Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az. 591ppw/112-2023#010
Datum: 09.12.2024

Plangenehmigung

gemäß § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG

für das Vorhaben

„Stuttgart, QSS Maßnahme Stuttgart Feuerbach, Los A - Bahnsteig“

in Stuttgart

Bahn-km 0,000 bis 0,247

der Strecke 7706
Stuttgart-Feuerbach – Stuttgart-Zuffenhausen

Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
Regionalbereich Südwest
Presselstraße 17
70171 Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil 4
A.1 Genehmigung des Plans 4
A.2 Planunterlagen 4
A.3 Besondere Entscheidungen 6
A.3.1 Konzentrationswirkung 6
A.4 Nebenbestimmungen 6
A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz 6
A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege; Artenschutz 8
A.4.3 Immissionsschutz 8
A.4.4 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz 8
A.4.5 Unterrichtungspflichten 9
A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin 9
A.5.1 Zusage gegenüber der Netze BW GmbH 9
A.5.2 Zusagen gegenüber der Stadt Stuttgart, Tiefbauamt / Eigenbetrieb Stadtentwässerung (SES) 9
A.5.3 Zusage gegenüber der Stadt Stuttgart, Amt für öffentliche Ordnung, Straßenverkehrsbehörde 10
A.5.4 Zusage gegenüber der Stadt Stuttgart, Branddirektion 10
A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge 10
A.7 Sofortige Vollziehung 10
A.8 Gebühr und Auslagen 10
B. Begründung 11
B.1 Sachverhalt 11
B.1.1 Gegenstand des Vorhabens 11
B.1.2 Verfahren 11
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung 13
B.2.1 Rechtsgrundlage 13
B.2.2 Zuständigkeit 13
B.3 Umweltverträglichkeit 13
B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens 14
B.4.1 Planrechtfertigung 14
B.4.2 Abschnittsbildung 14
B.4.3 Variantenentscheidung 15
B.4.4 Wasserhaushalt 15
B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege 17
B.4.6 Artenschutz 19
B.4.7 Erneuerbare Energien 22
B.4.8 Immissionsschutz 22

B.4.9 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz 24
B.4.10 Denkmalschutz 24
B.4.11 Brand- und Katastrophenschutz 25
B.4.12 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen 25
B.4.13 Straßen, Wege und Zufahrten 26
B.4.14 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter 27
B.5 Gesamtabwägung 28
B.6 Sofortige Vollziehung 29
B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen 29
C. Rechtsbehelfsbelehrung 29

Auf Antrag der DB InfraGO AG, vormals DB Netz AG, (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgende

Plangenehmigung

A. Verfügender Teil

A.1 Genehmigung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Stuttgart, QSS Maßnahme Stuttgart Feuerbach, Los A - Bahnsteig", in Stuttgart, Bahn-km 0,000 bis 0,247 der Strecke 7706, Stuttgart-Feuerbach – Stuttgart-Zuffenhausen, wird mit den in dieser Genehmigung aufgeführten Nebenbestimmungen genehmigt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Rückbau des bestehenden Bahnsteigs 1a am Gleis 130/132 einschließlich Überdachung, Rampe, Entwässerungs- und Kabelanlagen
- Neubau, Erhöhung und Verlängerung des Bahnsteigs einschließlich Bahnsteigüberdachung, Entwässerungsanlagen und Kabeltrasse
- Neubau von Winkelstützwänden im Bahnsteigbereich
- Erneuerung des bestehenden Treppenaufgangs zum Bahnsteig 1a
- Neubau eines Entwässerungsanschlusses an die städtische Kanalisation

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1a	Erläuterungsbericht Planungsstand: 08.04.2024, 28 Seiten	genehmigt
2.1	Übersichtskarte Planungsstand: 08.05.2023, Maßstab 1 : 50.000	nur zur Information
2.2a	Übersichtslageplan Planungsstand: 08.04.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
3.1a	Lageplan Planungsstand: 08.04.2024, Maßstab 1 : 500	genehmigt
4a	Bauwerksverzeichnis Planungsstand: 08.04.2024, 8 Blätter	genehmigt
5.1a	Grunderwerbsplan Planungsstand: 08.04.2024, Maßstab 1 : 500	genehmigt
5.2a	Grunderwerbsplan Planungsstand: 08.04.2024, Maßstab 1 : 500	genehmigt
6a	Grunderwerbsverzeichnis Planungsstand: 08.04.2024, 3 Blätter	genehmigt
7.1	Bauwerksplan Planungsstand: 08.05.2023, Maßstab 1 : 200	genehmigt
7.2a	Bauwerksplan Planungsstand: 04.12.2023, Maßstab 1 : 100	genehmigt
8.1	Querschnitt 1 Planungsstand: 08.05.2023, Maßstab 1 : 100	genehmigt
8.2	Querschnitt 2 Planungsstand: 08.05.2023, Maßstab 1 : 100	genehmigt
8.3	Querschnitt 3 Planungsstand: 08.05.2023, Maßstab 1 : 100	genehmigt
9.1a	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan Planungsstand: 08.04.2024, Maßstab 1 : 500	genehmigt
9.2a	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan Planungsstand: 08.04.2024, Maßstab 1 : 500	genehmigt
10.1a	Landschaftspflegerischer Begleitplan Planungsstand: 07.03.2024, 24 Seiten	genehmigt
10.2a	Bestands- und Konfliktplan Planungsstand: 07.03.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
10.3a	Maßnahmenplan Planungsstand: 07.03.2024, Maßstab 1 : 1.000	genehmigt
10.4a	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenblätter, Planungsstand 20.11.2023	genehmigt
11a	Artenschutz Fachbeitrag Planungsstand: 20.11.2023	nur zur Information
12.1	Schalltechnische Untersuchung, Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschemissionen, Stand: 01.12.2023, 37 Seiten zzgl. Anhänge 1-4	nur zur Information
12.2	Erschütterungstechnische Untersuchung, Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Erschütterungsimmissionen, Stand: 01.12.2023, 23 Seiten zzgl. Anhänge 1-5	nur zur Information
13.1	Abfall- und Geotechnischer Bericht, Stand: 27.10.2023, 26 Seiten zzgl. Anlagen 1-8	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
13.2	Stellungnahme zum Baugrundgutachten nach Dachverlängerung vom 06.12.2022, 2 Seiten	nur zur Information
14	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK), Stand: 09.05.2023, 31 Seiten zzgl. Anlagen 1-5	nur zur Information
15.1	Kabel- und Leitungslageplan Planungsstand: 08.04.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt

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

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Konzentrationswirkung

Durch die Plangenehmigung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Plangenehmigung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 1 VwVfG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

A.4.1.1 Einbringen der Mikropfähle in das Grundwasser

1. Für die Gründungsarbeiten sind qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten im Grundwasser verfügen, einzusetzen.
2. Sämtliche Arbeiten unter Geländeoberfläche und im Grundwasser bzw. im Grundwasserschwankungsbereich sind von einem Baugrundgutachter (hydrogeologischen Sachverständigen) zu überwachen und entsprechend abzunehmen sowie in einem gutachterlichen Bericht zu dokumentieren. Der Bericht ist auf Verlangen nach Beendigung der Arbeiten dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6, vorzulegen.

