransportiert werden müssen, gelangt weniger Staub in

die Luft. Zugleich verringern sich die Lärmemissionen wegen der Reduktion der Materialtransportfahrten. Beide Emissionsmedien werden darüber hinaus durch den untertage erfolgenden Vortrieb wesentlich beschränkt.

Die Planänderung bewirkt auch durch den Wegfall einiger bauleistungsrechtlicher Elemente Verbesserungen der Belange des Verkehrs und der Emissionen. Die Betonversorgung des Tunnelvortriebs und des Ausbaus erfolgt von der mobilen Mischanlage am Abstellbahnhof aus direkt über die Baustelleneinrichtungsfläche Ehmmanstraße. Öffentliche Straßen werden für Betontransport nicht mehr in Anspruch genommen. Auch der Bau von temporären Baustraßen zur Versorgung der für die offene Bauweise erforderlichen Teilbaugruben entfällt. Die Sperrung und Überschüttung von Gleisanlagen ist für den Tunnelbau nicht mehr erforderlich.

Die betriebliche Situation im Abstellbahnhof wird verbessert, weil unterfahrene Gleise nicht mehr auf zuvor zu konstruierende Hilfsbrücken gelegt und teilweise gesperrt werden müssen. Damit entfallen auch zuvor erforderliche Lärmbelastungen durch Rückbauten der Hilfsbrücken und Rückversetzung in den Ausgangszustand während der nächtlichen Sperrpausen.

Die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie das FFH-Gebiet „Stuttgarter Bucht“ werden durch den nun ausschließlich unterirdisch erfolgenden Vortrieb ebenfalls nicht beeinflusst.

Schließlich ergeben sich auch wasserwirtschaftlich Verbesserungen: Die Änderung der Vortriebsart ermöglicht eine Bauzeitverkürzung von etwa 7 Monaten und eine Reduktion des prognostizierten Grundwasserandrangs um 19.000 m³. Weitere Verringerungen sind wegen des durch die Vortriebsänderung erhöhten Entwässerungsniveaus wahrscheinlich.

Die Anlagen liegen bei Bahn-km -2,269 - -2,172 der Strecke 4715.

B.1.2 Verfahren

Das Eisenbahn-Bundesamt stellte am 13. Oktober 2006 den Plan für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart „Projekt Stuttgart 21“, Planfeststellungsabschnitt 1.5, Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt fest. Mit dem Vorhaben wurde begonnen, es sind jedoch bislang nur wenige Teile des Vorhabens umgesetzt.

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin), vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, hat mit Schreiben vom 19.12.2013, Az. I.GP(T) TPMPF-TT-20131219-01, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5, 14. PÄ (Bergmännische Unterfahrung Abstellbahnhof)“ beantragt. Der Antrag ist am 20.12.2013 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 14. Februar 2014, Az. 59190-591pä/008-2304#016, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 3a, 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

Das Eisenbahn-Bundesamt gab dem Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart mit Schreiben vom 14. Februar 2014 Gelegenheit, sich insbesondere zu den wasserwirtschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens zu äußern. Mit Schreiben vom 5. März 2014 gab es eine Stellungnahme ab.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Nach § 18 AEG i.V.m. § 76 Abs. 2 VwVfG und § 18d AEG kann die Planfeststellungsbehörde bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung von einem

neuen Planfeststellungsverfahren absehen, wenn die Belange anderer nicht berührt werden oder wenn die Betroffenen der Änderung zugestimmt haben.

B.2.2 Zuständigkeit

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

B.2.3 Verfahren

B.2.3.1 Umweltverträglichkeit

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

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft die Änderung eines UVP-pflichtigen Vorhabens. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach §§ 3e Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit 3c Satz 1 UVP durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.2.3.2 Entscheidung nach § 76 Abs. 2 VwVfG

Die Planfeststellungsbehörde sieht von der Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens ab, weil das Vorhaben insgesamt und bezogen auf diesen Planfeststellungsabschnitt noch nicht fertig gestellt ist, die beantragte Änderung von unwesentlicher Bedeutung ist und die Belange anderer nicht berührt werden oder die Betroffenen der Änderung zugestimmt haben.

B.2.3.2.1 Unwesentliche Bedeutung des Vorhabens

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

Die genehmigte Planung sieht für die Unterfahrung des Abstellbahnhofs die offene Bauweise vor. Stattdessen soll diese nunmehr bergmännisch errichtet werden. Das Vorhaben ändert mithin allein die Vortriebsart in einem räumlich eng begrenzten Bereich. Weitere Berührungspunkte mit der Gesamtplanung bestehen nicht.

B.2.3.2.2 Keine Berührung von Belangen anderer oder Zustimmung der Betroffenen

Schutzwürdige Interessen rechtlicher, wirtschaftlicher oder ideeller Art (Belange) werden durch die Änderung ausschließlich in Bezug auf einen vergrößerten Grunderwerb berührt.

Der Eigentümer, dessen Grundstück durch die Planänderung zusätzlich in Anspruch genommen wird, stimmte der Inanspruchnahme zu.

Weitere Belange sind nicht betroffen. Mit der Planänderung sind ausschließlich Verbesserungen hinsichtlich der Eingriffe in Boden und Natur sowie der Immissionen und der betrieblichen Belange verbunden.

Die Stellungnahme des Amtes für Umweltschutz der Stadt Stuttgart bestätigt auch in wasserwirtschaftlicher Hinsicht, dass keine neuen Betroffenheiten aus diesem Vorhaben resultieren.

B.3 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV). Für Planänderungen gibt es keinen Gebührentatbestand.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstraße 11
68165 Mannheim

erhoben werden.

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

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

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des

öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Stuttgart, den 19.03.2014
Az.: 59190-591pä/008-2304#016
VMS-Nr.: 3009066 (30)

Im Auftrag

Runge

(Dienstsiegel)