Der Stadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, ist der Bericht spätestens 2 Monate nach Abschluss der vorgenannten Arbeiten zu übermitteln.

3. Die Bohrtiefen, angetroffenen Bodeninformationen und Grundwasserstände sind durch die ausführende Firma zu erfassen und in aufbereiteter Form (Schichtenverzeichnisse) in einer Dokumentation aufzunehmen.

4. Werden bei den Bohrarbeiten Bohrgut- oder Grundwasserverunreinigungen festgestellt, so sind die Bohrarbeiten in diesem Bereich einzustellen und das Amt für Umweltschutz unverzüglich zur Abstimmung der weiteren Vorgehensweise zu informieren.

5. Bei den Arbeiten ist darauf zu achten, dass keine autarken Grundwasserstockwerke miteinander verbunden werden (Gefahr des hydraulischen Kurzschlusses). Schadstoffe dürfen nicht verschleppt werden.

6. Eine Wasserhaltung zur Herstellung der Mikropfähle darf nicht eingerichtet werden. Die Mikropfähle sind nach Einbohren des Stahlrohres unverzüglich zu verpressen, sodass eine Längsläufigkeit von Grundwasser entlang der Pfähle ausgeschlossen ist.

7. Die in das Grundwasser hineinreichenden Bauteile (z.B. Bohrpfähle, Betonfundamente etc.) müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik grundwasserverträglich und grundwasserbeständig sein. Sie müssen so ausgewählt und hergestellt werden, dass eine Grundwasserverunreinigung auszuschließen ist.
   Es darf nur chromatarmer Zement verwendet werden.

8. Das beim Betonieren der Pfähle verdrängte Wasser ist aufzufangen und im Kreislauf zu führen bzw. über die Schmutzwasserkanalisation zu entsorgen. Eine Versickerung oder Einleitung in ein oberirdisches Gewässer ist nicht zulässig.

9. Ggf. ist als Spülung nur der Einsatz von Wasser mit Trinkwasserqualität zulässig. Spülzusätze sind nicht zulässig und dürfen nur unter Zustimmung des Amts für Umweltschutz verwendet werden.

10. Bei der Einleitung in das Kanalnetz sind mindestens folgende Grenzwerte einzuhalten:
    - absetzbare Stoffe: 1,0 ml/l bei einer Absetzzeit im Imhofftrichter von 0,5 Std.

    Im Bedarfsfall sind für weitere (Schadstoff-) Parameter Grenzwerte für die Einleitung in das Kanalnetz mit dem Amt für Umweltschutz abzustimmen.

Vor Bohr- bzw. Einleitungsbeginn ist mit dem Tiefbauamt - Eigenbetrieb Stadtentwässerung, Kanalplanung - die Einleitungsstelle für einzuleitendes Wasser in das öffentliche Kanalnetz abzustimmen.

A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege; Artenschutz

A.4.2.1 Umweltfachliche Bauüberwachung

A.4.2.1.1 Für die Durchführung des Vorhabens wird die Errichtung einer speziellen umweltfachlichen Bauüberwachung der Fachrichtung „Naturschutz" nach den Maßgaben des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Teil VII: „Umweltfachliche Bauüberwachung" des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet.

A.4.2.1.2 Der Beauftragte für die umweltfachliche Bauüberwachung und dessen fachliche Qualifikation sind dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der unteren Naturschutzbehörde rechtzeitig vor Baubeginn zu benennen.

A.4.3 Immissionsschutz

A.4.3.1 AVV Baulärm

Bei der Baudurchführung sind die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) zu beachten.

A.4.3.2 Baubedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen

Die Bauzeit ist täglich auf die Zeit von 7 bis 20 Uhr beschränkt. Die Vorhabenträgerin hat die voraussichtlich von baubedingten Lärm- bzw. Erschütterungsimmissionen betroffenen Anwohner rechtzeitig über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen zu informieren. Absehbare Abweichungen vom Zeitplan sind diesen ebenfalls unverzüglich mitzuteilen.

A.4.4 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Im Plangebiet ist bereichsweise mit Bodenverunreinigungen zu rechnen.
Werden im Zuge von Erdarbeiten bislang unbekannte bzw. weitergehende Untergrundverunreinigungen festgestellt, hat die Vorhabenträgerin die Arbeiten in

diesem Bereich einzustellen und die Stadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, zur Abstimmung der weiteren Vorgehensweise zu verständigen.

A.4.5 Unterrichtungspflichten

A.4.5.1 Baubeginn und Fertigstellung

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

A.4.5.2 Kabel- und Leitungsträger

Mindestens drei Wochen vor Beginn der Tiefbauarbeiten ist das Auftragszentrum der Netze BW GmbH zwecks Durchführung einer Sicherheitsunterweisung und eventueller Sicherungsmaßnahmen zu verständigen.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

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

A.5.1 Zusage gegenüber der Netze BW GmbH

A.5.1.1 Sicherheitsvorschriften der Kabel- und Leitungsträger

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Sicherheitsvorschriften der Netze BW GmbH (gemäß Stellungnahme vom 10.10.2023), in Bezug auf das von der Baumaßnahme tangierte 110 kV-Kabel und die Gashochdruckleitung, zu beachten.

A.5.2 Zusagen gegenüber der Stadt Stuttgart, Tiefbauamt / Eigenbetrieb Stadtentwässerung (SES)

A.5.2.1 Zusage zu den Kanalanschlussarbeiten

Die Vorhabenzträgerin hat zugesagt, vor Beginn und nach Durchführung der Arbeiten eine Beweissicherung der betroffenen Kanalhaltungen und Schächte durchzuführen sowie eine Einzelvereinbarung (EV) Abwasser abzuschließen.

A.5.3 Zusage gegenüber der Stadt Stuttgart, Amt für öffentliche Ordnung, Straßenverkehrsbehörde

A.5.3.1 Zusage zur bauzeitlichen Verkehrsführung

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die notwendigen Verkehrszeichenpläne mindestens 3 Monate vor Baubeginn bei der Stadt Stuttgart einzureichen.

Die Vorhabenträgerin hat weiterhin zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung, die genauen Zeiträume der Straßensperrung der Borsigstraße abzustimmen und eine entsprechende straßenverkehrsrechtliche Anordnung einzuholen.

A.5.4 Zusage gegenüber der Stadt Stuttgart, Branddirektion

A.5.4.1 Zusage zum bauzeitlichen Brandschutz

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Baustelle so einzurichten und zu betreiben, dass geordnete Lösch- und Rettungsmaßnahmen mit den bei der Feuerwehr Stuttgart vorhandenen Geräten und Fahrzeugen durchgeführt werden können. Weitere, den Brandschutz betreffende Themen sind im Zuge der Ausführungsplanung mit der Branddirektion abzustimmen.

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

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

A.7 Sofortige Vollziehung

Die Plangenehmigung ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Stuttgart, QSS Maßnahme Stuttgart Feuerbach, Los A - Bahnsteig" hat die Erneuerung, Erhöhung und Verlängerung des Bahnsteigs 1a im Bahnhof Feuerbach zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 0,000 bis 0,247 der Strecke 7706 Stuttgart-Feuerbach – Stuttgart-Zuffenhausen in Stuttgart.
Der Bahnsteig 1a liegt als Außenbahnsteig zwischen dem Empfangsgebäude und der Eisenbahnüberführung Borsigstraße in Dammlage und grenzt rückwärtig an den Bahnhofsvorplatz „Wiener Platz". Der Bahnsteig wird vom Bahnhofsvorplatz über eine Treppenanlage erreicht oder über den Hausbahnsteig des Bahnhofs. Die bestehende Treppe wird an die neue Bahnsteighöhe angepasst. An der rückwärtigen Seite des Bahnsteigs befinden sich Stützwände zur Abfangung des Geländesprungs, die im Zuge der Baumaßnahme in der Höhe angepasst werden. Zwei weitere Stützwände werden neu gebaut. Der neue Bahnsteig erhält eine Baulänge von 247 m und eine Höhe von 96 cm über Schienenoberkante. Das neue Bahnsteigdach wird teilweise auf Mikropfählen tief gegründet. Zur Gleis- und Bahnsteigentwässerung wird unterhalb des Bahnsteigs eine Sammelleitung neu hergestellt. Das aufgefangene Oberflächenwasser wird in den Entwässerungskanal in der Borsigstraße abgeleitet.
Die Anpassung der Gradiente des am Bahnsteig 1a liegenden Stumpfgleises 130/132 ist Gegenstand eines separaten Planrechtsverfahrens (QSS Feuerbach Gleis 130 (Los B)) und wird vor der Herstellung des Bahnsteigs umgesetzt.
Die Baumaßnahme erfolgt unter Vollsperrung des Gleises 130/132 überwiegend vom Gleis aus. Die Bauarbeiten sind ausschließlich im Tagzeitraum geplant.

B.1.2 Verfahren

Die DB InfraGO AG, vormals DB Netz AG (Vorhabenträgerin), hat mit Schreiben vom 16.05.2023, Az. 0003783063, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für das Vorhaben „Stuttgart, QSS Maßnahme Stuttgart Feuerbach, Los A - Bahnsteig" beantragt. Der Antrag ist am 22.05.2023 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.
Mit Schreiben vom 03.07.2023 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten.
Wegen fehlender Zustimmungserklärungen grundstücksbetroffener Dritter wurde die

Verfahrensart zwischenzeitlich in die eines Planfeststellungsverfahrens geändert. Final hat die Vorhabenträgerin jedoch die Planunterlagen insbesondere im Hinblick auf die Grundstücksinanspruchnahme geändert und die Zustimmungserklärungen der Grundstücksbetroffenen wurden vorgelegt, sodass die Planfeststellungsbehörde sich für die Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens entschieden hat.
Mit Schreiben vom 27.05.2024 hat die Vorhabenträgerin die Antragsunterlagen für das Plangenehmigungsverfahren vollständig vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 17.01.2024, Az. 591ppw/112-2023#010, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Plangenehmigungsverfahren Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingeholt.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen oder es gingen keine Stellungnahmen ein:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, E-Mail vom 19.10.2023
2.	NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
3.	Colt Technology Services GmbH

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadtkreis Stuttgart, Stellungnahmen vom 09.10.2023 und 19.02.2024, Az.: SWU 7831-10.07
2.	Regierungspräsidium Stuttgart, Stellungnahme vom 13.10.2023, Az.: RPS24-3820-79
3.	Netze BW GmbH Stellungnahme vom 10.10.2023 und 18.01.2024,Vorgangs-Nr.: 2023.1193
4.	Stuttgart Netze GmbH Stellungnahme vom 17.01.2024
5.	Deutsche Telekom Technik GmbH, Stellungnahme vom 26.01.2024
6.	Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6, Stellungnahmen vom 07.09.2023, 25.01.2024 und 09.07.2024, Az.: 65614-656ti/004-2023#078
7.	Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, Stellungnahme vom 02.07.2024, Gz.: 36-01 G

Dem Eisenbahn-Bundesamt liegen die Zustimmungen aller in eigenen Rechten Betroffenen vor.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG. Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann gemäß § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Absatz 4 bis 7 VwVfG entsprechen muss.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen im Sinne der Nummer 14.8.3 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 3 UVPG festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die Erneuerung, Erhöhung und Verlängerung des Bahnsteigs 1a am derzeit nicht genutzten Gleis 130/132 im Bahnhof Feuerbach. Auf dem Streckenabschnitt Stuttgart-Feuerbach – Weil der Stadt sind zukünftig zusätzliche Verstärkerzüge vorgesehen, welche im Gleis 130/132 in Stuttgart-Feuerbach beginnen und enden sollen. Der Bahnsteig soll zudem im Störungsfall als Nothalt für den Regionalverkehr dienen; er ist Teil des S-Bahn-Konzepts Stuttgart. Mit der Ertüchtigung des Bahnsteigs 1a wird das Gleis 130/132 nutzbar gemacht. Die Planung bezweckt hierdurch die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und Steigerung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene. Die Planung verfolgt damit eisenbahnrechtliche Ziele im Sinne des § 1 Abs. 1 AEG.

Sie ist damit „vernünftigerweise geboten" im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Abschnittsbildung

Die abschnittsweise Planfeststellung der beiden tangierenden Bauvorhaben, „QSS Feuerbach, Bahnsteig (Los A) und „QSS Feuerbach, Gleis 130 (Los B)" ist zulässig.

Das vorliegende Vorhaben wird von dem Bauvorhaben der DB InfraGO AG, „QSS Feuerbach, Gleis 130 (Los B)" im Bahnhof Feuerbach tangiert. Dieses Vorhaben beinhaltet die Anpassung der Gradiente des Gleises 130/132, die Ergänzung von zusätzlichen Weichenverbindungen von Gleis 130/132 auf die Strecke 4801 und zwischen den beiden S-Bahn-Gleisen einschließlich der Anpassung der Oberleitung sowie die Erneuerung des Prellbocks im Stumpfgleis.
Die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Abschnittsbildung begründet sich in der eigenständigen Funktion der beiden Maßnahmen:

So wird die Ertüchtigung des Bahnsteigs (Los A) und somit die Nutzbarmachung des Gleises 130 bereits vor der Herstellung der Weichenverbindungen durchgeführt. Der Bahnsteig ist ab diesem Zeitpunkt bereits nutzbar und wird mit der Inbetriebnahme von S21 im Störungsfall für das Wenden und Halten von S-Bahnen benötigt.

Der Einbau der Weichenverbindungen (Los B) dient zum einen der Einrichtung des Gleiswechselbetriebs auf der S-Bahn-Strecke und damit der Kapazitätssteigerung, zum anderen der Anbindung an die Strecke 4801. Das Gleis 130 kann unabhängig vom Einbau der Weichenverbindungen angefahren werden.

B.4.3 Variantenentscheidung

Die vorgelegte Variante ist im Ergebnis der von der Plangenehmigungsbehörde vorgenommenen Abwägung vorzugswürdig.

In die Abwägung flossen die technische Machbarkeit sowie die Wahl der wirtschaftlichsten Variante in Übereinstimmung mit dem technischen Regelwerk und in Abstimmung mit der Stadt Stuttgart ein.

Die Herstellung eines zusätzlichen Bahnsteigzugangs am nördlichen Ende des Bahnsteigs wurde verworfen, insbesondere, da in diesem Bereich Grundstücke im Eigentum Dritter angrenzen. Zudem sind die bestehenden Bahnsteigzugänge nach den Anforderungen des technischen Regelwerks ausreichend dimensioniert. Überlegungen zur Errichtung des Bahnsteigs in einer anderen Lage drängen sich nicht auf, da mit dem Bauvorhaben ein bereits bestehender Bahnsteig erhöht und verlängert wird. Diesbezügliche Anregungen wurden im Plangenehmigungsverfahren ebenfalls nicht eingebracht.

Auch die getroffene Auswahl der notwendigen Baustelleneinrichtungsflächen und der Wege zur Baustellenerschließung für das geplante Bauvorhaben sind nach Auffassung der Plangenehmigungsbehörde nicht zu beanstanden. Die vorgesehenen Flächen wurden sachgerecht ausgewählt und in ihren Abmessungen auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt, dies betrifft in besonderer Weise die benötigten Grundstücke in privatem Eigentum; deren Inanspruchnahme konnte die Vorhabenträgerin durch eine Planänderung im Verfahren nochmals verringern und hat damit auch die Zustimmung der Eigentümer erhalten. Für die Plangenehmigungsbehörde ist es nicht ersichtlich, dass andere Flächen oder Zuwegungen besser geeignet oder mit geringeren Eingriffen verbunden wären.

B.4.4 Wasserhaushalt

B.4.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes vereinbar.

Im Zuge des Vorhabens „QSS Maßnahme Feuerbach (Los A) – Bahnsteig" ist zum einen die Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers aus dem Bahnsteig- und Gleisbereich in den Entwässerungskanal in der Borsigstraße geplant.
Die Einleitung in den Kanal erfordert die Zustimmung des Abwasserbeseitigungspflichtigen, hier dem Eigenbetrieb Stadtentwässerung der Stadt Stuttgart (SES). Er erhob gegen die Einleitung in seine Anlagen keine Einwände. Die Einzelheiten werden gesondert zwischen ihm und der Vorhabenträgerin vereinbart.

Zum anderen ist vorgesehen, die Einzelfundamente des Bahnsteigdachs durch Mikropfähle (je acht Mikropfähle an vier Stützen) tief zu gründen. Die Mikropfähle binden in das Grundwasser ein, somit ist ein wasserrechtlicher Tatbestand gemäß § 9 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) gegeben.
Nach der wasserwirtschaftlichen Einschätzung der Vorhabenträgerin (Stellungnahme vom 14.05.2024) sind, auf der Grundlage der bekannten Untergrundverhältnisse, für das Einbringen der Tiefgründungen keine Grundwasserhaltungen erforderlich. Es sind lediglich Tagwasserhaltungen (Niederschlagwässer / Restwässer aus dem Bohrvorgang) erforderlich, die nach Durchleitung durch ein Absetzbecken und nach Neutralisation, falls erforderlich, der Kanalisation zugeleitet werden. Die Baumaßnahme befindet sich in der Außenzone des Heil- und Mineralwasserschutzgebietes. Weiterhin sind nachteilige Auswirkungen auf die Grundwasserbeschaffenheit durch das Eingreifen der Mikropfähle in den Grundwasserkörper, nicht zu erwarten:
Die vier Bauwerksstützen der Gründungspfähle weisen einen Abstand von 5 – 7 m auf, somit ist ein ausreichend großer Abstand zueinander gegeben, sodass das Grundwasser die Mikropfähle gut umströmen kann. Die Anströmung erfolgt außerdem in einem sehr spitzen Winkel, sodass ein möglicher Grundwasseraufstau ausgeschlossen werden kann.
Auch eine Veränderung des Grundwasserchemismus ist aufgrund der Verwendung eines eluationsarmen Baustoffs vorliegend nicht zu befürchten.

Die zuständigen Wasserbehörden, das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 und das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart haben, unter Beachtung der in Teil A aufgenommenen Nebenbestimmungen (unter A.4.1.1), keine Bedenken gegen das Bauvorhaben vorgetragen. Die Umsetzung der in den Nebenbestimmungen aufgeführten Vorgaben hinsichtlich der zu verwendenden Materialien für die Mikropfähle hat die Vorhabenträgerin zugesagt (Schreiben vom 06.03.2024). Einige Anmerkungen in der Stellungnahme der Stadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz,

beziehen sich auf die Bauausführung. Hinsichtlich dieser Forderungen hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass sie diese im Rahmen der Ausführungsplanung prüfen und gemäß den bestehenden Abstimmungen mit dem AfU umsetzen werde (Schreiben vom 13.08.2024).

Eine wasserrechtliche Erlaubnis für das Einbringen der Mikropfähle in das Grundwasser im Sinne des § 8 Abs. 1 WHG wird mit dieser Plangenehmigung nicht erteilt. Da nachteilige Auswirkungen auf die Grundwasserbeschaffenheit ausgeschlossen werden können, ist die Anzeige der geplanten Arbeiten ausreichend.

B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Das festgestellte Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, weil seine Durchführung zu einer Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führen kann. Die Vorhabenträgerin hat ausreichende Bestandserhebungen und –bewertungen durchgeführt, Maßnahmen der Vermeidung und Minderung aufgezeigt und die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt bilanziert und beurteilt sowie ein ökologisches Maßnahmenkonzept zum Ausgleich und Ersatz der unvermeidbaren Eingriffe vorgelegt.

Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen sonstige spezielle naturschutzrechtliche Vorschriften.

Die Ergebnisse der Bestandserhebungen und -bewertungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt. Zur Abarbeitung der artenschutzrechtlichen Belange hat die Vorhabenträgerin einen separaten Fachbeitrag zum Artenschutz vorgelegt, dessen Ergebnisse in das Maßnahmenkonzept des LBP eingeflossen sind.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 10) stellt die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild umfassend und nachvollziehbar dar. So werden durch die Baumaßnahme Biotoptypen mit geringem bis mittlerem Biotopwert, überwiegend Ruderal- und Staudenfluren sowie Gehölzbestände, baubedingt als Baustelleneinrichtungsfläche und Arbeitsflächen beansprucht. Diese Flächen gehen während der Bauzeit verloren und werden erst nach Bauende rekultiviert. Die Wiederherstellung der Flächen erfolgt durch Aufwertung hin zu artenreichen Säumen und Ruderalflächen (Maßnahme 04_V).

Für den Neubau des Bahnsteigs werden anlagebedingt Biotoptypen mit geringem bis

mittlerem Biotopwert, überwiegend Ruderal- und Staudenfluren sowie Gleisbereiche beansprucht. Sie gehen dauerhaft verloren. Dieser Eingriff wird aufgrund der sehr geringen Flächeninanspruchnahme und der Lage im überprägten Gleisbereich als nicht erheblich bewertet.

Die Abhandlung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erfolgt nach den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und der Bundeskompensationsverordnung (BKompV). Die vorliegende Planung entspricht dem Vermeidungsgebot gemäß § 15 BNatSchG. Insoweit wird auf die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zur weitest möglichen Vermeidung von Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft verwiesen. Folgende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen tragen dazu bei, den Eingriff so gering wie möglich zu halten:

- Einsetzung einer umweltfachlichen Bauüberwachung
- Strukturelle Vergrämung zum Schutz der Mauereidechse
- Errichtung eines Reptilienschutzzauns entlang der BE-Flächen
- Wiederherstellung artenreicher Säume und Ruderalflächen

Weitere naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind der Plangenehmigungsbehörde nicht ersichtlich. Insgesamt werden mit den vorgesehenen Maßnahmen alle vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens unterlassen. Die nach der Durchführung der möglichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen sind unvermeidbar.

Nach Umsetzung aller Maßnahmen sind keine erheblichen bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen zu erwarten. Durch die Wiederherstellung der bauzeitlich beanspruchten Vegetationsstrukturen und Wiederherstellung artenreicher Säume und Ruderalflächen werden die Eingriffe höherwertig ersetzt. Ein weiterer Kompensationsbedarf besteht nicht.

Zur Verbesserung des Stadtklimas und insbesondere im Hinblick auf die stadtklimatische Sanierungsbedürftigkeit auf der Grundlage des „Klimaatlas Region Stuttgart", hat die Stadt Stuttgart, Fachbereich Stadtklima / Lufthygiene, die Begrünung des Bahnsteigdaches gefordert.

Die Vorhabenträgerin hat dazu ausgeführt, dass die dafür notwendigen statischen Erfordernisse nicht Teil der antragsgegenständlichen Planung seien und die durch Betreten des Dachs durchzuführende Wartung nicht mit den Vorgaben zu Sicherheitsabständen zur Oberleitung in Einklang gebracht werden könne.

Der Planungsraum ist hauptsächlich durch die dort bereits bestehenden Gleisflächen geprägt. Die Gleisbereiche haben für die lufthygienische Ausgleichswirkung nur eine geringe Bedeutung, allerdings befindet sich die Fläche in der Kaltluftströmung, welche aus dem Feuerbacher Tal etwa von Süd-West nach Nord-Ost strömt. Die Bedeutung des Planungsraums wir im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Unterlage 10.1a) in seiner Funktion für den klimatischen und lufthygienischen Ausgleich sowie in seiner Klimaschutzfunktion aufgrund der Siedlungslage und der anthropogenen Überprägung mit einer allgemeinen Bedeutung eingestuft, der Bereich der Kaltluftströmung wird als Wert- und Funktionselement von besonderer Bedeutung eingestuft. Aufgrund der geringen Bedeutung der dauerhaft beanspruchten Flächen im Hinblick auf die lufthygienische Ausgleichsfunktion und die klimatische Ausgleichsfunktion im Gesamtkontext des Planungsraumes sind nach den Ausführungen des LBP keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten, so dass diese Beeinträchtigung als nicht erheblich eingestuft wird. Es werden keine Bauwerke errichtet, die hoch aufragen und die Kaltluftströmung verlangsamen, verlagern oder verhindern würden, sodass keine anlagebedingte Beeinträchtigung erwartet wird.

Vor dem Hintergrund der fachlichen Einordnung des Vorhabens unter stadtklimatischen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung des auf Verfügbarkeit und Sicherheit des Eisenbahnverkehrs ausgelegten und bauaufsichtlich eingeführten technischen Regelwerks der Deutschen Bahn, das derzeit keine standardisierten Bauweisen für begrünte Bahnsteigdächer kennt, sieht die Plangenehmigungsbehörde keine Veranlassung, der Vorhabenträgerin die Planung und Umsetzung eines begrünten Bahnsteigdaches aufzuerlegen.

B.4.6 Artenschutz

Das Vorhaben ist auch mit den einschlägigen Bestimmungen des Artenschutzes vereinbar.

Eine Betroffenheit von besonders und streng geschützten Arten liegt vor, das Vorhaben ist jedoch nicht geeignet, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG auszulösen.

In den Antragsunterlagen wurde der Nachweis geführt, dass unter Beachtung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie der Kontrolle der Bauabwicklung durch eine umweltfachliche Bauüberwachung das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermieden werden kann.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes kann ein Vorkommen der streng geschützten Mauereidechse nicht ausgeschlossen werden. Bauzeitlich erfolgt der Eingriff unmittelbar angrenzend an potenzielle Lebensstätten der Mauereidechse und eine Betroffenheit der Reptilien durch Einwanderung in den Eingriffsbereich kann nicht ausgeschlossen werden. Der temporäre Verlust an potenziellen Ruhestätten sowie die Erhöhung des Tötungsrisikos für im Eingriffsbereich vorkommende Reptilien während der Bauarbeiten werden als erhebliche Beeinträchtigungen bewertet.

Ein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann durch Vermeidungsmäßnahmen in Form von Vergrämung und Reptilienschutzzäunen sowie durch die Kontrolle der angeordneten umweltfachlichen Bauüberwachung ausgeschlossen werden (siehe Abschnitt B.4.5). Aufgrund ausreichend vorhandener und während der Baumaßnahmen verfügbarer Ruhestätten und unter Einhaltung der geplanten Maßnahmen kommt es zu keiner erheblichen Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Nach Bauende können die Tiere die Flächen wieder besiedeln, es wird kein Lebensraum dauerhaft beeinträchtigt, sodass auch der Verbotstatbestand (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) auszuschließen ist.

Sofern das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart (AfU), untere Naturschutzbehörde, Zweifel daran vorgetragen hat, dass baubedingt nur Ruhestätten und keine Fortpflanzungsstätten der Mauereidechsen betroffen seien, hat die Vorhabenträgerin für die Plangenehmigungsbehörde nachvollziehbar erläutert, dass im Vorhabenbereich keine für Fortpflanzungsstätten erforderlichen sandigen Flächen vorhanden seien und im Zuge des Bauvorhabens ausschließlich potenzielle Ruhestätten temporär und dauerhaft in Anspruch genommen würden. Aufgrund der fehlenden sandigen Strukturen handele es sich bei den Ruhestätten auch nicht um Überwinterungsmöglichkeiten, sondern um Sonnenplätze. Die Baumaßnahme erstrecke sich weiterhin nicht über den gesamten Gleisbereich, sodass dieser weiterhin vollumfänglich zur Verfügung stehe. Damit sei die ökologische Funktion etwaig beeinträchtigter Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewährleistet (§ 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG). Gerade die Mauereidechse finde leicht Sonnplätze, da sie mit den verschiedensten

Umweltbedingungen zurechtkomme. Angesichts des überschaubaren Eingriffs seien die verbleibenden Gleisflächen sowie die angrenzenden (teil-)versiegelten Gewerbeflächen, die zum Teil auch geeignete Vertikalstrukturen in Form von Mauern aufweisen, völlig ausreichend, auch wenn der Bereich insgesamt besiedelt sei.

Weiterhin hat die Vorhabenträgerin gegenüber dem AfU bestätigt, dass kein Eingriff in die im Zuge des Hotelneubaus auf dem Flst. Nr. 2000/5 als CEF-Maßnahmen festgesetzten Gabionenwände erfolge. Das Maßnahmenkonzept des LBP sieht vor, die Gabionenwände durch Reptilienschutzzäune von der Baustelleneinrichtungsfläche abzugrenzen. Die Baustelleneinrichtungsfläche befindet sich damit neben der CEF-Fläche und beinträchtig diese nicht.
Ein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kann damit auch im Hinblick auf die bestehende CEF-Fläche ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich der Artengruppe der Fledermäuse wird in der von der Vorhabenträgerin vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) eine mögliche Betroffenheit von Fledermäusen mit hoher Sicherheit ausgeschlossen.
Durch die Baumaßnahme erfolgen keine Eingriffe in potenzielle Fledermaushabitat-bäume oder Gebäudequartiere. Explizite Flugrouten von Fledermäusen sind im Planungsraum nicht bekannt, sodass davon ausgegangen wird, dass lediglich Einzeltiere anzutreffen sind.

Eine mögliche Beeinträchtigung jagender Fledermäuse durch die Baustellenbeleuchtung bei nächtlichen Arbeiten, wird in der saP unter Berücksichtigung der vorgesehenen fledermausfreundlichen Beleuchtung als unerheblich eingestuft. Dies auch vor dem Hintergrund des bereits durch vielfältige Lichtemissionen stark vorbelasteten Untersuchungsbereichs.

Die möglichst fledermausfreundliche Beleuchtung für die Bauzeit ist Gegenstand des festgestellten LBP, womit dem Anliegen der Stadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, teilweise Rechnung getragen ist.
Eine strengere Regelung kann derzeit nicht verlangt werden. Mit Schreiben vom 22.11.2024 hat die Vorhabenträgerin ergänzend mitgeteilt, dass aktuell noch kein zugelassenes System für eine fledermaus- bzw. insektenfreundliche Bahnsteigbeleuchtung vorhanden sei und deshalb, nach Stand November 2024, auf ein konventionelles Beleuchtungssystem zurückgegriffen werden müsse. Die Bahnsteigbeleuchtung werde jedoch auf den Boden gerichtet und die Abstrahlung in den Himmel auf ein Minimum reduziert.

B.4.7 Erneuerbare Energien

Das geplante Bahnsteigdach ist für die Belegung mit Photovoltaikelementen nicht geeignet.
Aufgrund des Hinweises der Stadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, eine Belegung des Bahnsteigdaches mit PV-Elementen zu prüfen, hat die Vorhabenträgerin dargelegt, dass es aufgrund der Größe des beantragten Daches und unter Berücksichtigung der in der geltenden Technischen Mitteilung zum Einsatz von Photovoltaikanlagen auf Bahnsteigdächern genannten Planungsgrundsätze, nicht möglich ist, eine wirtschaftlich betreibbare Solaranlage zu installieren.

B.4.8 Immissionsschutz

B.4.8.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Das Vorhaben ist mit den Belangen des baubedingten Immissionsschutzes vereinbar.

Beim Betrieb einer Baustelle muss der Anlagenbetreiber gemäß § 22 (1) Nr. 1 und 2 BImSchG sicherstellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Ob bei dem Betrieb einer Baustelle schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche entstehen, wird nach der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) beurteilt.

Zur Einschätzung der zu erwartenden Baulärmsituation hat die Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt (Unterlage 12.1). Darin hat sie die zu erwartenden Immissionen durch Baulärm anhand des voraussichtlichen Bauablaufs berechnet und bewertet.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung sind nach Prüfung durch die Plangenehmigungsbehörde in sich schlüssig und nicht zu beanstanden. Insbesondere wurden für die Beurteilung der Baulärmsituation die tatsächlichen Nutzungen der betrachteten Immissionsorte zu Grunde gelegt, dies hat die Vorhabenträgerin gegenüber der Stadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, bestätigt.

Für die geplanten Baumaßnahmen zur Herstellung des Bahnsteigs wird eine Gesamtbauzeit von ca. 9 Monaten veranschlagt. Die Bauarbeiten sind ausschließlich im Tagzeitraum (zwischen 7 und 20 Uhr) geplant.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm um bis zu 15,6 dB(A) für die gleisnahen Gebäude (in einem Abstand zur Baumaßnahme von bis zu 25 m – 140 m) nicht auszuschließen sind. Überschreitungen von 70 dB(A) können in einer Korridorbreite von 10 m – 40 m um die Baumaßnahme nicht ausgeschlossen werden.

Zur Reduzierung der Baulärmimmissionen hat die Vorhabenträgerin die Umsetzung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vorgesehen (Erläuterungsbericht Kapitel 10.10). So ist geplant, die bauausführenden Firmen vertraglich dazu zu verpflichten, ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte einzusetzen, die dem Stand der Lärmminderungstechnik entsprechen. Grundsätzlich wird der Betreiber der Baustelle den Bauablauf dahingehend planen, dass geräuschintensive Maschinen und Aggregate in möglichst großem Abstand zu den Gebäudefassaden aufgestellt bzw. betrieben werden.
Um die unvermeidbaren Lärmbelastungen auf das technisch mögliche Mindestmaß zu begrenzen, wird von der Vorhabenträgerin ein handlungsbefugter Baulärmverantwortlicher eingesetzt. Dieser wird als Ansprechpartner für die Anwohner fungieren und im Falle von Beschwerden unverzüglich reagieren. Eine genaue Vorgehensweise wird vor Baubeginn abgestimmt. Soweit durch die Bauarbeiten Geräuschimmissionen entstehen, die über größere Zeiträume zu massiven Einschränkungen führen, beispielsweise bei Erreichen von Beurteilungspegeln von 70 dB(A), wird grundsätzlich die Bereitstellung von Ersatzwohnraum als adäquate Maßnahme zur Konfliktminimierung eingesetzt.

In Ergänzung zu den von der Vorhabenträgerin bereits geplanten Minderungsmaßnahmen, hält die Plangenehmigungsbehörde die frühzeitige Information und Kommunikation mit den Immissionsbetroffenen für notwendig, der Vorhabenträgerin wurde deshalb unter A.4.3.1 zusätzlich aufgegeben, die durch baubedingte Immissionen betroffenen Anwohner rechtzeitig über die zu erwartenden Baulärm- und Erschütterungsimmissionen zu informieren. Dies entspricht auch der Empfehlung des Schallgutachters (Unterlagen 12.1 und 12.2) und wurde zudem von der Stadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, gefordert.

Unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der baubedingten Lärmimmissionen und des Angebotes der Bereitstellung von Ersatzwohnraum, wird die zu erwartende verbleibende Baulärmbelastung von der Plangenehmigungsbehörde als zumutbar eingeschätzt. Weitergehende Maßnahmen sind nicht geboten.

B.4.8.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Auch Belange des baubedingten Erschütterungsschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen einer erschütterungstechnischen Untersuchung prüfen lassen, ob die aus den Bautätigkeiten resultierenden Erschütterungsimmissionen zu erheblichen Belästigungen von Menschen in Gebäuden im Sinne der DIN 4150-2 oder zu Schäden an baulichen Anlagen im Sinne der DIN 4150-3 führen können. Ausweislich des Gutachtens (Unterlage 12.2) ist dies nicht der Fall.

B.4.9 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Das Vorhaben berücksichtigt die Belange der Abfallwirtschaft, der Altlasten und des Bodenschutzes.

Die Stadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz hat darauf hingewiesen, dass im Plangebiet bereichsweise mit Bodenverunreinigungen durch BTEX, MKW, PAK, Cyanide, LHKW und Schwermetalle zu rechnen sei und auf die folgenden Altstandorte bzw. Altlastenflächen hingewiesen:

- ISAS-Nr. 2312 „Anschüttung Gleiskörper Feuerbach"
- ISAS-Nr. 2313 „Anschüttung Bahnhof Feuerbach"
- ISAS-Nr. 4402 „Tanklager Käppler"

Über diese Flächen liegen die Ergebnisse historischer sowie teilweise technischer Erkundungsmaßnahmen vor. Bereichsweise wurden Verunreinigungen festgestellt. Mehrkosten bei der Entsorgung von belastetem Aushubmaterial können entstehen.

Sofern im Zuge der Erdarbeiten auf diesen Flächen bislang unbekannte bzw. weitergehende Untergrundverunreinigungen festgestellt werden, hat die Vorhabenträgerin gegenüber der Stadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, zugesagt, die Arbeiten in diesem Bereich einzustellen und das Amt für Umweltschutz zur Abstimmung der weiteren Vorgehensweise zu verständigen (Nebenbestimmung unter A.4.4).

B.4.10 Denkmalschutz

Der Bahnhof Feuerbach ist als Kulturdenkmal der Sachgesamtheit Bahnanlagen Stuttgart, „Personenbahnhof Stuttgart-Feuerbach mit Fußgängerunterführung,

Brüstungsmauer zur Siemensstraße und Stellwerksgebäude "R2" (Rangierstellwerk 2)", zuzuordnen.

Allerdings wird das Empfangsgebäude von dem geplanten Vorhaben nicht berührt. Insbesondere wird nicht in die Fassade des Empfangsgebäudes eingegriffen, es werden keine Anschlüsse an das Empfangsgebäude hergestellt und es findet keine Erhöhung des Bodenniveaus im direkten Umfeld des Empfangsgebäudes statt. Die Ableitung des Oberflächenwassers aus dem Gleisbereich bleibt im Bereich des Empfangsgebäudes unverändert, im Bereich der Bahnsteigertüchtigung erfolgt die Entwässerung in Richtung Borsigstraße.

Das Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege, sieht daher keine Beeinträchtigung des Kulturdenkmals (Stellungnahme vom 13.10.2023).

B.4.11 Brand- und Katastrophenschutz

Die Bauvorhaben ist mit den Belangen des Brand- und Katastrophenschutzes vereinbar.

Die Baustelle ist so einzurichten und zu betreiben, dass geordnete Lösch- und Rettungsmaßnahmen mit den bei der Feuerwehr Stuttgart vorhandenen Geräten und Fahrzeugen durchgeführt werden können. Weitere, den Brandschutz betreffende Themen sind im Zuge der Ausführungsplanung mit der Branddirektion abzustimmen. Dies hat die Vorhabenträgerin gegenüber der Stadt Stuttgart, Branddirektion, zugesagt (Zusage unter A.5.4.1). Darüber hinaus sieht die Plangenehmigungsbehörde keinen weiteren Regelungsbedarf und auch aus dem Anhörungsverfahren ergaben sich keine weiteren Hinweise.

B.4.12 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Die Vorhabenträgerin hat die im Baufeld gelegenen Kabel und Leitungen in den Plangenehmigungsunterlagen dargestellt.

Im nördlichen Abschnitt des Bahnsteigs verlaufen elektrische Anlagen, insbesondere ein 110 kV-Kabel der Stuttgart Netze GmbH in unbekannter Tiefenlage. Um eine Kollision mit den Bestandsleitungen zu vermeiden, wird der Bahnsteig in diesem Abschnitt in modularer Bauweise hergestellt.

Im Straßenraum im Bereich der herzustellenden Entwässerungsleitung (Anschluss an den Entwässerungskanal der Stadt Stuttgart) befinden sich eine Gashochdruckleitung der Netze BW GmbH und Leitungen der Telekom Deutschland GmbH, diese werden bauzeitlich gesichert.

Die betroffenen Träger der Ver- und Entsorgungsanlagen erhielten im Plangenehmigungsverfahren Gelegenheit zur Stellungnahme.

Grundsätzlich hat die Vorhabenträgerin die Einhaltung der zu beachtenden Sicherheitsvorschriften in Bezug auf die von der Baumaßnahme tangierten Kabel und Leitungen der Stuttgart Netze GmbH bzw. der Netze BW GmbH (insbesondere des 110 kV-Kabels und der Gashochdruckleitung, entsprechend der Stellungnahme der Netze BW GmbH vom 10.10.2023) zugesagt (Zusage unter A.5.1.1).

Der Beginn der Tiefbauarbeiten ist der Netze BW GmbH rechtzeitig mitzuteilen (Nebenbestimmung unter A.4.5.2).

Eine schriftliche Abstimmung der Vorhabenträgerin mit der Stuttgart Netze GmbH über die Überbauung der Leitungstrassen im nördlichen Abschnitt des Bahnsteigs ist erfolgt.

Die Entwässerung des Gleis- und Bahnsteigbereichs wird an zwei Stellen in den Entwässerungskanal des Eigenbetriebs Stadtentwässerung Stuttgart (SES) in der Borsigstraße eingeleitet. Die einzuleitenden Wassermengen hat die Vorhabenträgerin mit der SES, Abteilung Entwässerung abgestimmt (Schreiben vom 07.09.2022) und die Stadt Stuttgart, SES, hat der Einleitung zugestimmt (Unterlage 1, Kapitel 5.2).

B.4.13 Straßen, Wege und Zufahrten

Für die Herstellung des Anschlusses der Gleis- und Bahnsteigentwässerung an den Kanal der Stadt Stuttgart, Stadtentwässerung Stuttgart (SES), in der Borsigstraße, ist bauzeitlich eine halbseitige Sperrung der Borsigstraße erforderlich. Art und Dauer der Straßensperrung sowie die Umleitung der Verkehre hat die Vorhabenträgerin mir der Stadt Stuttgart, Amt für Öffentliche Ordnung, Straßenverkehrsbehörde und dem Tiefbauamt abgestimmt (Schreiben vom 17.11.2023). Die Einreichung der notwendigen Verkehrszeichenpläne, mindestens drei Monate vor Baubeginn bei der Stadt Stuttgart, hat die Vorhabenträgerin zugesagt. Ebenso hat die Vorhabenträgerin zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung die genauen Zeiträume der Sperrung abzustimmen. Eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung werde eingeholt (Zusagen unter A.5.3.1).
Weiterhin hat die Vorhabenträgerin die Wiederherstellung der Straße im Bereich der Anschlussarbeiten an den Kanal, mit der Stadt Stuttgart, dem Tiefbauamt, Straßen und Verkehr, abgestimmt (Schreiben vom 07.12.2023).

B.4.14 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Für das Bauvorhaben sind der Erwerb, die dingliche Sicherung und die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken im Eigentum der Stadt Stuttgart sowie privater Dritter erforderlich.
Die Einverständniserklärungen der Betroffenen liegen der Plangenehmigungsbehörde zum Teil vor. Es fehlt die Zustimmung eines privaten Grundeigentümers. Die Plangenehmigungsbehörde hält die vorübergehende Inanspruchnahme und die dauerhafte dingliche Sicherung jeweils eines am Rand liegenden Grundstücksteils für geboten.

Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung ist das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) und einfache Gesetze fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu betrachten.

Die zu erwerbenden oder dinglich zu belastenden Grundstücke werden für den Neubau des Bahnsteigs einschließlich seiner Stützbauwerke benötigt. Baum- und Vegetationsbestand, insbesondere auf dem städtischen Flurstück Nr. 3106, wird nur dort beseitigt, wo es für die Herstellung der Stützbauwerke notwendig ist. Für den Anschluss der Bahnsteigentwässerung an die öffentliche Kanalisation ist die Festlegung von Grunddienstbarkeiten erforderlich. Für die Andienung der Baustelle und für die Herstellung von Baustelleneinrichtungsflächen werden Grundstücksflächen vorübergehend in Anspruch genommen.

Jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken stellt einen Eingriff für die betroffenen Eigentümer dar, doch genießt das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, keinen absoluten Schutz. Belange der betroffenen Eigentümer können daher bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Wie bereits im Kapitel Planrechtfertigung dargelegt, kommt dem Vorhaben eine bedeutsame Verkehrsfunktion zu. Auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem festgestellten Plan vorgesehenen Umfang kann nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die planerischen Ziele ließen sich bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht realisieren. Die vorliegend geplante Verlängerung und Ertüchtigung des Bahnsteigs schließt an den Bestand, den Hausbahnsteig im Bahnhof Feuerbach, an; alternative Standorte für den Bahnsteig drängen sich auch unter Berücksichtigung der Dammlage der Betriebsanlagen im dicht besiedelten Stadtgebiet von Feuerbach nicht auf. Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass für die Realisierung des Bahnsteigs an

anderer Stelle, eine geringere Inanspruchnahme von privaten Grundstücken notwendig wäre. Im Zuge der Planänderung im Verfahren hat die Vorhabenträgerin zudem die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken auf das unbedingt erforderliche Maß reduziert und hat damit die Zustimmungen der betroffenen Eigentümer erhalten.

Die Plangenehmigungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die Vorhabenträgerin alle im Rahmen der substanziellen Planungsziele in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft hat, die einzelnen Grundstücksbetroffenen vor einer Flächeninanspruchnahme und sonstigen Nachteilen zu verschonen und insgesamt die Inanspruchnahme privaten Grundstückseigentums so gering wie möglich zu halten. Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens überwiegt das Interesse der privaten Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums und deren Interesse, dass Beeinträchtigungen ihrer Grundstücke unterbleiben. Die Interessen der privaten Grundstückseigentümer haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens im plangenehmigten Umfang zurückzustehen. Die antragsgegenständliche Grundinanspruchnahme ist zur Realisierung des Vorhabens notwendig. Sie steht insoweit im gegenüber dem Eigentumsrecht vorliegend überwiegenden öffentlichen Interesse und ist sozialadäquat.

Die Regelung von Entschädigungsansprüchen ist nicht Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange sind durch die Ziele, einen sicheren Betrieb zu gewährleisten und das Verkehrsangebot attraktiv zu steigern, gerechtfertigt. Sämtliche betroffenen Umweltbelange können durch die Planung und die festgesetzten Nebenbestimmungen/Zusagen vermieden oder zumindest vermindert werden. Insbesondere die Eingriffe in Natur und Landschaft und Konflikte mit dem Artenschutz können weitgehend vermieden werden. Die Inanspruchnahme des Grundeigentums hat die Vorhabenträgerin durch Umplanung auf das Mindeste reduziert. Sie

beschränkt sich in erster Linie auf die Grundstücke der Vorhabenträgerin selbst. Eine weitere Flächenverringerung lässt das Vorhaben nicht zu.

B.6 Sofortige Vollziehung

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

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV). Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Plangenehmigung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstr. 11, 68165 Mannheim

erhoben werden.

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

Die Anfechtungsklage gegen die vorstehende Plangenehmigung hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen die vorstehende Plangenehmigung nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieser Plangenehmigung beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstr. 11, 68165 Mannheim

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch die Plangenehmigung Beschwerte einen hierauf

gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Stuttgart, den 09.12.2024
Az. 591ppw/112-2023#010
EVH-Nr. 3497171

Im Auftrag

EISENBAHN-BUNDESAMT AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART