Stellungnahme des Vorhabenträgers zu häufig wiederkehrenden Einwendungen im Planfeststellungsverfahren S 21

Planfeststellungsabschnitt 1.3b Gäubahnführung

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens des Ausgangsverfahrens, des 1. Planänderungsverfahrens und des 2. Planänderungsverfahrens haben private Einwender, Bürgerinitiativen, anerkannte Naturschutzverbände und Träger öffentlicher Belange Einwendungen gegen den Planfeststellungsantrag des Planfeststellungsabschnitts 1.3b (Gäubahnführung) vorgebracht.

Es hat sich gezeigt, dass einzelne Einwendungen in diesen Stellungnahmen häufig wiederkehren. Diese vielfach vorgetragenen Einwendungen betreffen teilweise Grundsatzfragen zum Großprojekt Stuttgart 21, Fragen zur Variantenabwägung, zur Leistungsfähigkeit und zum Leistungsverhalten der S-Bahn während und nach der Bauzeit, zur Belastung mit Immissionen (Schall und Erschütterungen) sowie zur Inanspruchnahme privater Grundstücke für die Baumaßnahme, für Zwecke landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen und zu Baustellenzwecken. Auch die Eingriffe in den Natur- und Artenhaushalt werden hinterfragt.

Der Vorhabenträger wird sich nachfolgend in einer übergeordneten Stellungnahme zu diesen häufig wiederkehrenden Einwendungen äußern. Sie werden im Folgenden jeweils inhaltlich wiedergegeben und dann beantwortet. Die Einwendungen werden nachstehend unter Aufnahme der vorgetragenen Meinungen der Einwender in ***fetter und kursiver Schrift*** dargestellt. Die Frage wird mit einer Randnummer versehen. Dieser Teil der nachfolgenden Darstellung gibt also alleine die Meinung der Einwender wieder und nicht die des Vorhabenträgers. Seine dazu geäußerte Auffassung ist in der Standardschriftart wiedergegeben.

Diese Stellungnahme zu den Einwendungen wird auf der Projekthomepage, *http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de*, bereitgestellt.

Inhaltsverzeichnis

1 Verwaltungsverfahren ... 1

1.1 Rechtsgrundlagen ... 1
1.2 Anhörungsverfahren ... 1
1.3 Befangenheiten ... 2
1.4 Zulässigkeit der Planung ... 2

2 Planrechtfertigung ... 4

2.1 Gesamtkonzept Knoten Stuttgart und NBS ... 5
2.1.1 Planrechtfertigung Stuttgart 21 großräumig ... 5
2.1.2 Erforderlichkeit der Maßnahme ... 6
2.1.3 Ziele des Vorhabens ... 7
2.2 Finanzierung ... 8
2.2.1 Wirtschaftlichkeit ... 8
2.2.2 Kosten ... 8
2.3 Variantenuntersuchung Stuttgart 21 ... 8
2.3.1 Variantenentscheidung und Methodik ... 9
2.3.2 Notfallkonzept S-Bahn-Stammstrecke ... 9
2.4 Varianten Planfeststellungsabschnitt 1.3b ... 10
2.4.1 Bildung des Planfeststellungsabschnitts 1.3b ... 11
2.4.2 Kleinräumige Alternativendiskussion ... 11
2.4.3 Erhalt Gäubahn ... 12
2.5 Varianten für die Führung der Gäubahn ... 13
2.5.1 Variante parallel zur Autobahn ... 14
2.5.2 Sonstige kleinräumige Varianten ... 14
2.5.3 Methodik der Variantenabwägung ... 15

3 Technische Planung ... 16

3.1 Rohrer Kurve - Technische Planung ... 16
3.2 Bestandsstrecke - Technische Planung ... 18
3.3 Station 3. Gleis - Technische Planung ... 18
3.4 Brand- und Katastrophenschutz ... 18
3.5 Öffentliches Straßen- und Wegenetz ... 20
3.6 Bauablauf und Sperrpausen ... 22

4 Immissionsschutz ... 23

4.1 Schall ... 23
4.1.1 Methodik des Gutachtens zum Schall ... 23
4.1.2 Beeinträchtigung durch Schall ... 24
4.1.3 Gesamtlärmbetrachtung Straße/Schiene ... 25
4.1.4 Lärmschutzmaßnahmen ... 25
4.2 Erschütterungen ... 26
4.2.1 Staub und Luftschadstoffe ... 26
4.2.2 Luftverunreinigungen, Feinstaub ... 27

5 Naturschutz und Landschaftspflege 28

5.1 Umweltverträglichkeitsprüfung 28
5.1.1 Gebietsschutz 28
5.1.2 Untersuchungsraum Aspekte Flora 29
5.1.3 Wechselwirkungen 29
5.1.4 Besonders geschützte Gebiete und Strukturen 30
5.2 Landschaftspflegerische Begleitplanung - Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 30
5.3 Klima und Luft 31
5.4 Wasserwirtschaft 31
5.4.1 Grundwasser 31
5.4.2 Oberflächengewässer 31
5.5 Geologie 32
5.6 Bodenschutz 32
5.7 Bodenverwertung 32
5.8 Landschaftsbild und Erholung 32

6 Private Belange 35

6.1 Landwirtschaft 36
6.2 Feldwegenetz, Erschließung, Umwege 37

7 Einwendungen aus dem 1. Planänderungsverfahren 38

8 Einwendungen aus dem 2. Planänderungsverfahren (Geänderte Zugzahlen auf der Strecke 4860) 44

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
BAB	Bundesautobahn
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
EBA	Eisenbahn Bundesamt
ETCS	European Train Control System
LWaldG B-W	Landeswaldgesetz Baden-Württemberg
LUBW	Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
NBS	Neubaustrecke
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
StgB	Strafgesetzbuch
TSI	Technische Spezifikation Interoperabilität
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz

1 Verwaltungsverfahren

1.1 Rechtsgrundlagen

Es wurden verschiedentlich Unterlagen „nur zur Information“ eingereicht, obwohl diese konkrete Planungen und konkrete Maßnahmen beinhalten. Insofern ist dem Antrag nicht zu entnehmen, welche der Unterlagen planfestgestellt werden sollen und welche nicht. 1

Unterlagen, die "nur zur Information" beigefügt sind, dienen der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials, nehmen aber später nicht an der Regelungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses teil. Häufig handelt es sich um "Machbarkeitsuntersuchungen", welche der Planfeststellungsbehörde - und im Rahmen des Anhörungsverfahrens auch den Betroffenen und Trägern öffentlicher Belange - vor Augen führen sollen, dass das beantragte Vorhaben auch im Hinblick auf die jeweils untersuchten Belange grundsätzlich umsetzbar ist.

Der Maßstab der Planfeststellung, der noch keine Ausführungsplanung zugrunde liegt, schließt es aber aus, alle Themen - insbesondere auch hinsichtlich der Baudurchführung - bereits im Planfeststellungsbeschluss verbindlich zu regeln. Insoweit ist es unabdingbar, dem Vorhabenträger Spielräume offenzulassen.

Die Planantragsunterlagen sind unzureichend. Sie sind unübersichtlich, ihr Aufbau überzeugt nicht. 2

Der Vorwurf unzureichender Unterlagen wird zurückgewiesen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Unterlagen als plausibel und vollständig bewertet. Auch die Anhörungsbehörde hatte keine Einwände.

Der Einwender verkennt den Maßstab der Planfeststellung. Dieser ist daran ausgerichtet, die mit dem Vorhaben verbundenen Konflikte mit seiner "Umwelt" herauszuarbeiten und - im Sinne einer Anstoßwirkung - den in ihrem Aufgabenbereich berührten Trägern öffentlicher Belange und den in ihren privaten Belangen Betroffenen eine Auseinandersetzung mit den Unterlagen zu ermöglichen. Dem werden die ausgelegten Unterlagen - wie die Vielzahl eingegangener, detaillierter Einwendungen zeigt - gerecht.

Da es sich um ein sehr komplexes Vorhaben handelt und die Anforderungen an die Detaillierung von Unterlagen stetig steigen, sind die Unterlagen allerdings sehr umfangreich und in ihrem fachlichen Aussagegehalt komplex, sie sind aber gleichwohl in ausreichendem Umfang gegliedert und transparent.

1.2 Anhörungsverfahren

Bereits vorgebrachte Einwendungen im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren Planfeststellungsabschnitt 1.3 werden vollumfänglich aufrechterhalten. Das bezieht sich ebenfalls auf spätere Ergänzungen, Präzisierungen und Nachreichungen im Verlauf des Beteiligungsverfahrens. 3

Einwendungen aus einem früheren Planfeststellungsverfahren sind unbeachtlich, sofern nicht explizit der neuen Einwendung beigefügt.

1.3 Befangenheiten

Das Regierungspräsidium als Landesbehörde unterliegt der Projektförderungspflicht und kann daher nicht unparteiisch und objektiv abwägen. **4**

Das Regierungspräsidium nimmt als Anhörungsbehörde durch das Referat 24 eine verwaltungsverfahrensrechtliche Aufgabe war, die gesetzlich vorgegeben und beschrieben ist. Es ist gesetzlich verpflichtet, die Einwendungen Privater und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange entgegenzunehmen, einen Erörterungstermin durchzuführen und sodann in einem Anhörungsbericht gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde den Ertrag des Anhörungsverfahrens zusammenzufassen (§ 73 Abs. 9 VwVfG). Hierbei handelt die Behörde objektiv und unparteiisch. Eine Entscheidungskompetenz in der Sache kommt dem Regierungspräsidium nicht zu. Vielmehr entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt über den Planfeststellungsantrag. Die nach der Finanzierungsvereinbarung bestehende Projektförderungspflicht des Landes Baden-Württemberg erfasst nicht die Amtspflichten der Anhörungsbehörde und ihrer Mitarbeiter, die insoweit ausschließlich der verwaltungsverfahrensrechtlichen Aufgabe verpflichtet sind.

1.4 Zulässigkeit der Planung

Durch die Missachtung Dr. Geißlers rechtsverbindlichen „Schlichterspruchs“ verstößt die Deutsche Bahn AG gegen Treu und Glauben und demokratische Prinzipien. **5**

Der sogenannte "Schlichterspruch" war ein Vorschlag von Herrn Dr. Geißler am Ende der Schlichtung. Demokratische Legitimation kommt ihm nicht zu. Dieser Vorschlag ist für die Beteiligten an der Schlichtung auch nicht verbindlich. Er wird es nur insoweit, als die Projektpartner des Projekts sich darauf verständigen. Einzelne Elemente hat der Vorhabenträger in seine Planung übernommen, andere wie bspw. den Erhalt der "Panoramabahn" und ihre Anbindung an den neuen Hauptbahnhof, gehören nicht dazu. Darin liegt kein Verstoß gegen Treu und Glauben.

Das Abwägungsgebot stellt im Übrigen an die Alternativenprüfung rechtliche Anforderungen, denen der "Schlichterspruch" nicht genügt und auch gar nicht genügen kann. Der Schlichterspruch ist daher für das Planfeststellungsverfahren ohne Belang.

Die eingleisige Anbindung der Station „Drittes Gleis“ am Flughafen ist im Gleiswechselbetrieb mit Gegenverkehr von Fern- und Regionalverkehr geplant. Solch eine Planung ist wegen der großen Stör- und Verspätungsanfälligkeit nicht zeitgemäß und nicht genehmigungsfähig. **6**

Eingleisige, regelmäßig und im Wechsel in beiden Richtungen befahrene Abschnitte sind Alltag in Deutschland, beispielsweise im heutigen Stuttgarter Kopfbahnhof, wo nahezu alle Gleise regelmäßig in verschiedenen Richtungen befahren werden. Im Bereich Flughafen ist lediglich der Haltebereich an der "Station 3. Gleis" eingleisig und wird von beiden Seiten angefahren. Östlich und westlich davon (Ein-/Ausfädelung) ist die Streckenführung zweigleisig. Die Steuerung erfolgt hier elektronisch und ist mehrfach gesichert.

Sowohl der Vorhabenträger als auch das Land Baden-Württemberg haben in unterschiedlichen eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen dargelegt, dass das "3. Gleis" die Leistungsanforderungen vollumfänglich erfüllt. [vgl. auch Randnummer 20 und 43]

Für die Erreichung eines Planfeststellungsbeschlusses ist es unabdingbar eine methodisch einwandfreie Betriebssimulation vorzulegen, welche die Fahrbarkeit des Fahrplans nachweist - auch in Hinblick auf zukünftig eingesetzte Verkehre, Fahrzeuge und Zugarten. Da diese Betriebssimulation den Antragsunterlagen nicht beiliegt ist der Antrag abzuweisen. **7**

Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung setzt keine Betriebssimulation voraus. Unabhängig davon wird die Leistungsfähigkeit der beantragten Lösung sowohl durch die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung der DB als auch durch das Gäubahn-Gutachten, das vom Land Baden-Württemberg in Auftrag gegeben wurde, bestätigt. Eine prognostische Beurteilung kann dabei nicht "alle möglichen Züge" berücksichtigen, sondern muss das Verkehrsaufkommen zugrunde legen, das auf der Strecke realistisch erwartet werden kann.

2 Planrechtfertigung

Die vorgebrachten Argumente der Kritiker am Planfeststellungsabschnitt 1.3b wurden nicht widerlegt. **8**

Der Vorhabenträger hat sich mit kritischen Argumenten sowohl im Planfeststellungsabschnitt 1.3 / Planfeststellungsabschnitt 1.3b als auch im Gesamtprojekt intensiv auseinandergesetzt. Allein auf der Projekthomepage sind beispielsweise tausende Seiten Hintergrundmaterial hinterlegt.

Insbesondere hat der Vorhabenträger die wiederholt geäußerten Vorwürfe zur Leistungsfähigkeit bereits in den Jahren 2014 und 2015 umfassend unter:

https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek/detail/download/10-anhoerungsverfahren-pfa-13-stellungnahme-des-vorhabentraegers-zur-kritik-an-der-leistungsfaehigk/mediaParameter/download/Medium/

und

http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/uploads/tx_smediamediathek/20150814-PFA_1_3-Stellungnahme_des_Vorhabentraegers_zu_den_Antraegen_BUND.pdf

widerlegt. Substanziell neue Argumente wurden seither nicht vorgetragen.

Die Antragstrasse ist deutlich teurer als die Alternative „Erhalt der Gäubahn mit Halt in Stuttgart-Vaihingen und im Hauptbahnhof bzw. Stuttgart-Feuerbach". Die Gesamtmaßnahme Stuttgart 21 ist darüber hinaus noch immer nicht durchfinanziert. **9**

Die geplante Gäubahnführung über die Rohrer Kurve, Flughafenstation Terminal sowie der Flughafenkurve ergibt sich aus der Notwendigkeit, den Verkehr aus Zürich - Stuttgart in den Knoten Stuttgart einzubinden. Die Bestandstrasse über die sogenannte Panoramastrecke in den bestehenden Stuttgarter Hauptbahnhof kann mit der Umgestaltung des Knotens nicht mehr genutzt werden.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurde die beantragte Lösung als die geeignetste ermittelt und gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 AEG einer Abwägungsentscheidung unterzogen. Die Herstellungskosten wurden in diesem Zusammenhang ermittelt und berücksichtigt. Der Vorhabenträger ist nach den wirtschaftlichen und rechtlich hierfür relevanten Gesichtspunkten zu der Überzeugung gekommen, dass die Antragstrasse die vorzugswürdigste Lösung darstellt.

Die Finanzierung des Projekts Stuttgart 21 ist gesichert. Erst unlängst hat der Aufsichtsrat der Deutsche Bahn AG den Finanzierungsrahmen an die aktualisierten Kostenprognosen angepasst.

Die DB AG erklärt in Ihren Antragsunterlagen: „Aus den geplanten Baumaßnahmen für den Planfeststellungsabschnitt 1.3b sind keine Beeinträchtigungen in Bezug auf die Funktionsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs während der Bauzeit zu erwarten". Daraus lässt sich der Schluss ziehen, es sei unerheblich ob Verkehre aus Zürich am Hauptbahnhof ankommen oder nicht. Dem ist zu widersprechen. **10**

Der Einwender missversteht die Aussage in den Planfeststellungsunterlagen. Diese betrifft die betriebliche Verkehrsabwicklung im bestehenden Kopfbahnhof während der Bauzeit. Diese wird durch die Baumaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 1.3b zweifellos nicht beeinträchtigt. Daher ist die zitierte Aussage richtig. Die Frage, ob und inwieweit es temporäre Beeinträchtigungen für einzelne Verkehrsrelationen gibt, ist hingegen nicht Gegenstand der zitierten Aussage.

2.1 Gesamtkonzept Knoten Stuttgart und NBS

2.1.1 Planrechtfertigung Stuttgart 21 großräumig

Der sogenannte „Stresstest" wurde fehlerhaft ausgeführt, wie auch ausführlich im Internetportal „wikireal" von Dr. Christoph Engelhardt nachgewiesen wurde. Damit ergibt sich kein Vorteil des Tiefbahnhofs gegenüber dem Kopfbahnhof, vielmehr handelt es sich um einen Rückbau. **11**

Mit dem Projekt Stuttgart 21 wird die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Bahnknotens massiv ausgebaut. Während sich heute im Hauptbahnhof beispielsweise vielfach ein- und ausfahrende Züge gegenseitig blockieren, da sie im Gleisvorfeld dieselben Weichen nutzen, sind zukünftig ein- und ausfahrende Züge konsequent voneinander getrennt. Kreuzende Gleise verschiedener Richtungen werden dabei höhenfrei geführt. Damit einher geht eine Verdopplung der im Hauptbahnhof zulässigen Geschwindigkeit (von heute im Mittel rund 40 auf rund 80 km/h), zusätzliche anschließende Streckengleise (8 statt 5 für Fern- und Regionalverkehr) sowie wesentlich kürzere Signalabstände an kritischen Stellen (mit ETCS).

Der Vorhabenträger hat die wiederholt geäußerten Vorwürfe umfassend, insbesondere unter:

https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek/detail/download/10-anhoerungsverfahren-pfa-13-stellungnahme-des-vorhabentraegers-zur-kritik-an-der-leistungsfaehigk/mediaParameter/download/Medium/

und

http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/uploads/tx_smediamediathek/20150814-PFA_1_3-Stellungnahme_des_Vorhabentraegers_zu_den_Antraegen_BUND.pdf

widerlegt. Substanziell neue Argumente wurden seither nicht vorgetragen.

Durch die geplante Führung der Gäubahn-Verkehre über die Bestandsstrecke der S-Bahn wird der wünschenswerte und sinnvolle Ringschluss der S-Bahn über Wendlingen nach Plochingen konterkariert, da die Strecke anschließend keine weiteren Verkehre aufnehmen kann. **12**

Ein S-Bahn-Ringschluss ist nicht geeignet, um das Ziel der überregionalen Anbindung von Flughafen und Messe zu erfüllen (Erläuterungsbericht Teil II, S. 4 ff.). Aus diesen und weiteren Gründen wurde die Variante verworfen (Erläuterungsbericht Teil II, S. 182 f.).

Eine sehr langfristig mögliche S-Bahn-Verbindung von der Filderebene ins Neckartal ist Gegenstand einer laufenden Studie im Auftrag des Verbands Region Stuttgart. Die im Planfeststel-

lungsabschnitt 1.3b vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen stehen dem nicht entgegen. Vielmehr ist die im Zuge des Planfeststellungsabschnitts 1.3b vorgesehene Option einer Verbindung der Station Terminal/3. Gleis an die Neubaustrecke Richtung Wendlingen eine wesentliche Grundlage einiger der Varianten, die momentan noch vertieft untersucht werden.

Mit dem Konzept „Umstieg 21“ gibt es inzwischen ein Konzept, welches einen gangbaren Weg aufzeigt, das Projekt Stuttgart 21 noch zu einem für die Allgemeinheit guten Ende zu bringen. Die bereits heute leistungsfähige Infrastruktur bliebe dabei erhalten. **13**

Das sog. Konzept "Umstieg 21" ist keine im Rahmen der Abwägung ernsthaft zu betrachtende Variante. Soweit es auf die Beibehaltung des Kopfbahnhofs hinausläuft, sind die Nachteile dieses veralteten Bahnhofskonzepts vielfach dargelegt worden. Dieses stellt im Übrigen ebenfalls keine im Rahmen der Abwägung zu betrachtende Variante dar, da es auf ein ganz anderes Projekt, ein sogenanntes "aliud" hinausläuft. Gegen eine sozusagen "nachträgliche" Umsetzung im Sinne des geforderten "Umstiegs" spricht die auch für die Abwägung relevante Verfestigung des Projekts Stuttgart 21, das durch die weit fortgeschrittene Umsetzung auf der Grundlage bestandskräftiger Planfeststellungsbeschlüsse nur unter Inkaufnahme schwerer Nachteile für das Gemeinwohl umkehrbar wäre.

2.1.2 Erforderlichkeit der Maßnahme

Das Projekt Stuttgart 21 führt zu einem Rückbau der Leistungsfähigkeit. Damit ist das Gesamtprojekt nicht genehmigungsfähig. Der tatsächliche Nutzen ist nicht erkennbar. **14**

Die Deutsche Bahn hat im Rahmen des Stresstests den Nachweis erbracht, dass der neue Hauptbahnhof – im Vergleich zum Kopfbahnhof – zur morgendlichen Spitzenstunde ein um mehr als 30 Prozent gesteigertes Zugprogramm bewältigen und dabei Verspätungen abbauen kann. Das vom Vorhabenträger und dem Land Baden-Württemberg gemeinsam beauftragte Ingenieurbüro SMA + Partner hat dieses Ergebnis testiert.

Dieser Nachweis durch den Stresstest bestätigt eine Reihe früherer Untersuchungen, mit denen die Leistungsfähigkeit und das Leistungsverhalten der neuen Bahnanlagen untersucht und nachgewiesen wurden. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden unter anderem in mehreren Gerichtsverfahren bestätigt, beispielsweise 2006 vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg.

Die Antragstrasse ist abzulehnen. Eine preisgünstigere und deutlich bessere Lösung der Flughafenandienung ließe sich mit einer Umsteigeverbindung vom Regionalverkehr in die S-Bahn in Stuttgart-Vaihingen realisieren. **15**

Die direkte Anbindung der Gäubahn-Verkehre an den Flughafen führt vielfach zu wesentlich kürzeren Reisezeiten, indem Regional- und Fernverkehre zukünftig umsteigefrei direkt an den Flughafen geführt werden. Beispielsweise müssen Fernreisende von der Gäubahn nicht mehr bis Stuttgart Hauptbahnhof fahren, um dort auf die S-Bahn zum Flughafen umzusteigen bzw. in Böblingen und (nochmals) in Stuttgart-Rohr umzusteigen. Damit ergeben sich vielfach Reisezeitverkürzungen von mehr als 30 Minuten, teilweise von mehr als 60 Minuten (Basis: Stresstest-Fahrplan von 2011 im Vergleich zum Jahresfahrplan 2011).

Der Weg über die neue Verkehrsdrehscheibe Flughafen - wo neben der Anbindung an Flughafen und Messe beispielsweise auch Umsteigemöglichkeiten zu weiteren Zügen des Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehrs, zur Stadtbahn U6 sowie Fern-, Regional- und Stadtbussen bestehen - bedeutet für Reisende zwischen Böblingen und Stuttgart Hauptbahnhof indes zwar einen räumlichen (3 km), jedoch keinen zeitlichen Umweg (siehe Abbildung 1). An der Verkehrsdrehscheibe entsteht eine Vielzahl neuer Verkehrsbeziehungen. Der reine Quell- und Zielverkehr vom bzw. zum Flughafen macht damit nur einen Teil der Möglichkeiten aus. Beispielsweise erwarten die Stuttgarter Straßenbahnen, dass mehr als die Hälfte von knapp 5.000 an der U6-Station pro Tag prognostizierten Fahrgästen nicht den Flughafen, sondern die übrigen Verknüpfungsmöglichkeiten als Quelle bzw. Ziel haben.

Mit dem geplanten Regionalbahnhof Stuttgart-Vaihingen kann weder ein solcher Nutzen erzielt werden, noch kann dieser Bahnhof zur Erfüllung des Projektziels einer überregionalen Anbindung des Flughafens beitragen.

Die verkehrliche Anbindung von Stuttgart-Vaihingen durch die S-Bahn bleibt erhalten und es ergibt sich zusätzlich eine Entlastung, da Reisende aus Richtung Herrenberg zum Flughafen in diesem Bereich nicht mehr umsteigen müssen.

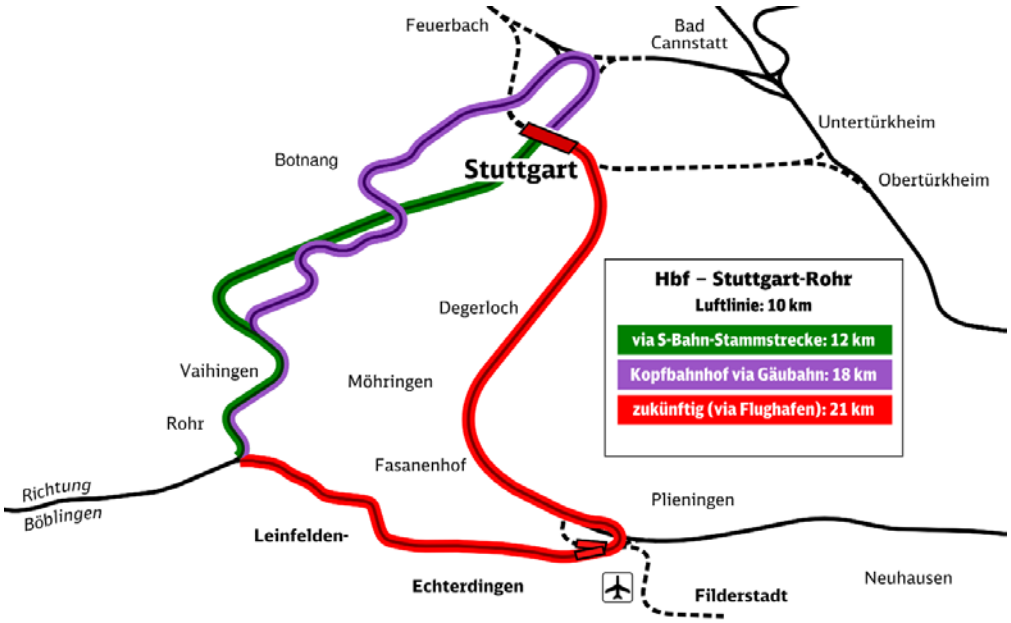

Abbildung 1: Die Linienführung der Gäubahn über den Flughafen führt zu einem räumlichen Umweg von 3 km.

2.1.3 Ziele des Vorhabens

Die Antragsunterlagen bleiben den Nachweis der Erfüllung des Planungsziels „Beachtung einer Zwischenstufe des Integralen Taktfahrplanes“ schuldig. Das Betriebskonzept der schnellen Taktzüge mit Liniendurchbindung hat mit einem Integralen Taktfahrplan nichts gemein. 16

Mit Stuttgart 21 wird eine Zwischenstufe des Integralen Taktfahrplans Baden-Württemberg umgesetzt.

Die vorgebrachte Kritik verkennt grundlegend, dass in einem Integralen Taktfahrplan keineswegs alle Züge in einem Knoten einander Anschluss vermitteln müssen. So ist es offensichtlich

verkehrlich ebenso wenig zielführend, einen Anschluss für einen Zug der Gegenrichtung zu gewähren wie auch einen Anschlusszug beispielsweise 15 Minuten warten zu lassen, wenn binnen 15 Minuten bereits ein weiterer Zug derselben Linie/in dieselbe Richtung fährt. Je mehr Züge einer Linie/in einer Richtung durch einen Knoten geführt werden, desto weniger ist eine gezielte Anschlussvermittlung zu diesen Zügen notwendig. Genau für einen solchen Hochleistungsbetrieb, in dem viele Züge in kurzer Zeit durch den Knoten geführt werden, ist die Infrastruktur von Stuttgart 21 prädestiniert. Ähnlich einer S-Bahn - schnell einfahren, kurz halten, schnell wieder ausfahren - können sehr viele Züge in kurzer Zeit bewältigt werden.

2.2 Finanzierung

2.2.1 Wirtschaftlichkeit

Mittel und Ressourcen müssen sinnvollen Projekten, wie z.B. im Konzept Umstieg 21 beschrieben, zugeführt werden. Mit dem Projekt Stuttgart 21 werden in unverantwortlicher Weise Steuergelder und Gemeingüter verschwendet. **17**

Der Vorhabenträger hat den Nutzen des Projekts Stuttgart 21 dargelegt. Diese Einschätzung ist von den zuständigen Behörden und den zur Überprüfung berufenen Gerichten bestätigt worden. Die Projektkosten sind damit durch das öffentliche Interesse gerechtfertigt.

2.2.2 Kosten

Aufgrund des Fehlens einer akkuraten Kostenrechnung, bzw. einer Kostenrechnung mit geschönten Zahlen, ist der Antrag abzulehnen. Höhere Kosten als die von der Deutschen Bahn AG präsentierten, wurden von verschiedenen Gutachtern und sogar dem Bundesrechnungshof vorgelegt. **18**

Für die im Antrag formulierte Maßnahme liegt selbstverständlich eine ungeschönte Kostenermittlung vor, die im Zuge der Variantenuntersuchung einbezogen wurde.

Vor dem Hintergrund, dass die geplante Baumaßnahme öffentlich ausgeschrieben werden muss und im Wettbewerb vergeben wird, ist eine Auskunft über den geplanten Kostenrahmen jedoch nicht zulässig.

Die Finanzierung des Projekts Stuttgart - Ulm ist aufgrund der Finanzierungsvereinbarung aus dem Jahr 2009 und des Aufsichtsratsbeschlusses des Aufsichtsrats der Deutsche Bahn AG vom 05.03.2013 sowie vom 26.01.2019 gesichert. Alle erwartbaren Risiken sind aktuell neu aufgestellt worden und dem Aufsichtsrat der Deutsche Bahn AG zur Freigabe vorgelegt worden.

Darüber hinaus stellen die vom Einwender genannten Kostenprognosen des Bundesrechnungshofs keine nachvollziehbare Herleitung der Kosten dar, weshalb diese zurückgewiesen werden.

2.3 Variantenuntersuchung Stuttgart 21

Die fünf im Erläuterungsbericht aufgeführten Varianten sind nur oberflächlich beschrieben. Darüber hinaus lassen sich aus den vorliegenden Unterlagen die Auswahlkriterien, welche Trasse vorzugswürdig ist, nicht nachvollziehen. **19**

Im Erläuterungsbericht Teil 2 wurden die verschiedenen Varianten nach den für die Variantenauswahl ausschlaggebenden Kriterien in für einen Vergleich ausreichender Tiefe untersucht. Insoweit war der Vorhabenträger berechtigt, Varianten, die seine legitimen Planungsziele nicht erfüllen, auch ohne vertiefte Betrachtung auszuschließen.

Bei der Variantenbetrachtung hat sich gezeigt, dass die Antragsvariante die Ziele des Vorhabenträgers sowie der Projektpartner mit den geringsten Beeinträchtigungen erreicht.

2.3.1 Variantenentscheidung und Methodik

Die vorgesehene Nutzung des Gleises der Station „3. Gleis“ in beiden Richtungen führt zwangsläufig zu einem erhöhten Funktions- und Sicherheitsrisiko. Beispielsweise seien hier zusammenprallende Züge genannt. **20**

Eisenbahnbetrieb wird in Deutschland durch hoch sichere und hoch verfügbare Stellwerke geregelt. Obwohl allein im Netz der Deutschen Bahn Tag für Tag millionenfach Weichen und Signale umgestellt und zahlreiche Gleisabschnitte in verschiedenen Richtungen befahren werden, sind sicherheitsrelevante Fehlfunktionen extrem selten. Die Sicherungstechnik der Bahn ist ein wesentlicher Grund für das sehr hohe Sicherheitsniveau des Schienenverkehrs in Deutschland. Die geäußerten Befürchtungen sind insofern unbegründet. Im Übrigen werden die Zahl und die Länge der planmäßig in verschiedenen Richtungen befahrenen Gleisabschnitte durch Stuttgart 21 insgesamt reduziert. [vgl. auch Randnummer 6 und 43]

Die Betriebsqualität leidet massiv, weil sich schneller Fernverkehr und langsamer Regionalverkehr gegenseitig behindern und somit der gesamte Bahnverkehr stör- und verspätungsanfällig wird. Aus diesem Grund sind Mischverkehre auf der Bestandsstrecke zwischen Stuttgart-Rohr und Stuttgart Flughafen abzulehnen. **21**

Der 7 km lange Streckenabschnitt zwischen Rohrer Kurve und Flughafen ist, mit vier Zügen pro Stunde und Richtung, zu gerade einmal einem Drittel ausgelastet und kann damit ohne weiteres weitere Verkehre aufnehmen, zumal zusätzliche Signale dichtere Zugfolgen und eine wesentlich flexiblere Betriebsführung ermöglichen. Sowohl der Vorhabenträger als auch das Land Baden-Württemberg haben in unterschiedlichen eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen dargelegt, dass die Strecke mit zukünftig rund 7 Zügen pro Stunde und Richtung gut betrieben werden kann. Eine Überlastung der Strecke ist ebenso wenig erkennbar wie eine schlechte Betriebsqualität. Diesbezügliche Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen sind auf der Projekthomepage veröffentlicht, beispielsweise unter:

http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek/detail/media/filderbereich-mit-flughafenanbindung-dokumente-zum-eroerterungstermin/mediaParameter/show/Medium/

Im Übrigen wird der Großteil des Stuttgarter S-Bahn-Netzes auf "Mischverkehrsstrecken" betrieben. Nur auf längeren und besonders dicht befahrenen Streckenabschnitten stehen der S-Bahn eigene Gleise zur Verfügung.

2.3.2 Notfallkonzept S-Bahn-Stammstrecke

Die Gäubahn/Panoramastrecke und deren direkte Anbindung an den Hauptbahnhof Stuttgart muss erhalten bleiben, sie dient als unverzichtbare Ausweichstrecke der S-Bahn im Störfall. **22**

Für S-Bahn-Störfallkonzepte wird die Gäubahn zwischen Vaihingen und dem Talkessel zukünftig nicht benötigt. Bei Einschränkungen auf der Stammstrecke können zukünftig S-Bahnen beispielsweise über neue Gleisverbindungen in Feuerbach und Bad Cannstatt auf die Fernbahn wechseln (vgl. Abbildung 2). Insbesondere können die Fahrgäste der S-Bahn bei einer Störung im Stammstreckentunnel auf den leistungsfähigen Regionalverkehr durch den Fildertunnel zur Verkehrsdrehscheibe Flughafen/Messe umsteigen. Von dort bestehen Möglichkeiten zur Weiterfahrt Richtung Vaihingen bzw. Böblingen.

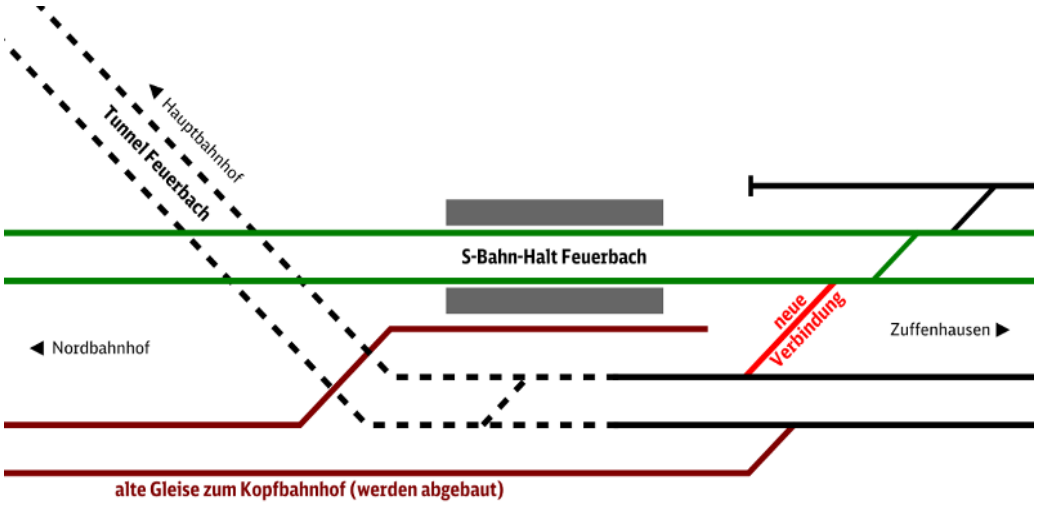

Abbildung 2: Über neue Gleisverbindungen in Feuerbach können S-Bahnen in Störfällen zukünftig auf die Ferngleise geleitet werden.

2.4 Varianten Planfeststellungsabschnitt 1.3b

Es fehlt ein Nachweis, wie groß der tatsächliche Bedarf an Fahrgästen aus Richtung Zürich zum Flughafen ist. Ohne diesen kann nicht nachvollzogen werden, ob der Verlust an Wald- und Ackerflächen gerechtfertigt ist in Relation zur Anzahl der Fahrgäste, die zum Flughafen Stuttgart wollen. 23

Der Vorhabenträger ist im Rahmen der ihm aufgetragenen, an den Zielvorgaben des § 1 AEG auszurichtenden Daseinsvorsorge nicht darauf beschränkt, auf einen manifesten Bedarf zu reagieren, sondern darf auch "Angebotsplanung" in dem Sinne betreiben, dass durch die Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrsangebots eine zusätzliche Nachfrage generiert wird. Der Einwender übersieht dabei, dass das insoweit maßgebliche künftige Verkehrsbedürfnis nicht nur von solchen Passagieren mit dem Fahrziel Flughafen getragen wird, die ihre Reise als Fluggäste fortsetzen wollen, sondern auch von solchen Passagieren, welche die Messe besuchen oder die durch die neu entstehende Verkehrsdrehscheibe eröffneten Umsteigemöglichkeiten nutzen wollen. Insoweit trägt die Planung zur besseren Erschließung des Filderraumes bei. Dieser Nutzen ist in den Unterlagen schlüssig dargelegt.

Das Bundesverwaltungsgericht hat unlängst nicht nur die Planung der Vorhabenträgerin zum Planfeststellungsabschnitt 1.3a, sondern ausdrücklich auch das Planungsziel der Vorhabenträgerin, die Gäubahn über den Flughafen zu führen, als rechtmäßig bestätigt (Urteil v. 18.06.2020, 3 C 3.19, Rn. 55). Hierfür bedarf es gerade keiner konkreten Fahrgastprognose.

Ein weiterer Nachweis ist daher nicht erforderlich.

2.4.1 Bildung des Planfeststellungsabschnitts 1.3b

Die willkürliche Trennung des Planfeststellungsabschnitts 1.3 in die Planfeststellungsabschnitte 1.3a und 1.3b verstößt gegen die Leitlinie der DB AG erst zu bauen, wenn alle Abschnitte genehmigt sind. **24**

Der Planfeststellungsabschnitt 1.3b wurde keineswegs willkürlich, sondern aus sachlich gerechtfertigten Gründen vom Planfeststellungsabschnitt 1.3a getrennt. Das Fachplanungsrecht sieht die Bildung von Abschnitten ausdrücklich vor. Ein hierfür rechtfertigender Grund kann gerade die Notwendigkeit sein, ein Teilvorhaben früher umzusetzen. Hieraus rechtfertigt sich die Aufteilung des vormaligen Planfeststellungsabschnitts 1.3 in einen Planfeststellungsabschnitt 1.3a und einen Planfeststellungsabschnitt 1.3b. Diese beiden Teilabschnitte haben im Übrigen ganz unterschiedliche Verkehrsbeziehungen zum Gegenstand. Dass ein Planfeststellungsabschnitt die Trassierung in einem anderen (zeitlich nachfolgenden) Abschnitt präjudiziert, ist bei der Abschnittsbildung normal (auch der Fildertunnel legt den Planfeststellungsabschnitt 1.3a fest). Deswegen wird bei der Zulassung eines "präjudiziellen" Abschnitts geprüft, ob dem Vorhaben im Folgeabschnitt unüberwindbare Schwierigkeiten entgegenstehen. So ist auch das Eisenbahn-Bundesamt bei der Genehmigung des Planfeststellungsabschnitts 1.3a verfahren.

2.4.2 Kleinräumige Alternativendiskussion

Mittels der beiden folgenden alternativen Varianten der Rohrer Kurve soll gezeigt werden, dass noch nicht alle Kurvenvarianten geprüft und bewertet wurden. **25**

Alternative 1: zwei parallele bergmännische Tunnel, die rechts und links an den steilen seitlichen Hängen westlich des heutigen Berghautunnels beginnen und vor oder auch hinter der Waldwegbrücke wieder nach oben an die S-Bahn-Gleise kommen.

Alternative 2: ein eingleisiger bergmännischer Tunnel, der im nördlichen steilen Hang westlich des heutigen Berghautunnels beginnt und vor oder auch hinter der Waldwegbrücke wieder nach oben an die S-Bahn-Gleise kommt. Am westlichen Ende wäre eine höhengleiche Kreuzung.

Die beschriebene "Alternative 1" erfordert zwei etwa 750 m lange eingleisige Tunnel und einen umfangreichen Umbau der Strecke Stuttgart - Flughafen, der mit starken betrieblichen Beeinträchtigungen der S-Bahn zum Flughafen einhergeht. In einer vorauslaufenden Variantenbetrachtung wurde vom Vorhabenträger eine ähnliche Variante untersucht. Diese sah nur den westlichen Tunnel sowie eine insgesamt dreigleisige Gleisführung im Bereich des Berghautunnels vor. Das rechte Gleis, das im Vorschlag der Einwenderin im neuen östlichen Tunnel geführt werden soll, war hier nördlich des bestehenden Berghautunnels oberirdisch angeordnet. Jedoch wurde auch diese Variante bereits aus wirtschaftlichen Gründen nicht weiterverfolgt. Der Vorhabenträger lehnt daher und aufgrund des starken betrieblichen Eingriffs in die S-Bahn die vorgeschlagene Variante mit zwei eingleisigen Tunneln ab.

Die "Alternative 2" schlägt eine eingleisige Verbindung zwischen den beiden Strecken mit höhengleicher Ausfädelung aus der Strecke 4860 Stuttgart - Horb vor. Aufgrund des umfangreichen Umbaus an der Strecke Stuttgart - Flughafen führt auch diese Alternative zu starken betrieblichen Beeinträchtigungen der S-Bahn zum Flughafen. Wegen dieses Umbaus und des langen eingleisigen Tunnels weist auch diese Alternative keine wirtschaftlichen Vorteile gegenüber

der Antragstrasse auf. Zudem erfüllt sie wegen der höhengleichen Ausfädelung und der Eingleisigkeit die betrieblichen Anforderungen an die Verbindung nicht. Der Vorhabenträger lehnt diese Alternative daher ebenfalls ab.

2.4.3 Erhalt Gäubahn

Ein wesentlicher Vorteil der Panoramabahn besteht heute in der Möglichkeit diese als Entlastungsstrecke für die S-Bahnen S1, S2 und S3 zu nutzen. Darüber hinaus ließe sich über die Panoramabahn eine direkte, schnelle Express-Verbindung zum Flughafen realisieren. **26**

Eine so genannte "Express-S-Bahn" würde für die 10 km Luftlinie zwischen Hauptbahnhof und Flughafen fast 25 km zurücklegen und dafür - bei zulässigen Geschwindigkeiten zwischen 70 und 100 km/h, bei Stumpfgleis-Einfahrt nur 30 km/h - rund 20 Minuten benötigen. Dem steht der nur 13 km lange und für Regionalzüge weitgehend mit 160 km/h befahrbare Weg über die neue Infrastruktur gegenüber, beispielsweise über die Flughafenkurve in die Station Terminal, bei einer Reisezeit zwischen Hauptbahnhof und Flughafen von rund 8 Minuten.

Für S-Bahn-Störfallkonzepte wird die Gäubahn zwischen Vaihingen und dem Talkessel zukünftig nicht benötigt. Bei Einschränkungen auf der Stammstrecke können zukünftig S-Bahnen beispielsweise über neue Gleisverbindungen in Feuerbach und Bad Cannstatt auf die Fernbahn wechseln (vgl. Abbildung 2). Insbesondere können die Fahrgäste der S-Bahn bei einer Störung im Stammstreckentunnel auf den leistungsfähigen Regionalverkehr durch den Fildertunnel zur Verkehrsdrehscheibe Flughafen/Messe umsteigen. Von dort bestehen Möglichkeiten zur Weiterfahrt Richtung Vaihingen bzw. Böblingen.

Die Planungen bedeuten für 90% der Reisenden aus dem Raum Singen-Tuttlingen-Rottweil-Böblingen sowie Zürich-Schaffhausen nach Stuttgart über den Flughafen Stuttgart einen sinnlosen Umweg. Stattdessen ist ein Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen einzurichten - mit Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn in Richtung Flughafen - sowie die Fernverkehre, wie im Schlichterspruch von 2010 vereinbart, über die Panoramabahn in den Hauptbahnhof Stuttgart zu führen. **27**

Der rechtlich unverbindliche Schlichterspruch besagt: "3. Die Gäubahn bleibt aus landschaftlichen, ökologischen und verkehrlichen Gesichtspunkten erhalten und wird leistungsfähig, z.B. über den Bahnhof Feuerbach, an den Tiefbahnhof angebunden." Diese Anbindung kann erhalten werden, soweit die Stadt Stuttgart die Gäubahn zwischen Stuttgart-Österfeld und Abzweig Pragtunnel erhält.

Der Weg über die neue Verkehrsdrehscheibe Flughafen, wo neben der Anbindung an Flughafen und Messe beispielsweise auch die Stadtbahnlinie U6 sowie Busse erreicht werden, bedeutet für Reisende zwischen Böblingen und Stuttgart Hauptbahnhof zwar einen räumlichen (3 km), jedoch keinen zeitlichen Umweg. Trotz zusätzlichem Halt am Flughafen ermöglicht es die neue, schnell befahrbare Infrastruktur, ohne Zeitverlust gegenüber heute zwischen Böblingen und Stuttgart Hauptbahnhof zu fahren. (siehe Abbildung 1) Während der Bauzeit besteht für die Passagiere der Gäubahn die Möglichkeit, in Stuttgart-Vaihingen, wo ein neuer Regionalhalt errichtet wird, von der und auf die S-Bahn umzusteigen. Dies erscheint zumutbar.

2.5 Varianten für die Führung der Gäubahn

Die Gäubahn zwischen S-Vaihingen und Hauptbahnhof dient als Ausweichstrecke bei Störungen im S-Bahn-Tunnel zwischen Universität und Hauptbahnhof. Sie könnte durch neue Haltepunkte aufgewertet werden. Es ist darüber nicht hinnehmbar, dass die meisten Nutzer nun einen Umweg fahren müssen. **28**

Auf dem Weg von Böblingen zum Stuttgarter Hauptbahnhof stellt die zukünftige Linienführung über den Flughafen einen moderaten räumlichen, allerdings keinen zeitlichen Umweg dar.

Mit ihrer gestreckten, kurvigen Linienführung benötigt die Gäubahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und dem heutigen Hauptbahnhof zur Überwindung von 8 km Luftliniendistanz knapp 16 km. Die zahlreichen engen Kurven erlauben in diesem Abschnitt nur 70 bis 90 km/h. Fern- und Regionalzüge durchfahren den Abschnitt heute planmäßig in rund 14 Minuten. Zum Vergleich: Die direkte, weitgehend geradlinige Linienführung der S-Bahn benötigt nur 10 km und ist im Anstieg Richtung Universität mit 100 km/h befahrbar. Mit fünf Zwischenhalten sind die Züge ebenfalls nur 14 Minuten unterwegs.

Die Antragsplanung fußt auf demselben Prinzip direkter, schnell befahrbarer Strecken. Im Rahmen der Antragstrasse legen Fern- und Regionalzüge im Rahmen der Antragstrasse einen zusätzlichen Weg von 3 km zurück. Dieser räumliche Umweg wird jedoch – einschließlich des Halts am Flughafenbahnhof – durch die wesentlich schneller befahrbare Infrastruktur von Stuttgart 21 wieder ausgeglichen. Insbesondere ist der Fildertunnel für Regionalzüge mit 160 km/h befahrbar, während die Einfahrt in den Talkessel heute von zahlreichen engen Kurven geprägt ist, die nur Geschwindigkeiten von 70 bis 90 km/h erlauben. Abbildung 3 verdeutlicht die Zusammenhänge.

Die Reisezeiten zwischen Böblingen und dem Stuttgarter Hauptbahnhof bleiben – trotz des zusätzlichen Halts – mit 20 Minuten praktisch unverändert. Durch Feinheiten der Fahrplankonstruktion können sich Verschiebungen im Bereich einzelner Minuten ergeben, beispielsweise durch verlängerte Haltezeiten an der Station Terminal.

Für S-Bahn-Störfallkonzepte wird die Gäubahn zwischen Vaihingen und dem Talkessel zu-künftig nicht benötigt. Bei Einschränkungen auf der Stammstrecke können zukünftig S-Bahnen beispielsweise über neue Gleisverbindungen in Feuerbach und Bad Cannstatt auf die Fernbahn wechseln (vgl. Abbildung 2). Insbesondere können die Fahrgäste der S-Bahn bei einer Störung im Stammstreckentunnel auf den leistungsfähigen Regionalverkehr durch den Fildertunnel zur Verkehrsdrehscheibe Flughafen/Messe umsteigen. Von dort bestehen Möglichkeiten zur Weiterfahrt Richtung Vaihingen bzw. Böblingen. [vgl. auch Randziffer 22]

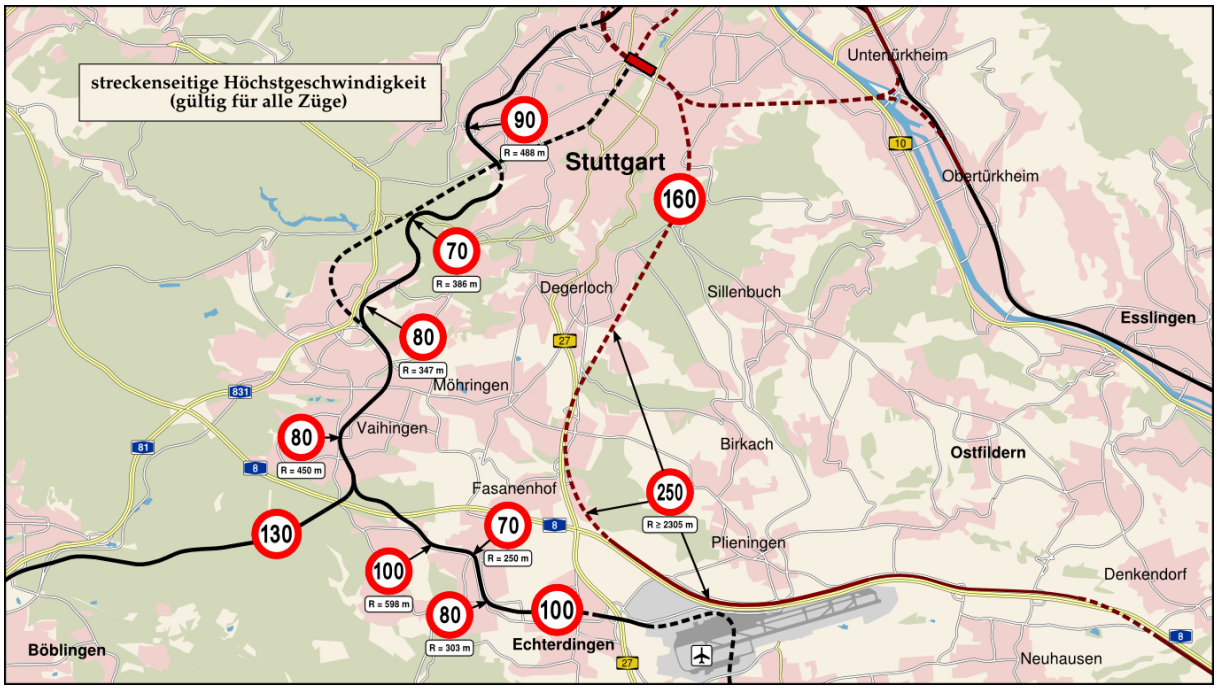

Abbildung 3: Der Fildertunnel von Stuttgart 21 ist ungefähr doppelt so schnell befahrbar wie die untere Gäubahn. Die im Rahmen des Planfeststellungsabschnitt 1.3 vorgesehenen Maßnahmen sind hierin nicht dargestellt.

2.5.1 Variante parallel zur Autobahn

Um die Lärmbelastung in Leinfelden-Echterdingen durch neue Regional und Fernverkehre zu vermeiden, sollte eine Trasse entlang der Bundesautobahn 8 geprüft werden. 29

Eine Neubaustrecke entlang der Bundesautobahn, zwischen dem Bereich Rohrer Kurve und dem Flughafen, wurde bereits geprüft und verworfen (siehe Erläuterungsbericht Teil II, S. 136 ff.).

2.5.2 Sonstige kleinräumige Varianten

Für das Bodenlager Oberaichen gibt es weitaus verträglichere Flächen, die sich nicht in unmittelbarer Nähe zu Wohnbebauung befinden. Zudem sollte der Aushub direkt in ein Endlager gefahren werden, was eine teure Zwischenlösung Bodenlager Oberaichen erspart. 30

Das Bodenlager in Oberaichen ist vornehmlich für die Zwischenlagerung von Oberboden und Bodenmaterial aus dem Bereich Rohrer Kurve vorgesehen. Diese Stoffe werden für die Wiederverfüllung und die Rekultivierung der dortigen Baumaßnahmen benötigt. Die Zwischenlagerung orientiert sich nicht an der Gemarkungsgrenze, sondern an einer ökologischen und wirtschaftlichen Lage des Standorts. D.h. die Entfernung vom Aushubort spielt eine wesentliche Rolle.

Ein Transport auf Flächen weiter östlich (z.B. in der Nähe des Flughafens oder auf die Schwäbische Alb) hat sowohl ökologische als auch wirtschaftliche Nachteile.

Bodenmaterial, welches nicht mehr für die Wiederverwendung vorgesehen sind, werden i.d.R. direkt von der Baustelle aus auf das entsprechende Endlager transportiert.

2.5.3 Methodik der Variantenabwägung

Die Ergebnisse des Filder-Dialogs werden von der Antragsplanung nicht umgesetzt. Der Dialog erweist sich als „Schauveranstaltung“ von Land und DB AG. **31**

Den Beteiligten des Filder-Dialogs wurde bereits im Vorfeld aber auch während des Dialogs stets deutlich gemacht, dass der Dialog das rechtliche Planfeststellungsverfahren nicht ersetzt (siehe hierzu Erläuterungsbericht Teil II, Kapitel 4.4.2). Gegenstand waren Alternativüberlegungen, deren Rahmenbedingungen ausführlich diskutiert worden sind. Das Ergebnis des Dialogs ist in das Abwägungsmaterial der Planfeststellung eingegangen und hatte unter Berücksichtigung der im Dialog erarbeiteten Argumente eine Überprüfung der ursprünglichen Trassenwahl zur Folge. Das unter Berücksichtigung dieser Argumente gefundene Ergebnis der DB Netz AG trägt auch weitergehenden rechtlichen und betrieblichen Argumenten, die im Filder-Dialog nicht im Vordergrund standen, Rechnung. Dazu gehören auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, insbesondere die nicht durch Finanzierungsmittel abgedeckten Mehrkosten der von den Beteiligten des Filder-Dialogs gegenüber der Antragstrasse favorisierten Variante Flughafenstraße. Vor allem die DB Netz AG ist verpflichtet, Mehrkosten zu vermeiden, die in keinem Verhältnis zum betrieblichen Nutzen stehen. Die deshalb erforderliche Einigung der Projektpartner zur Übernahme von Mehrkosten ist nicht zustande gekommen.

Durch den Abschnitt Rohrer Kurve wird ein Rückbau an Schieneninfrastruktur bezogen auf die Güterverkehrsstrecke von Böblingen nach Vaihingen realisiert. Die Situation nach Projektende ist massiv schlechter als die aktuelle. **32**

Der neue, eingleisige Berghautunnel ist für Personenverkehr konzipiert. In diesem Bereich sehr selten verkehrende Güterzüge (wenige Züge pro Woche) können auf einer Länge von rund 0,8 km das Gleis der Gegenrichtung des bestehenden Berghautunnels befahren. Zusätzlich wird nördlich eine Überleitverbindung installiert. Damit ist eine ausreichende Anbindung von Stuttgart-Vaihingen an den Güterverkehr weiterhin gewährleistet.

Durch die Bauarbeiten am Flughafen durch das Projekt Stuttgart 21 kann die S-Bahn nicht mehr erweitert werden. Mit Hinblick auf die Zukunft ist dieses Vorgehen kurzsichtig und unverantwortlich. **33**

Weitere Angebotsverbesserungen auf der Strecke sind weiterhin möglich, das schließt insbesondere auch einen Viertelstundentakt in Richtung Filderstadt/Neuhausen mit ein.

Die im Planfeststellungsabschnitt 1.3b vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen stehen dem nicht entgegen. Vielmehr ist die im Zuge des Planfeststellungsabschnitts 1.3b vorgesehene Option einer Verbindung der Station Terminal/3. Gleis an die Neubaustrecke Richtung Wendlingen eine wesentliche Grundlage einiger der Varianten, die momentan noch vertieft untersucht werden.

3 Technische Planung

3.1 Rohrer Kurve - Technische Planung

Der Tunnel Rohrer Kurve liegt an seiner tiefsten Stelle unter dem bisherigen Gleisniveau, wobei die Strecke Richtung Rohr steil ansteigt. In diesem Bereich wird sich nach Starkregen Wasser sammeln und die Durchfahrt ausschließen. **34**

Die Befürchtung ist unbegründet. Für den Tunnel Rohrer Kurve ist ein Entwässerungssystem geplant, das dazu in der Lage ist, die erwarteten Wassermengen jederzeit abzuleiten. Im bestehenden und auch verbleibenden Berghautunnel sind keine baulichen Maßnahmen geplant, die die Entwässerungssituation ändern.

Es besteht die Sorge, dass durch die Einrichtung des Bodenlagers am höchsten Punkt Oberaichens bei Starkregenereignissen die aufgeschüttete Erde ins Rutschen gerät und in Gärten, Keller und Wohnungen geschwemmt wird. **35**

Durch das Bodenlager Oberaichen wird die bestehende Abflusssituation (mit Mais- und Getreideacker) nicht verschlechtert, da die Oberbodenmieten durch die Bewurzelung (es werden tiefwurzelnde, stark wasserzehrende Pflanzen verwendet) des Oberbodens mehr Oberflächenwasser aufnehmen können und außerdem durch die Anlage der Mieten eine größere Oberfläche entsteht. Durch die überwiegend ganzjährige, bodenschützende Begrünung, die die Bodenerosion entscheidend verringert, wird der Zustand eher verbessert.

Im Zeitraum der Erstellung der Oberbodenmieten/des Bodenlagers wird eine zeitnahe Begrünung stattfinden, damit eine Bodenerosion nicht eintreten kann. Von der Ansaat bis zum Aufblühen kann es theoretisch zu einer Erosion (Wind oder Boden) kommen. Grundsätzlich wird die Winderosion jedoch durch die Begrünung der Mieten und des Bodenlagers vermieden.

Aufgrund von Einwendungen zum Standort des Bodenlagers Oberaichen wurde die Lage des Bodenlagers in Richtung Musberg verschoben. Dadurch verbessert sich sowohl der Schallschutz gegenüber den Anwohnern von Oberaichen und der Abstand der nördlichen Grenze des Bodenlagers wird um ca. 100 m vergrößert, was bedeutet, dass zwischen dem Bodenlager und Oberaichen wie bisher Ackerbau auf den Flächen betrieben werden kann. Um das Bodenlager werden Versickerungsanlagen angeordnet.

Durch die unmittelbare Nähe zur Wohnbebauung stellt das Bodenlager Oberaichen eine nicht hinzunehmende Beeinträchtigung der Wohnqualität und des Landschaftsbildes dar. **36**

Durch die Verschiebung des Bodenlagers Oberaichen um ca. 100 m in Richtung Süden befindet sich das geplante Bodenlager, das über eine Höhe von ca. 5 m verfügt, in etwa 120 m Entfernung zur nördlichen und ca. 350 m zur südlichen Wohnbebauung.

Im Norden dienen die dazwischenliegenden Flächen weiterhin landwirtschaftlichen Zwecken. Im Süden sind zwischen dem Bodenlager und der Bebauung noch die Oberbodenmieten, die eine Höhe von ca. 1,5 - 2,0 m aufweisen. Der Abstand der Oberbodenmieten zur ersten Bebauung liegt bei ca. 160 m.

Aufgrund dieser beträchtlichen Entfernungen geht der Vorhabenträger davon aus, dass das Bodenlager nicht bedrängend auf die dortigen Anwohner wirkt.

Durch die Aufschüttung des wertvollen Ackerbodens bei der Lagerung im Bodenlager wird er stark verdichtet und verliert dadurch seine Eignung als Ackerboden. **37**

Wie in Kap. 7.7.2.2 der Unterlage 15.1 beschrieben, sind während des bauzeitlichen Betriebs des Bodenzwischenlagers Oberaichen Beeinträchtigungen landwirtschaftlich genutzter Flächen durch Flächenentzug und Bodenverdichtungen im Bereich der Zwischenlagerflächen für Oberboden und Bodenmaterial sowie Baustraßen auf rund 4,4 ha zu erwarten.

Eine fachgerechte Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen der Landwirtschaft ist vorgesehen. Eine nachhaltige Minderung der Eignung von fachgerecht rekultivierten Flächen für die Landwirtschaft wird seitens des Vorhabenträgers nicht erwartet, da die betroffenen Böden fachgerecht abgeschoben und zwischengelagert, wiederum getrennt nach Bodenschichten wieder aufgetragen und gelockert werden.

Um dies zu gewährleisten, werden Fachunterlagen zum Thema Umgang mit kulturfähigem Boden, u.a. DIN 19731 Bodenbeschaffenheit – Verwertung von Bodenmaterial, DIN 18915 Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten oder die Untersuchung des Umweltministeriums Baden-Württemberg „Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens bei Flächeninanspruchnahmen“ und die Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung" (LUBW 2012) entsprechend der Hinweise in Kap. 10.1.2.2 der Unterlage 18.1 beachtet bzw. angewandt.

Zudem wird die Einhaltung der fachlich erforderlichen Vorgaben durch die umweltfachliche Bauüberwachung, die auch die bodenkundliche Begleitung enthält, sichergestellt.

Warum wird der im Bodenlager zwischenzulagernde Aushub nicht als Lärmschutzwall entlang der Bundesautobahn (BAB) 8 zwischen Rohr und Unteraichen verwendet? **38**

Die Errichtung einer Lärmschutzmaßnahme gegen die Emissionen des Straßenverkehrs der Bundesautobahn (BAB) 8 ist nicht Gegenstand der vorliegenden Maßnahme. Zudem wird der größte Teil des zwischengelagerten Bodenmaterials für die Errichtung des Kreuzungsbauwerks an der Rohrer Kurve und zur Hinterfüllung der neuen Bauwerke wieder im Planfeststellungsabschnitt 1.3b benötigt.

Im Planfeststellungsverfahren wird nicht eindeutig die ausschließliche Verwendung des Zwischenlagers für Aushub aus der Rohrer Kurve dargestellt. Die Nutzung als Zwischenlager für weit außerhalb liegende Baumaßnahmen wird zu unverhältnismäßigen zusätzlichen Belastungen führen. **39**

Das Bodenlager Oberaichen ist primär für Zwischenlagerung von Bodenmaterial aus der Rohrer Kurve vorgesehen. Ein Antransport aus anderen Baufeldern des Planfeststellungsabschnitts 1.3b wird nur in sehr geringem Maß stattfinden, da für die jeweiligen Baufelder eigene, jeweils in der Nähe liegende Flächen vorgesehen sind. Die Lagerung von Bodenmaterial aus anderen Maßnahmen ist nicht vorgesehen.

3.2 Bestandsstrecke - Technische Planung

In den Nachtstunden sind Bauarbeiten zu unterbrechen. **40**

Bauarbeiten während der Nachtstunden sind aus bautechnologischer Sicht nicht auszuschließen. Sie werden auf das notwendige Maß reduziert.

Der Einsatz von Güterzügen auf der Strecke 4861 ist auszuschließen. **41**

Der Einsatz von Güterzügen auf der Bestandsstrecke ist nicht vorgesehen. Geeignete Fahrzeuge zur Instandhaltung der Strecke sind jedoch zugelassen.

Aus Schall- und Erschütterungsschutzgründen ist eine maximale Befahrgeschwindigkeit der Strecke 4861 von nachts 60km/h und tagsüber 80 km/h einzurichten. **42**

Die Fahrgeschwindigkeit wird nicht auf max. 60 km/h nachts und 80 km/h tagsüber begrenzt, da das die Attraktivität des ÖPNV und des SPFV vermindern würde (längere Fahrzeiten, weniger Züge usw.).

3.3 Station 3. Gleis - Technische Planung

Die Ein- und Ausfädelung der Station 3. Gleis ist in der bisherigen Planung höhengleich und damit kapazitätsmindernd ausgeführt. **43**

Sowohl der Vorhabenträger als auch das Land Baden-Württemberg haben in unterschiedlichen eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen dargelegt, dass das "3. Gleis" die Leistungsanforderungen gänzlich erfüllt. Dessen höhengleiche Anbindung ist darin vollumfänglich berücksichtigt. [vgl. auch Randnummer 6 und 20]

3.4 Brand- und Katastrophenschutz

Wichtige Parameter bei der Evakuierungssimulation sind nicht offengelegt, damit ist das Ergebnis der Simulation auch nicht überprüfbar. **44**

Die Personenparameter sind in der Dynamischen Evakuierungssimulation (BPK-G069A-2011) unter Kap. 4 Personenbelegung und -verhalten genauestens beschrieben. Diese Verteilung stellt einen repräsentativen Bevölkerungsdurchschnitt dar, welcher durch das Programm voreingestellt ist und für die Betrachtungen eines Bahnhofes verwendet werden kann. Der repräsentative Bevölkerungsdurchschnitt berücksichtigt auch physisch Parameter zu Agilität, Laufgeschwindigkeit und Beweglichkeit.

Für die Simulationen wurden die Software Voreinstellungen für den Normalfall im Zufallsmodus verwendet, da diese Daten auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhen und den Durchschnitt der Bevölkerung widerspiegeln.

Den präsentierten Unterlagen fehlen gutachterliche Betrachtungen für den Brand- und Katastrophenfall. Der Einsatz der Software „Building Exodus“ erlaubt Einstellungen, die zu unrealistischen Simulationsergebnissen (bspw. Modus „stair packed“) führen. Durch das Fehlen von Unterlagen, Gutachten und das Vorenthalten der eigentlichen Simulation wird eine Überprüfung der Sachverhalte unmöglich gemacht. **45**

Die Planungsgrundlagen TSI wie auch EBA-Tunnelrichtlinie bauen auf dem Vierstufen-Sicherheitskonzept für Eisenbahntunnel auf. Sie fordern, dies berücksichtigend, bauliche, fahrzeugtechnische und organisatorische Maßnahmen für den Bau von Eisenbahntunnel. Diese sind Gegenstand der vorliegenden Planung.

Die Personenbelegung entspricht den Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamts (EBA-Leitfaden) auf Grundlage der maximalen Zugauslastung im Regelbetrieb. Es liegt ein 7 Wagen Doppelstockzug zugrunde.

Für Evakuierungssituationen ist der „gepackte" „Stair packed" Modus realistisch, da hier das primäre Bestreben, den Gefahrenbereich schnell zu verlassen, dominiert und Distanz-Probleme zurücktreten.

Der repräsentative Bevölkerungsdurchschnitt berücksichtigt auch physisch Parameter zu Agilität, Laufgeschwindigkeit und Beweglichkeit. Mobil eingeschränkte Personen mit hoher Beschränkung z.B. Rollstuhlfahrer werden in der Simulation nicht berücksichtigt; sie können sich selbsttätig und barrierefrei in die vorgesehenen und ausreichend lang brand- und rauchgeschützten Wartebereiche (F90/T30-RS) begeben, von dem aus sie durch die Einsatzkräfte der Feuerwehr evakuiert werden. Zudem verweisen wir auf die erwartete Hilfeleistung gemäß StgB § 323 c.

Building Exodus ist ein in der Fachwelt anerkanntes Simulationsprogramm für Personenstromanalysen. Die Eingangsparameter wurden für die Simulation mit dem EBA abgestimmt. Die Evakuierungszeiten werden in Korrelation zu den Verrauchungszeiten betrachtet. Insofern wurde eine 2,50 m raucharme Schicht über die Evakuierungszeit sichergestellt. Im Rahmen der Entrauchungssimulation wurde nachgewiesen, dass es bei dem anzunehmenden Brandereignis während der Selbstrettungsphase nur zu einer lokalen Verrauchung von 30-45 m (Bis zur 25. Minute) kommt. Eine lokale Verrauchung im Brandnahbereich ist physikalisch aufgrund der Raumhöhe unvermeidbar. Es stehen ausreichend Rettungswege für die Selbstrettungsphase zur Verfügung.

Die Eingangsparameter wurden für die Simulation mit dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmt. Die Nachweise zur Sicherheit werden auf Grundlage der DB-Regelwerke, die durch das Eisenbahn-Bundesamt baurechtlich eingeführt sind, mit allgemein anerkannten Verfahren durchgeführt.

Simulationen zur Entfluchtung und Verrauchung sind nicht Gegenstand der gesetzlichen Forderungen für Streckentunnelanlagen.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit eines schweren Brandereignisses in einem Bahntunnel ist keineswegs so vernachlässigbar gering wie die Vorhabenträgerin behauptet. **46**

Das Betriebssystem der Eisenbahn mit seiner Spurführung, dem Fahren im Raumabstand, seinen technischen Sicherheitseinrichtungen, einer modernen Leit- und Sicherungstechnik sowie dem Vorhandensein von geschultem Personal gestattet es, von Anfang an den Schwerpunkt auf Maßnahmen zulegen, die eine Ereigniswahrscheinlichkeit soweit wie möglich reduzieren bzw. ein eingetretenes Ereignis begrenzen; das wird erreicht durch die präventive und ereignismindernde Maßnahmen.

Warum wird bei der Station 3. Gleis im dazugehörigen Brandschutzkonzept von einem „Ganzheitlichen Ansatz“ gesprochen, der sich nur auf die Station bezieht? Warum werden im neuen Bahnhof Stuttgart oder im Fildertunnel andere Verfahren zur Rauchverdünnung im Brandfall angewandt? 47

Der Begriff und die Inhalte von ganzheitlichen Brandschutzkonzepten sind zwischen dem Eisenbahnbundesamt und der DB AG abgestimmt. Sie beziehen sich immer auf die jeweilige Personenverkehrsanlage, die ganzheitlich im Sinne der Vorgabengliederung zu bewerten ist. Diese sind im Brandschutzkonzept in der erforderlichen Planfeststellungstiefe erfasst.

3.5 Öffentliches Straßen- und Wegenetz

Bereits heute ist Leinfelden durch ein hohes Verkehrsaufkommen belastet. Durch die hinzukommenden LKW-Transporte zur Andienung des Bodenlagers wird diese Situation weiter verschärft. 48

Grundsätzlich können öffentliche Straßen durch Jedermann im Rahmen des Gemeingebrauchs genutzt werden. Das Baulogistikkonzept so ausgelegt, dass eine Nutzung von Ortsdurchfahrten weitgehend vermieden wird.

Für den LKW-Transport des Bodenaushubs der Baustelle Rohrer Kurve zum Bodenlager Oberaichen soll die Route über die L 1192/Schönbuchstr./Vaihinger Str. benutzt werden. Die Benutzung der Betriebsumfahrt Rohr mit Anschluss an die Bundesautobahn (BAB) 8 soll vom restlichen Baustellenverkehr benutzt werden, um diesen auf möglichst kurzem Wege der Bundesautobahn (BAB) 8 zuzuführen und eine Nutzung von Ortsdurchfahrten weitgehend zu vermeiden.

Der Vorhabenträger ist sich der weitreichenden Wirkung bauzeitlicher Eingriffe in das hoch belastete Straßennetz bewusst, und wird die Beeinträchtigungen auf das erforderliche Mindestmaß beschränken. Bei der konkreten Festlegung der einzelnen Maßnahmen werden die zuständigen Behörden einbezogen.

Alle vorgesehenen Baumaßnahmen sind so geplant, dass eine Beeinträchtigung des Individual- und des öffentlichen Verkehrs so gering wie möglich gehalten wird. Dabei ist nicht auszuschließen, dass auch der Individual- und öffentliche Verkehr in Einzelfällen Nachteile erfährt. Dies wird sich auf einen überschaubaren Zeitraum während Verkehrsspitzen beschränken und ist zumutbar.

Durch die Baumaßnahmen im Bereich Rohrer Kurve werden Feldwege unterbrochen, die als Wanderwege und Radwege tagtäglich von vielen Bürgern genutzt werden. 49

Die vorgesehene Nutzung der Waldwege im Bereich der Rohrer Kurve ist in der Unterlage 14.2.1 dargestellt. Eine darüberhinausgehende Nutzung von weiteren Wegen ist nicht beabsichtigt. Damit sind die bauzeitlichen Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung eindeutig erkennbar. Die Nutzung der zu Baustraßen ausgebauten Wander- und Radwege im Wald beidseits der Bundesautobahn (BAB) 8 wird während der gesamten Bauzeit nicht möglich sein. Da es aber Ausweichmöglichkeiten gibt, auch für die nicht mehr nutzbare Zuwegung des Bodenlagers Oberaichen, und kein dauerhafter Wegfall der Wegenutzung vorliegt, ist daher insgesamt nicht mit einer erheblichen Auswirkung auf die Erholungsfunktion zu rechnen. Die Planung sieht

vor, das vorhandene Wegenetz - sofern es durch die Baumaßnahmen unterbrochen wird - nach Abschluss der Bauarbeiten im Ursprungszustand und in gleicher Funktion wieder zur Verfügung zu stellen.

Durch bis zu 2x200 LKW An- und Abfahrten zum Bodenlager Oberaichen wird das hoch belastete Straßennetz noch weiter belastet. **50**

Die Anzahl der LKW-Fahrten beträgt ca. 100 Anfahrten und 100 Abfahrten innerhalb des Tageszeitraums in einem begrenzten Zeitraum. Dieser wird maßgeblich am Anfang und am Ende der Maßnahme während eines Zeitraums von ca. 3 Monaten erfolgen. In der Zwischenzeit werden es deutlich weniger als 100 An- und Abfahrten sein.

Die vorhandene Kanalisation in Oberaichen hat bereits aufgrund mangelnder Abflusskapazität zu Schäden durch Rückstau geführt. Eine weitere Belastung durch Wasser aus dem Bodenlager Oberaichen würde zu weiteren Schäden führen. **51**

Dass die Entwässerungsanlagen bereits im Bestand anscheinend nicht ausreichend dimensioniert sind, liegt nicht im Aufgabenbereich des Vorhabenträgers, sondern in dem des zuständigen Straßenbaulastträgers beziehungsweise der Stadt Leinfelden-Echterdingen.

Durch das Bodenlager Oberaichen wird die bestehende Abflusssituation (mit Mais- und Getreideacker) nicht verschlechtert, da die Oberbodenmieten durch die Bewurzelung (es werden tiefwurzelnde, stark wasserzehrende Pflanzen verwendet) des Oberbodens mehr Oberflächenwasser aufnehmen können und außerdem durch die Anlage der Mieten eine größere Oberfläche entsteht. Durch die überwiegend ganzjährige, bodenschützende Begrünung, die die Bodenerosion entscheidend verringert, wird der Zustand eher verbessert.

Im Zeitraum der Erstellung der Oberbodenmieten/des Bodenlagers wird eine zeitnahe Begrünung stattfinden, damit eine Bodenerosion nicht eintreten kann. Von der Ansaat bis zum Aufblühen kann es theoretisch zu einer Erosion (Wind oder Boden) kommen. Grundsätzlich wird die Winderosion jedoch durch die Begrünung der Mieten und des Bodenlagers vermieden.

Aufgrund von Einwendungen zum Standort des Bodenlagers Oberaichen wurde die Lage des Bodenlagers in Richtung Musberg verschoben. Dadurch verbessert sich sowohl der Schallschutz gegenüber den Anwohnern von Oberaichen und der Abstand der nördlichen Grenze des Bodenlagers wird um ca. 100 m vergrößert, was bedeutet, dass zwischen dem Bodenlager und Oberaichen wie bisher Ackerbau auf den Flächen betrieben werden kann. Um das Bodenlager werden Versickerungsanlagen angeordnet.

Durch das Bodenlager Oberaichen verläuft unterirdisch eine Hauptwasserleitung. Es wird befürchtet, dass die Leitung den Erddruck durch Befahrung und Lagerung von Oberboden nicht standhält. **52**

Um Beschädigungen an der Wasserleitung auszuschließen, ist vorgesehen, dass im Bereich des Schutzstreifens der Leitung kein Erdmaterial gelagert wird. Dort, wo die Leitung von Baufahrzeugen überfahren wird, sind Lastverteilungen vorzusehen, sodass ein zusätzlicher Lasteintrag auf die Leitung ausgeschlossen werden kann. Auch die Zugänglichkeit des Schutzstreifens wird über die gesamte Nutzungsdauer des Bodenlagers sichergestellt werden.

3.6 Bauablauf und Sperrpausen

Zu den erforderlichen Beschränkungen durch eingleisigen Verkehr und Vollsperrungen der Strecken zum Flughafen und nach Böblingen im Fern-/Regional- und S-Bahn-Verkehr konnten keine Angaben gefunden werden. Eine derart schlechte Qualität der Planunterlagen kann nur zu deren Ablehnung führen oder ist ein Formfehler der DB AG. **53**

Der Einwand ist unverständlich. Dass es bei Baumaßnahmen an Bestandsstrecken vereinzelt zu temporären Kapazitätsreduzierungen oder kurzfristigen Sperrungen kommt, ist normal und nicht Gegenstand der fachplanungsrechtlich notwendigen Konfliktbewältigung. Soweit die Auswirkungen auf den Schienenverkehr dieses Maß übersteigen (z.B. bei der temporären S-Bahn-Vollsperrung am Flughafen), sind sie in den Unterlagen ebenso dargestellt wie die Maßnahmen zu ihrer Bewältigung.

4 Immissionsschutz

Der Bau der Rohrer Kurve beeinträchtigt den Waldkindergarten Rohr über mehrere Jahre (Lärm, Verkehr mit Baumaschinen, Dreck und Gefährdungspotenzial). **54**

Die Befürchtung, der Waldkindergarten Rohr werde übermäßig beeinträchtigt, ist unbegründet. Die Bauarbeiten werden im Bereich der schon heute bestehenden Gleisanlagen durchgeführt. Diese befinden sich in einer Entfernung von ca. 300 m. Zwischen der Baustelle selbst und dem Waldkindergarten befindet sich ein Waldstück. Die Bauarbeiten werden daher optisch nicht wahrgenommen werden. Die Transportwege zur Baustelle werden ebenfalls deutlich entfernt vom Kindergarten angelegt. Die Lärmbelastung der Baustelle für den Kindergarten wird durch die Verpflichtung zur Einhaltung der AVV Baulärm auf ein in jedem Falle zumutbares Maß begrenzt.

Der Betrieb des Bodenlagers in Oberaichen führt zu Lärm, Staub und Abgasen in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung. **55**

Durch die im näheren Umfeld natürlich vorherrschenden Luftbewegungen erfolgt eine Verfrachtung und Verdünnung von zusätzlich in die Umgebung eingetragenen Luftschadstoffen. Damit werden die Konzentrationen der einschlägigen Immissionsgrenzwerte erfahrungsgemäß an der nächstgelegenen Wohnbebauung nicht überschritten.

Generell wird der Vorhabenträger die Staub- und Luftschadstoffimmissionen entsprechend seiner Verpflichtung gemäß § 22 BImSchG nach dem Stand der Technik begrenzen.

Die Auswirkungen von Emissionen (Schall, Erschütterungen, Luftschadstoffe) sind nach den geltenden Vorschriften begutachtet (siehe Unterlagen 16, 17 und 23 der Planfeststellungsunterlagen) und bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) beurteilt.

Die Anzahl der LKW-Fahrten beträgt ca. 100 Anfahrten und 100 Abfahrten innerhalb des Tageszeitraums in einem begrenzten Zeitraum. Dieser wird maßgeblich am Anfang und am Ende der Maßnahme während eines Zeitraums von ca. 3 Monaten erfolgen. In der Zwischenzeit werden es deutlich weniger als 100 An- und Abfahrten sein.

Darüber hinaus wird im Vorfeld der Bauausführung ein Staubschutzkonzept erstellt.

Bei Baumaßnahmen sind Immissionsbeeinträchtigungen nie völlig auszuschließen. Durch die vorgesehenen Schutzvorkehrungen wird aber sichergestellt, dass keine unzumutbaren Belastungen entstehen.

4.1 Schall

4.1.1 Methodik des Gutachtens zum Schall

Bereits heute ist die zumutbare Grenze der Belastung durch Lärm im Filderraum erreicht. Eine zusätzliche Belastung ist nicht hinnehmbar. **56**

Die Auswirkungen von Emissionen (Schall, Erschütterungen) sind nach den geltenden Vorschriften begutachtet (siehe Unterlagen 16 und 17 der Planfeststellungsunterlagen) und bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) beurteilt. Sämtliche gesetzliche Vorschriften werden eingehalten.

Die Unterlage 16.1 "Erläuterungsbericht Schallschutz - Betriebsphase" zeigt, welche umfangreichen aktiven Schallschutzmaßnahmen im Prognose-Planfall zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vorgesehen wurden. Es sind dies im Planfeststellungsabschnitt 1.3b neben herkömmlichen Schallschutzwänden Schallschutzmaßnahmen am Gleis wie das Verfahren "besonders überwachtes Gleis", Schienenstegabschirmungen sowie Schienenschmieranlagen. Restbetroffenheiten werden durch passive Schallschutzmaßnahmen geschützt.

Es ist zu erkennen, dass sich die Situation gegenüber dem Prognose-Nullfall durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen in Siedlungsgebieten zum Teil deutlich verbessern wird.

Durch den verringerten Radius der Gleise in der Rohrer Kurve wird es zu mehr „Kurvenquietschen“ kommen. Diesem Fakt wurde in den Schalltechnischen Untersuchungen nicht Rechnung getragen. **57**

Die Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen wurde nach Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)“ durchgeführt. Für Kurvenabschnitte wurden hiernach entsprechende Zuschläge zur Berücksichtigung der höheren Schallemissionen vergeben.

Die Vorbelastung im Bereich Oberaichen Süd mit 55 dB(a) tags ist gemäß des Lärmaktionsplans der Stadt Leinfelden-Echterdingen zu hoch angesetzt und darf daher nicht als projektspezifischer Richtwert herangezogen werden. **58**

Die Gesamtlärmuntersuchung weist in Unterlage 16.3.1.1 auf der Grundlage von abgestimmten Verkehrsmengen für den betreffenden Bereich eine Vorbelastung von deutlich mehr als 55 dB(A) am Tage aus. Dabei handelt es sich nicht um fassadenscharfe Aussagen, sondern es wird ein Überblick über die Belastung in dem betreffenden Bereich gegeben. Dabei spielt nicht allein die Bundesautobahn (BAB) 8, sondern maßgeblich die Vaihinger Straße eine Rolle. Auf dieser Grundlage erscheint der Ansatz des Richtwertes der AVV Baulärm für „Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind“, von 55 dB(A) gerechtfertigt.

4.1.2 Beeinträchtigung durch Schall

Der Betrieb des Bodenlagers Oberaichen wird es zu Lärmbelastungen durch Baumaschinen und LKW führen. **59**

Die Auswirkungen von Emissionen (Schall, Erschütterungen) sind nach den geltenden Vorschriften begutachtet (siehe Unterlage 16 und 17 der Planfeststellungsunterlagen) und bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) beurteilt. Sämtliche gesetzliche Vorschriften werden eingehalten, wo es notwendig ist werden Schutzmaßnahmen ergriffen.

Die Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm (Unterlage 16.4) empfiehlt für die Errichtung und den Abbau des Bodenlagers zur Reduktion der Immissionen lärmärmere Baugeräte einzusetzen und die Baumaßnahme auf den Tageszeitraum zu begrenzen. Weiterhin wurde eine optimale Anordnung des Bodenlagers unter schalltechnischen Gesichtspunkten entwickelt (siehe Kap. 3.7.5, Abbildung 1).

Damit es im Zuge der Errichtung und des Abbaus des Bodenzwischenlagers nicht zu unzulässigen Beeinträchtigungen durch Lärm kommt, sind nach 4.1 der AVV Baulärm Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen. So wird auf die Verwendung von Planierraupen mit Kettenwerk (Lärmquelle u.a. Quietschen der Ketten) aufgrund der durchgeführten Berechnungen verzichtet. Aus diesem Grund werden Baugeräte mit einem geringeren ausgewiesenen Schallleistungspegel (Radlader und Grader) eingesetzt und die Arbeiten am Bodenzwischenlager auf den Tageszeitraum begrenzt.

4.1.3 Gesamtlärmbetrachtung Straße/Schiene

Der geplante Mischverkehr auf der Bestandsstrecke führt zu zusätzlichen Immissionen in Form von Schienenverkehrslärm, Erschütterungen und sekundärem Luftschall. **60**

Die Auswirkungen von Emissionen (Schall, Erschütterungen) sind nach den geltenden Vorschriften begutachtet (siehe Unterlage 16 und 17 der Planfeststellungsunterlagen) und bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) beurteilt worden.

Im Rahmen der gesetzlichen Anforderungen werden Schutzmaßnahmen ergriffen. (z.B. Schallschutzwände, besonders überwachtes Gleis, Schienenstegabschirmungen, etc.) Detailliert sind diese Maßnahmen in der Unterlage 16.1 beschrieben und dargestellt. Infolge dessen führt das Vorhaben ganz überwiegend zu einer Verbesserung der Schallsituation entlang der bisher nicht mir Schallschutzmaßnahmen ausgestatteten Strecke 4861.

Die Zunahme von Erschütterungsimmissionen bleibt überwiegend unterhalb der kritischen Schwelle. Wo diese überschritten wird, sind Maßnahmen am Oberbau vorgesehen.

4.1.4 Lärmschutzmaßnahmen

Schallschutzwände aus Beton stören das Ortsbild und zerschneiden die Siedlung. **61**

Die Gestaltung der Schallschutzwände erfolgt, wie im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben, in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen unter Berücksichtigung der vorgegebenen technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, sowohl landschafts- als auch ortsbildverträglich. Die Abstimmungen hierzu erfolgen in den weiteren Planungsphasen.

Damit Lärmschutzmaßnahmen eine höhere Akzeptanz erfahren, sind Betroffene nicht mit meterhohen Mauern zu konfrontieren, sondern es sollen niedrige Schallschutzwände eingesetzt werden. **62**

Die Unterlage 16.1 "Erläuterungsbericht Schallschutz - Betriebsphase" zeigt, welche umfangreichen aktiven Schallschutzmaßnahmen im Prognose-Planfall zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vorgesehen wurden. Es sind dies im Planfeststellungsab-

schnitt 1.3b neben herkömmlichen Schallschutzwänden das Verfahren "besonders überwachtes Gleis", Schienenstegabschirmungen sowie Schienenschmieranlagen. Damit sieht der Vorhabenträger auch innovative Maßnahmen vor, gerade um eine Belastung der städtebaulichen Situation durch sehr hohe Lärmschutzwände nach Möglichkeit auszuschließen. Restbetroffenheiten werden durch passive Schallschutzmaßnahmen geschützt.

Die festgelegten aktiven Schallschutzmaßnahmen stellen das Ergebnis einer umfangreichen Verhältnismäßigkeitsprüfung (s. Unterlage 16.2) dar.

Da vorrangig die Lärmschutzansprüche der konkret Betroffenen zu erfüllen sind, konnte dabei auf Lärmschutzwände aber nicht vollständig verzichtet werden.

4.2 Erschütterungen

Durch die nun hinzukommenden Regional- und Fernverkehre auf der Bestandsstrecke nehmen die Beeinträchtigungen durch Erschütterungen zu. **63**

In der Erschütterungsprognose der Erschütterungstechnischen Untersuchung, Unterlage 17 der Planfeststellungsunterlagen, wurden die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der einzelnen Zuggattungen berücksichtigt.

Schutzmaßnahmen werden für die Bereiche vorgesehen, wo die Beurteilungskriterien nicht eingehalten werden.

Für die Beurteilung der durch Erschütterungen verursachten Einwirkungen auf bauliche Anlagen werden die Anhaltswerte der DIN-Norm 4150 (Erschütterungen im Bauwesen), Teil 3, herangezogen. Die Norm nennt Anhaltswerte, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden nicht zu erwarten sind. Sie liegen in der Größenordnung um etwa ein 20-faches über den Anhaltswerten zum Schutze von Menschen in Gebäuden nach der DIN-Norm 4150, Teil 2.

Die Ergebnisse der Prognoseberechnungen ergaben, dass im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt an keinem Gebäude Schäden oder Folgeschäden aus dem Betrieb der Bahnstrecke zu erwarten sind.

4.2.1 Staub und Luftschadstoffe

Für die Kontrolle der einzuhaltenden Grenzwerte für Feinstaub sollten im Bereich der Wohnbebauung am Bodenlager Oberaichen Messstellen errichtet werden. **64**

Eine gewisse Zunahme von Luftschadstoff-Konzentrationen im Nahbereich von LKW-Transportwegen ist sicher zu erwarten. Durch die im näheren Umfeld natürlich vorherrschenden Luftbewegungen erfolgt eine Verfrachtung und Verdünnung von zusätzlich in die Umgebung eingetragenen Luftschadstoffen. Damit werden die Konzentrationen der einschlägigen Immissionsgrenzwerte erfahrungsgemäß an der nächstgelegenen Wohnbebauung nicht überschritten.

Generell wird der Vorhabenträger die Staub- und Luftschadstoffimmissionen entsprechend seiner Verpflichtung gemäß § 22 BImSchG nach dem Stand der Technik begrenzen. So werden

z.B. lediglich Baumaschinen eingesetzt, die den Stand der Schadstoffminderungstechnik einhalten.

Darüber hinaus wird im Vorfeld der Bauausführung ein Staubschutzkonzept erstellt.

Bei Baumaßnahmen sind Immissionsbeeinträchtigungen nie völlig auszuschließen. Durch die vorgesehenen Schutzvorkehrungen wird aber sichergestellt, dass keine unzumutbaren Belastungen entstehen.

Aufgrund der untergeordneten Rolle des Bodenlagers Oberaichen sowie der überschaubaren Anzahl an Massentransporten wird es nicht erforderlich, eine Messstelle vorzusehen. Zum Vergleich: Selbst die Messstelle im Bereich der zentralen Baulogistik beim Nordbahnhof Stuttgart, an der eine vielfach größere Menge an Massenumschlägen und LKW-Verkehren erfolgt, überschreitet nicht die zugelassenen Immissionsgrenzwerte.

4.2.2 Luftverunreinigungen, Feinstaub

Die Nutzung der Anrainergrundstücke an das Bodenlager Oberaichen wird durch die Staubbelastung eingeschränkt. **65**

Der Vorhabenträger unterliegt der Pflicht, schädliche Umwelteinwirkungen aus dem Baubetrieb nach Möglichkeit zu vermeiden (§ 22 BImschG). Durch die hierzu erforderlichen Maßnahmen können die einschlägigen Beurteilungskriterien eingehalten werden.

Die Baustraßen werden technisch so ausgeführt, dass sie den Vorgaben an eine sichere und staubarme Baustelle genügen. Im Ausfahrtsbereich liegende verschmutzte Straßenabschnitte werden nach Bedarf gereinigt.

Zur Verringerung der Belastung durch Stäube ist als Vermeidungsmaßnahme die Durchführung der Bauarbeiten mit stärkerer Staubentwicklung (Lagerung und Transport) bei feuchter Witterung oder die Bewässerung der Bauflächen bei Trockenheit vorgesehen.

5 Naturschutz und Landschaftspflege

5.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die denkmalgeschützten Grenzsteine, die den Grenzverlauf zwischen den früheren Gemeinden Rohr und Möhringen markieren, sind zu erhalten. **66**

Die Grenzsteine im ehemaligen Bachbett des Hagelsbrunnenbaches im Bereich km 0,6+15 - 0,7+10 werden während der Bauzeit gemäß der Angaben in Unterlage 4 unter der Bauwerksnummer 3b.14.2401 gesichert/versetzt. Sie sind im Lageplan der Gleisplanung (Unterlage 3.2) dargestellt.

Die denkmalgeschützten Grenzsteine werden in die Umweltverträglichkeitsstudie aufgenommen. Die Bewertung der Umweltverträglichkeit des Bauvorhabens wird sich dadurch jedoch nicht ändern.

5.1.1 Gebietsschutz

Die Baumaßnahmen in der Rohrer Kurve zerstören den Wald und mindern massiv seinen Wert als Klimafaktor und Schutz vor Lärm sowie vor Abgasen. Sie stellt für die Anwohner also auch für die Natur eine Zumutung dar. Die angebotenen Ausgleichsmaßnahmen sind „Augenwischerei“. **67**

Der für die Durchführung der Baumaßnahme unvermeidbare Eingriff in den Wald ist durch die Ausgleichsmaßnahmen sowohl waldrechtlich als auch naturschutzfachlich vollständig ausgeglichen.

Die Ausgleichsmaßnahmen werden durch die Planfeststellungsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt, darauf überprüft, ob sie eine gegenüber dem Eingriff angemessene Kompensation bewirken. Dabei wird auch die konkrete Erholungsfunktion in den Blick genommen. Ein Waldausgleich unmittelbar angrenzend an die Rohrer Kurve war wegen fehlender Flächen nicht möglich, ist aber auch rechtlich nicht zwingend erforderlich. Es genügt ein Ausgleich im entsprechenden Landschaftsraum. Die Durchführung wird vom Eisenbahn-Bundesamt überwacht. Der Vorwurf der „Augenwischerei“ ist somit nicht gerechtfertigt.

Der Bachlauf des Hagelsbrunnen ist als „Waldbiotop“ kartiert worden. Damit steht er unter dem gesetzlichen Biotopschutz. **68**

Der bautechnisch bedingte Eingriff in den Hagelsbrunnenbach an der Rohrer Kurve wurde im Landschaftspflegerischen Begleitplan umfassend ermittelt und nachvollziehbar dargelegt. Der Traubenkirschen-Erlen-Eschenwald als "Waldbiotop" wird auf 103 m² nur in sehr geringem Umfang vorübergehend für das Baufeld überbaut. Auch durch die dauerhafte Überbauung auf 63 m² im Zuge der Herstellung einer Mulde bzw. eines Weges wird der Traubenkirschen-Erlen-Eschen-Wald, als Biotoptyp sehr hoher Bedeutung und nach § 30 BNatSchG und § 30a LWaldG B-W geschützte Fläche, nur in sehr geringem Umfang betroffen. Der Verlust des Traubenkirschen-Erlen-Eschenwaldes am Hagelsbrunnenbach wurde als erheblich beurteilt.

Im Bereich der baubedingten Inanspruchnahme ist nach Abschluss der Bauarbeiten grundsätzlich die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes (Rekultivierungsflächen) vorgesehen.

So wird der Traubenkirschen-Erlen-Eschenwald auf 103 m² wiederhergestellt. Der Vorhabenträger geht davon aus, dass die wiederhergestellten Flächen nach Umsetzung der Maßnahme in einem angemessenen Zeitraum wieder eine ähnliche Wertigkeit wie vor der Maßnahme erreichen können.

Die dauerhafte Überbauung des Traubenkirschen-Erlen-Eschen-Waldes auf 63 m² wird in der Rohrer Kurve innerhalb der Ausgleichsmaßnahme 039_A (Zielbiotop- und Nutzungstypen u.a. 52.20 Sumpfwald/Feuchtwald, 42.30 Gebüsch feuchter Standorte) kompensiert.

Die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst solche Genehmigungen, die "noch" erforderlich sind, um den Bau der beantragten Eisenbahninfrastruktur zu ermöglichen. Das bedeutet, dass der Planfeststellungsbeschluss alle anderen, an und für sich notwendigen Genehmigungen (z. B. wasserrechtliche Erlaubnisse, naturschutzrechtliche Befreiungen) ersetzt. Die Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen wird somit mit diesem Verfahren abgedeckt.

5.1.2 Untersuchungsraum Aspekte Flora

Die Darstellung der Waldflächen im Planfeststellungsantrag ist nicht nachvollziehbar oder falsch. Hier gibt die DB AG an, mehr Böden im Vergleich zu 2013 zu beanspruchen, aber weniger Wald. Außerdem ist ein heute gepflanzter Wald dem heutigen auf 30-40 Jahre nicht gleichwertig. **69**

Der bautechnisch bedingte Eingriff in die Waldflächen an der Rohrer Kurve wurde im Landschaftspflegerischen Begleitplan umfassend ermittelt und nachvollziehbar dargelegt. Sofern der Einwender geltend macht, dass die ermittelten Verluste an Wald und Boden im Vergleich zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 aus dem Jahr 2013 unterschiedlich ausfallen, ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Planung im Planfeststellungsabschnitt 1.3b sowohl um eine grundlegend überarbeitete technische Planung als auch daran entsprechend überarbeitete Umweltplanung handelt. So z.B. weist die technische Planung im Planfeststellungsabschnitt 1.3b, gegenüber dem Planfeststellungsabschnitt 1.3, einen geringeren Flächenumfang auf, v.a. die baubedingte Inanspruchnahme fällt kleiner aus, da die Planung daraufhin optimiert wurde. Auch die Beeinträchtigung natürlicher Böden im Bereich der Rohrer Kurve, ohne anthropogen stark veränderte und versiegelte Böden, fällt im Planfeststellungsabschnitt 1.3b mit 5,16 ha, gegenüber dem Planfeststellungsabschnitt 1.3 mit 5,37 ha, geringer aus.

Der Verzögerungseffekt zwischen Pflanzung von Jungbäumen und ökologischen Wirkungen von Altbäumen (sog. time lag) wurde bei der naturschutzrechtlichen Eingriff-Ausgleichsbilanzierung nach der Ökokonto-Verordnung Baden-Württemberg (GBl. Baden-Württemberg 2010) berücksichtigt und führt entsprechend zu einem höheren Ausgleichsbedarf.

5.1.3 Wechselwirkungen

Waldgebiete im Allgemeinen, und das Waldgebiet der Rohrer Kurve im Speziellen, sorgen für Kühlung und haben eine Luftfilterfunktion. Durch die bauzeitlichen und permanenten Eingriffe in dieses Gebiet gehen diese Funktionen verloren. **70**

Der Vorhabenträger verkennt nicht, dass der Wald im Bereich der Rohrer Kurve auch klimatische und lufthygienische Funktion wahrnimmt. Der bautechnisch bedingte Eingriff sowohl in die Waldflächen als auch in die Schutzfunktionen des Waldes im Bereich der Rohrer Kurve wurden

im Landschaftspflegerischen Begleitplan umfassend ermittelt und nachvollziehbar dargelegt. Unmittelbare Waldumwandlung nach § 9 LWaldG erfolgt auf insgesamt 4,04 ha (1,43 ha bauzeitlich, 2,61 ha dauerhaft). Dieser für die Durchführung der Baumaßnahme unvermeidbare Eingriff in den Wald wird durch die Kompensationsmaßnahmen sowohl waldrechtlich als auch naturschutzrechtlich vollständig kompensiert. Eine Ersatzaufforstung in räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff ist nicht möglich, da sich das Vorhaben innerhalb eines großräumigen zusammenhängenden Waldes der Rohrer Kurve befindet. Der Bereich, in dem Ersatzpflanzungen für Waldverluste vorgenommen werden, ist nicht auf das betroffene Waldgebiet begrenzt, sondern kann den vom Vorhaben betroffenen Gesamtraum, unter Berücksichtigung des jeweiligen Naturraums, in Anspruch nehmen. Die ca. 2,61 ha große Ersatzaufforstung wird im gleichen Naturraum (3. Ordnung D58 Schwäbisches Keuper-Lias-Land) in der Gemarkung Schechingen, Lkr. Schwäbisch Gmünd, umgesetzt. Im Bereich der Rohrer Kurve, und somit in Eingriffsnähe, werden auf 1,12 ha Gestaltungsmaßnahmen zum funktionalen Waldausgleich durchgeführt. Durch Wiederherstellung eines günstigen Zustandes des Biotops „Rohrer Sandgrube südl. Rohr" (039_A) und "Anlage eines Waldrandes" (038_A) auf einer gehölzfreien Fläche innerhalb des Waldes werden auch die klimatische und lufthygienische Funktion des Waldes deutlich aufgewertet.

5.1.4 Besonders geschützte Gebiete und Strukturen

Der geplante Standort des Bodenlagers befindet sich an der Grenze zu einem Naturdenkmal. **71**

Das flächige Naturdenkmal "Hohlweg an der Albstraße" am südlichen Ortsrand von Oberaichen wurde im Zuge des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 18.1) erfasst sowie die Auswirkungen des Bodenlager auf dieses untersucht. Durch die Umplanung am Bodenlager Oberaichen im Zuge des Planänderungsverfahrens 1 vergrößert sich der Abstand des Bodenlagers von der Abgrenzung des Naturdenkmal von ca. 15 m auf ca. 120 m. Eine Beeinträchtigung bzw. ein Konflikt sind aufgrund der Entfernung nicht gegeben. Vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastung durch die unmittelbar angrenzende Ortsbebauung ist die visuelle Beeinträchtigung durch das temporär betriebene Bodenlager als unerheblich zu betrachten.

5.2 Landschaftspflegerische Begleitplanung - Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleichsmaßnahmen wie Ersatzaufforstungen an Orten, die weit von den Eingriffsflächen entfernt sind, erfüllen Ihren Zweck nicht. **72**

Eine Ersatzaufforstung in räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff ist nicht möglich, da sich das Vorhaben innerhalb eines großräumigen zusammenhängenden Waldes der Rohrer Kurve befindet. Der Bereich, in dem Ersatzpflanzungen für Waldverluste vorgenommen werden, ist nicht auf das betroffene Waldgebiet begrenzt, sondern kann den vom Vorhaben betroffenen Gesamtraum, unter Berücksichtigung des jeweiligen Naturraums, in Anspruch nehmen.

Die ca. 2,61 ha große Ersatzaufforstung wird im gleichen Naturraum (3. Ordnung D58 Schwäbisches Keuper-Lias-Land) in der Gemarkung Schechingen, Landkreis Schwäbisch Gmünd, umgesetzt und dient dem naturalen, flächengleichen forstrechtlichen Ausgleich der Eingriffe in den Biotoptyp Wald bzw. in Wald im Sinne des LWaldG in der Rohrer Kurve sowie dem natur-

schutzrechtlichen Ersatz und damit auch der Kompensation für Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima. Im Bereich der Rohrer Kurve, und somit in Eingriffsnähe, werden auf 1,12 ha Gestaltungsmaßnahmen zum funktionalen Waldausgleich durchgeführt. Durch Wiederherstellung eines günstigen Zustandes des Biotops „Rohrer Sandgrube südl. Rohr" (039_A) und Anlage eines Waldrandes (038_A) auf einer gehölzfreien Fläche innerhalb des Waldes wird die Klimafunktion des Waldes deutlich aufgewertet.

5.3 Klima und Luft

In den Planfeststellungsunterlagen finden sich keine Hinweise zu Kaltluftentstehungsgebieten und die Einflüsse des Bodenlagers darauf. **73**

In Unterlage 23 (Klima und Lufthygiene) wird auch auf Kaltluftentstehungsgebiete eingegangen. Erhebliche Beeinträchtigungen durch das (temporäre) Bodenlager werden nicht gesehen.

5.4 Wasserwirtschaft

5.4.1 Grundwasser

Im Bereich der Flughafenkurve werden Einflüsse auf die Grundwasserversorgung durch das geplante Tunnelbauwerk befürchtet. **74**

Dauerhafte Veränderungen im Grundwasser sind auszuschließen, da keine dauerhaften Grundwasserableitungen vorgesehen werden (Tunnelbauwerke werden wasserdicht erstellt). Einer Veränderung der Grundwasserfließrichtung bzw. der Grundwasserstockwerksgliederung wird durch spezielle Unter- und Überströmungsanlagen, die mit den Wasserbehörden abgestimmt wurden, entgegengewirkt.

5.4.2 Oberflächengewässer

Der Bereich des Langwieser Sees ist einerseits aus Gründen des Natur- und Artenschutzes und andererseits auch bezüglich des Gewässerschutzes von besonderer Bedeutung. Dies gilt vor allem für die von der Flughafenkurve betroffenen Retentionsbecken. Auch ist seine Eignung für die Naherholung, trotz der Lage nahe der Störquelle Bundesautobahn (BAB) 8, im insgesamt hoch belasteten Filderraum nicht zu unterschätzen. Der See ist als flächenhaftes Naturdenkmal ausgewiesen und unterliegt somit dem besonderen gesetzlichen Schutz. **75**

Die geohydraulischen Verhältnisse im Bereich des Langwieser Sees sind im Vorfeld der Planfeststellung mit den zuständigen Wasserbehörden ausführlich diskutiert und untersucht worden. Die hydrogeologische Situation im Bereich Langwieser See ist geklärt.

Entsprechend der nunmehr vorgesehenen Nebenbestimmung wird im Rahmen der Beweissicherung Wasser eine entsprechende Wasserbilanz bzw. das geforderte Handlungskonzept vor Baubeginn vorgelegt.

Im Zuge der vertieften Trassenplanung wurde durch punktuelle Trassenoptimierungen und gezielte Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen die Beanspruchung des Flächennaturdenkmals Langwieser See und des Feuchtbiotopes am Langwieser See auf ein unvermeidbares Mindestmaß reduziert. In seiner Umgebung werden Rohre zur Aufnahme der bauzeitlich erforderlichen Entwässerungsmaßnahmen unterirdisch verlegt. Nur auf wenigen m² wird das Naturdenkmal

bauzeitlich durch den Seitenstreifen der Trasse beansprucht. Dem Vermeidungs-/Minimierungsgebot (§ 13 BNatSchG) wurde im Zusammenhang mit dem Gesamtausgleich Rechnung getragen. Die Ökokontoverordnung wurde dabei zugrunde gelegt. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die durch die Baumaßnahme betroffenen Flächen rekultiviert und der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt.

5.5 Geologie

Durch das Bauvorhaben werden Einflüsse auf die mineralwasserführenden Bodenschichten erwartet. **76**

Der Planfeststellungsabschnitt 1.3b liegt außerhalb des Funktionsraums der Heil- und Mineralwasservorkommen von Stuttgart Bad Cannstatt und Berg. Auswirkungen auf das "Mineralwasser" können somit ausgeschlossen werden.

5.6 Bodenschutz

Es besteht die Befürchtung, dass die Lagerung des Bodens in Mieten nicht fachgerecht erfolgt, der gelagerte Boden während der Lagerung Schaden nimmt. Eine Projektbegleitung durch das Landwirtschaftsamt als Qualitätsgarantie für den Boden wird gefordert. **77**

Nach den Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamts im Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung (Stand: Juli 2015) ist bei der Bestellung der umweltfachlichen Bauüberwachung auch die bodenkundliche Baubegleitung (Boden/Abfall) enthalten. Diese Vorgabe ist vom Vorhabenträger einzuhalten (siehe hierzu Umweltleitfaden Teil VII, Anlage 4). Vor Einleitung der Baumaßnahmen erfolgt eine Benennung der beauftragten Fachkräfte einschließlich sachdienlicher Angaben zu deren Qualifikation, sofern die Fachkraft dem Eisenbahn-Bundesamt noch nicht bekannt ist. Ein zusätzlicher Nachweis gegenüber dem bzw. eine Begleitung durch das Landwirtschaftsamt ist nicht erforderlich und wird daher abgelehnt.

5.7 Bodenverwertung

Es wird gefordert, den An- und Abtransport der Erdmassen aus der Rohrer Kurve über den Schienenweg erfolgen zu lassen. **78**

Der geforderte Abtransport der Massen über die Schiene würde voraussetzen, dass im Bereich der Baufelder entsprechende Verladeeinrichtungen einschließlich Ladegleise geschaffen würden. Dies ist aufgrund der relativ geringen an der Rohrer Kurve anfallenden Massen sowohl hinsichtlich der zusätzlich notwendigen Eingriffe als auch in wirtschaftlicher Hinsicht nicht vertretbar. Außerdem würde es zu starken betrieblichen Beeinträchtigungen durch die notwendigen Rangierfahrten auf den beiden bestehenden Strecken führen. Der Vorhabenträger lehnt einen Massentransport über die Schiene daher ab.

5.8 Landschaftsbild und Erholung

Der Landverbrauch der Baumaßnahmen, insbesondere bezogen auf den wertvollen Filderboden, ist nicht akzeptabel. **79**

Der Forderung nach Reduzierung der zum Bau erforderlichen Flächen auf ein Minimum ist mit der Planung bereits Rechnung getragen. Die Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen wurden bereits, soweit möglich, innerhalb des Baufelds angelegt. Darüber hinaus werden nur Flächen in Anspruch genommen, die für die Bauabwicklung zwingend erforderlich sind. Die Baustelleneinrichtungsflächen wurden so gewählt, dass sie in der Nähe der umzusetzenden Maßnahme liegen, ebenso ist eine Zuwegung zum übergeordneten Straßennetz unabdingbar. Eine weitere Verringerung der Flächen würde zu erheblichen Erschwernissen der Bauabwicklung führen. Der damit verbundene erhebliche zusätzliche Aufwand wäre unverhältnismäßig.

Eine fachgerechte Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen der Landwirtschaft ist vorgesehen. Eine nachhaltige Minderung der Eignung von fachgerecht rekultivierten Flächen für die Landwirtschaft wird seitens des Vorhabenträgers nicht erwartet, da die betroffenen Böden fachgerecht abgeschoben und zwischengelagert, wiederum getrennt nach Bodenschichten wieder aufgetragen und gelockert werden. Um dies zu gewährleisten, werden Fachunterlagen zum Thema Umgang mit kulturfähigem Boden, u.a. DIN 19731 Bodenbeschaffenheit – Verwertung von Bodenmaterial, DIN 18915 Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten oder die Untersuchung des Umweltministeriums Baden-Württemberg „Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens bei Flächeninanspruchnahmen“ entsprechend der Hinweise in Kap. 10.1.2.2 der Unterlage 18.1 beachtet bzw. angewandt. Zudem wird die Einhaltung der fachlich erforderlichen Vorgaben durch die umweltfachliche Bauüberwachung, die auch die bodenkundliche Begleitung enthält, sichergestellt.

Durch das neu zur Planung hinzugekommene Überwerfungsbauwerk in der Rohrer Kurve wird noch mehr Wald dauerhaft in Anspruch genommen. **80**

Bezüglich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Erholung ist festzuhalten, dass im Zuge der vertieften Trassenplanung durch punktuelle Trassenoptimierungen und gezielte Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen die Beanspruchung der Waldbestände in der Rohrer Kurve auf ein unvermeidbares Mindestmaß minimiert wurde. Durch die Maßnahme 008_V „Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen (Wald)“ werden die im Bereich der Rohrer Kurve bauzeitlich in Anspruch genommenen Waldflächen unmittelbar nach Bauende aufgeforstet und dadurch wieder Erholungsfunktion übernehmen.

Der zwischen Neubaustrecke und S-Bahn vorhandene Laub- und Mischwald wird nicht vollständig verschwinden. Auf ca. 250 m Länge wird der dort bislang geschlossene Waldbestand geöffnet. Die dadurch entstehende Schneise ist ca. 20 – 50 m breit. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die bestehenden Rad- und Wegebeziehungen wiederhergestellt. Der zwischen den Bahntrassen eingeschlossene Bereich wird durch einen neuen Wirtschaftsweg erschlossen. Die Erfüllung von bisherigen Waldfunktionen, einschließlich der (Nah-)Erholungsfunktion, in der Innenfläche des Gleisdreiecks ist auch weiterhin gewährleistet.

Eine Ersatzaufforstung in räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff ist nicht möglich, da sich das Vorhaben innerhalb eines großräumigen zusammenhängenden Waldes der Rohrer Kurve befindet. Der Bereich, in dem Ersatzpflanzungen für Waldverluste vorgenommen werden, ist nicht auf das betroffene Waldgebiet begrenzt, sondern kann den vom Vorhaben betroffenen Gesamtraum, unter Berücksichtigung des jeweiligen Naturraums, in Anspruch nehmen. Die ca.

2,61 ha große Ersatzaufforstung wird im gleichen Naturraum umgesetzt und dient dem naturalen, flächengleichen forstrechtlichen Ausgleich der Eingriffe in den Biotoptyp Wald bzw. in Wald im Sinne des LWaldG in der Rohrer Kurve sowie dem naturschutzrechtlichen Ersatz. Im Bereich der Rohrer Kurve, und somit in Eingriffsnähe, werden auf 1,12 ha Gestaltungsmaßnahmen zum funktionalen Waldausgleich durchgeführt. Durch Wiederherstellung eines günstigen Zustandes des Biotops „Rohrer Sandgrube südl. Rohr" und Anlage eines Waldrandes wird die Erholungsfunktion des Waldes deutlich aufgewertet.

6 Private Belange

Für die Inanspruchnahme meines Grundstücks fordere ich eine angemessene Entschädigung. **81**

Im Planfeststellungsverfahren wird nicht über die Entschädigung für die Inanspruchnahme von Grundstücken entschieden. Diese Entscheidung ist einem gesonderten Verfahren im Nachgang zur Planfeststellung vorbehalten. Der Vorhabenträger wird mit den betroffenen Eigentümern und Nutzern individuell Kontakt aufnehmen, um die Grundstücksinanspruchnahme und die Fragen der Entschädigung möglichst einvernehmlich auf der Grundlage des Enteignungsentschädigungsrechts zu regeln. Kommt eine Einigung nicht zustande, entscheidet hierüber das Regierungspräsidium Stuttgart als Enteignungsbehörde.

Bei der Einrichtung eines Schienenersatzverkehres muss dieser mindestens die gleichen Qualitätsstandards bezüglich Taktung, Fahrzeiten, Zuverlässigkeit und Direktheit wie die bestehende S2-Linie erfüllen. **82**

Die bauzeitlichen Eingriffe in den S-Bahn-Betrieb werden bestmöglich minimiert, rechtzeitig abgestimmt und Lastspitzen berücksichtigt.

Die Einschränkungen werden durch Schienenersatzverkehre nach den üblichen Regelungen bestmöglich gemindert. Dabei ist auch die Verstärkung bestehender Linien zu prüfen.

Ein Schienenersatzverkehr wird die ausfallenden Verbindungen (S2, bzw. S3) weitgehend kompensieren. Die Kapazität, Taktung und Fahrzeiten werden mit dem Betreiber abgestimmt. Inwiefern neue Linien bereitgestellt werden oder die bestehenden verstärkt werden, wird sich im Rahmen der Abstimmung ergeben. Einzelne Komfort- und Qualitätseinbußen können grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden.

Es wird befürchtet, dass das Bodenlager Oberaichen den Wohnwert stark einschränken wird, was zu Mietminderungen und Wertminderungen der Immobilien führt. **83**

Das Fachplanungsrecht sieht die Kompensation von Vermögenseinbußen aufgrund mittelbarer vorhabenbedingter Beeinträchtigungen (z.B. durch Lärm oder Staub) nur unter besonderen Bedingungen vor. Eine solche Kompensation kommt danach nur in Betracht, wenn die Beeinträchtigung nach den einschlägigen Regelungen unzumutbar ist und nicht aufgrund realer Schutzvorkehrungen verhindert werden kann (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG). Soweit Beeinträchtigungen die Zumutbarkeitsschwelle nicht erreichen, besteht hinsichtlich der von ihnen verursachten Vermögenseinbußen auch kein Anspruch auf finanzielle Kompensation. Bei weitem nicht jeder vorhabenbedingte wirtschaftliche Nachteil ist daher entschädigungspflichtig.

Eine Wertminderung des Hauses / der Immobilie wird aus Sicht des Vorhabenträgers durch das temporär angelegte Bodenlager und die damit verbundenen Arbeiten nicht erfolgen.

Auch Ansprüche hinsichtlich einer Mietminderung sind aufgrund des temporären Bodenlagers aus Sicht des Vorhabenträgers nicht gerechtfertigt.

Es besteht die Forderung fortlaufend eine Anlaufstelle für Betroffenheiten durch die Bauarbeiten, im Sinne einer Beschwerdemanagementstelle, erreichbar zu haben. **84**

Der Vorhabenträger unterhält die "BauInfo", die rund um die Uhr erreichbar ist und Beschwerden von Betroffenen etc. an die zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiterleitet.

6.1 Landwirtschaft

Der Landwirtschaft sind bereits durch den Planfeststellungsabschnitt 1.3a viele Ackerflächen verloren gegangen. Die nun im Planfeststellungsabschnitt 1.3b geplanten Ausgleichsmaßnahmen, Baustellenzufahrten, Lagerplätze für Baumaterialen etc. wirken sich weiter nachteilig auf die Landwirtschaft aus. **85**

Der Vorhabenträger ist sich der Betroffenheit der Landwirtschaft bewusst. Bei der Planung wurde dem Minimierungsgebot gemäß § 13 BNatSchG, soweit wie möglich, Rechnung getragen. Die dauerhaft und bauzeitlich in Anspruch zu nehmenden Flächen wurden auf eine unverzichtbare Mindestgröße begrenzt. Allerdings lässt sich eine vollständige Vermeidung des Zugriffs auf landwirtschaftliche Nutzflächen nicht realisieren.

Das Bauwerk Tunnel Flughafenkurve verläuft auf den Fildern unterirdisch und führt damit zu keinem dauerhaften Verlust von wertvollen Ackerböden im Planfeststellungsabschnitt 1.3b. Eine fachgerechte Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen der Landwirtschaft ist vorgesehen. Eine nachhaltige Minderung der Eignung von fachgerecht rekultivierten Flächen für die Landwirtschaft wird seitens des Vorhabenträgers nicht erwartet, da die betroffenen Böden fachgerecht abgeschoben und zwischengelagert, wiederum getrennt nach Bodenschichten wieder aufgetragen und gelockert werden. Um dies zu gewährleisten, werden Fachunterlagen zum Thema Umgang mit kulturfähigem Boden, wie z.B. die Untersuchung des Umweltministeriums Baden-Württemberg „Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens bei Flächeninanspruchnahmen“ und die Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung" (LUBW 2012) entsprechend der Hinweise in Kap. 10.1.2.2 der Unterlage 18.1 beachtet bzw. angewandt.

Zudem wird die Einhaltung der fachlich erforderlichen Vorgaben durch die umweltfachliche Bauüberwachung, die auch die bodenkundliche Begleitung enthält, sichergestellt. Der öffentliche Belang der Landwirtschaft wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie unter dem Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter / Kap. 7.7.2 Land- und Forstwirtschaft berücksichtigt sowie die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Produktion bewertet. Die Betroffenheit des öffentlichen Belanges der Landwirtschaft wurde somit ausreichend gewürdigt.

Die bestehenden Be- und Entwässerungsleitungen für die Landwirtschaft müssen erhalten, gesichert oder neu angelegt werden. **86**

Die landwirtschaftlich erforderlichen Be- und Entwässerungsleitungen werden in ihrer Funktion erhalten. Dies trifft nicht auf solche Flächen zu, die durch die Baumaßnahme vorübergehend oder dauerhaft in Anspruch genommen werden. Über die Funktionssicherung und den damit verbundenen Aufwand wird mit den betroffenen Landwirten eine Vereinbarung getroffen. Dabei werden die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die vorhandenen Leitungen berücksichtigt.

6.2 Feldwegenetz, Erschließung, Umwege

Der Bau des Tunnels Rohrer Kurve beeinträchtigt die Erholungsfunktion, weil wesentliche Radwegeverbindungen entfallen. **87**

Mehr als bauzeitbedingte Beeinträchtigungen entstehen für das Radwegenetz nicht. Die Radwege bleiben dauerhaft erhalten und stehen nach Ende der Bauzeit wieder uneingeschränkt zur Verfügung.

Der landwirtschaftliche Verkehr ist während der Bauzeit aufrecht zu erhalten. Unzumutbare Umwege für die Landwirtschaft sind zu vermeiden. Feldwege mit gemeinsamer Nutzung müssen so ausgebaut werden, dass landwirtschaftlicher, Rad- und Fußgängerverkehr möglich sind. **88**

Das Gesamtkonzept zur Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs ist in Anlage 14 beschrieben. Der landwirtschaftliche Verkehr wird bauzeitlich aufrechterhalten, soweit ein Weg nicht ohnehin dauerhaft verlegt oder ersetzt wird. Eine Mitnutzung der Baustraßen ist vorgesehen. Die Wege werden anschließend wiederhergestellt. In den Fällen, in denen die Baustraßen auch von Fußgänger- und Radfahrerverkehr mitgenutzt werden, wird eine bauliche Abtrennung das sichere Nebeneinander des Bau- und landwirtschaftlichen Verkehrs einerseits und des Fußgänger- und -Radfahrerverkehrs andererseits ermöglichen.

7 Einwendungen aus dem 1. Planänderungsverfahren

Der Bahntunnel zwischen Echterdingen und Flughafen ist nur für den S-Bahn-Querschnitt ausgelegt und kann nur aufgrund einer Ausnahmegenehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur im Mischverkehr betrieben werden. 89

Mit Bescheid vom 12.11.2018 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Ausnahmegenehmigung unbefristet erteilt. Diese betrifft nur zwei Tunnelabschnitte der Strecke 4861 (Tunnel Echterdingen und Tunnel Flughafen). Sie konnte erteilt werden, weil Sicherheitsbedenken nicht bestehen. Über einen Auflagenvorbehalt hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sichergestellt, dass nachgesteuert werden kann, falls sich beim Betrieb Unzuträglichkeiten ergeben sollten. Um solche zu erkennen, sieht der Bescheid Meldepflichten vor.

Werden später dem Alter des Tunnels geschuldete Sanierungsmaßnahmen erforderlich, wird angestrebt werden, den Tunnel so zu sanieren, dass die Ausnahmegenehmigung nicht mehr notwendig ist.

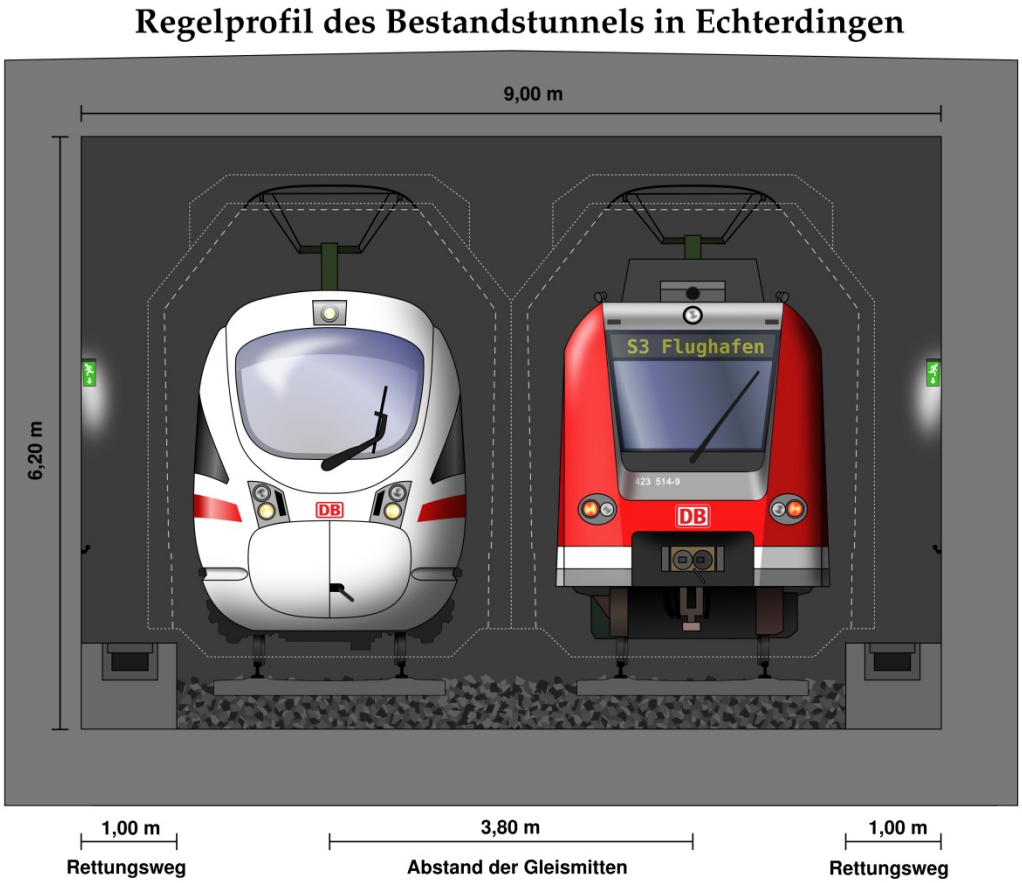

Abbildung 4: Ein Blick in den, von der nun unbefristeten Ausnahmegenehmigung berührten, Tunnel Echterdingen: Fern- und Regionalzüge sind schmaler als die heute verkehrenden S-Bahnen.

Im Rahmen der Erweiterung der heutigen S-Bahnstation Terminal am Flughafen beantragt die Bahn, den Flughafen für eine Zeit von 12 - 14 Monaten nicht mit S-Bahnen an-zufahren, um in dieser Zeit den S-Bahn-Bestandstunnel teilweise abzubrechen und neu zu bauen. Die als Ersatzverkehr von der Vorhabenträgerin unterstellte Nutzung der Stadtbahnlinien U6 und U17 kann den Verkehr nicht aufnehmen.

Der Vorhabenträgerin ist überzeugt, dass auch die Verkehre des Messebetriebs in dem genannten überschaubaren Zeitraum über die Stadtbahnlinien U6 und U 17 sowie den Ersatzverkehr mit Omnibussen bewältigt werden können, wenn auf den entsprechenden Linien die erforderlichen Verstärkungen vorgenommen werden. Während der Durchführung von Baumaßnahmen, welche im Ergebnis eine Verbesserung der Infrastruktur bewirken, sind Komforteinbußen hinzunehmen.

Im 1. Planänderungsverfahrens ist ein Interimshalt vor dem Tunnelportal des Tunnel Flughafens nur optional vorgesehen, für den Fall, dass die Projekte U6 und U17 nicht rechtzeitig realisiert sein werden. **90**

Die Errichtung eines Interimshalts westlich des Tunnels Flughafen ist sehr aufwändig. Im Hinblick darauf, dass dieser Interimshalt nur für einen Zeitraum von 12-14 Monaten benötigt würde, ist dieser Aufwand nicht gerechtfertigt. Dies ergibt sich gerade auch daraus, dass die Untersuchung des VWI den Interimshalt für den Regelbetrieb als nicht erforderlich erachtet. Für Situationen mit besonderer Belastung (Messebetrieb) wird der Interimshalt vom VWI lediglich empfohlen, nicht aber als zwingend erforderlich beurteilt.

Während des Baus des Filderabschnitts, welcher mindestens 3 Jahre in Anspruch nehmen wird, kann die Gäubahn und der IC Stuttgart-Zürich nicht mehr den Stuttgarter Hauptbahnhof anfahren. Pendler aus dem Filder- und Gäuraum werden abgehängt. **91**

Es trifft nicht zu, dass während der gesamten Bauzeit des Filderabschnitts die auf der Gäubahn verkehrenden Züge den Stuttgarter Hauptbahnhof nicht mehr erreichen können. Richtig ist allerdings, dass nach der Anschwenkung der S-Bahn an die neue S-Bahn-Trasse im Bereich des Nordbahnhofs (Planfeststellungsabschnitt 1.5) die Gäubahnverkehre nicht mehr in den Hauptbahnhof geführt werden können. Diese Maßnahme wird allerdings erst kurz vor Inbetriebnahme von Stuttgart 21 erfolgen. Bis dahin werden die Baumaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 1.3b längst weit vorangeschritten, wenn auch noch nicht abgeschlossen sein. Daher kommt es nur im Zeitraum zwischen der S-Bahn-Anschwenkung und der Fertigstellung des Planfeststellungsabschnitts 1.3b zu einer Unterbrechung der Gäubahnführung.

Die hier gegenständliche 1. Planänderung dient vor diesem Hintergrund gerade auch dazu, die Bauzeit im Bereich der Station 3. Gleis deutlich zu verkürzen, um so die Gäubahn früher über den Flughafen und den Fildertunnel zum neuen Durchgangsbahnhof führen zu können. Während der Bauzeit besteht für die Passagiere der Gäubahn die Möglichkeit, in Stuttgart-Vaihingen, wo ein neuer Regionalhalt errichtet wird, von der und auf die S-Bahn umzusteigen. Dies erscheint zumutbar.

Das Betriebsszenario wurde geändert - statt ursprünglich 117 Zügen pro Tag und Richtung sollen es nun 127 Züge sein. **92**

Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen zum Abschnitt 1.3 / 1.3b sind auf der Projekthomepage veröffentlicht, beispielsweise unter:

http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek/detail/media/filderbereich-mit-flughafenanbindung-dokumente-zum-eroerterungstermin/mediaParameter/show/Medium/

Im Fokus steht dabei der Betrieb mit der höchsten zu erwartenden Belastung von rund sieben Zügen pro Stunde und Richtung zwischen Flughafen und Rohrer Kurve. Wenn dieser Spitzenlast-Betrieb auf weitere Stunden des Tages ausgedehnt wird bzw. in Tagesrandstunden, in denen bislang eine wesentliche geringere Belastung unterstellt wurde, zusätzliche Züge geplant werden, hat dies keinen Einfluss auf die Betriebsstabilität. Im Übrigen zeigen die veröffentlichten Untersuchungsergebnisse noch erhebliche Reserven für zusätzliche Züge in Spitzenstunden auf.

Angesichts der Schwierigkeiten der Finanzierung für die ETCS-Technik ergeben sich weitere Ungewissheiten für die Funktionsfähigkeit des Betriebskonzepts. **93**

Eine mögliche Ausrüstung der S-Bahn Stuttgart mit ETCS ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Ebenfalls ist ETCS in den dem Planfeststellungsabschnitt 1.3b zu Grunde liegenden Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen nicht unterstellt. Sollte ETCS zum Einsatz kommen, würde damit die Leistungsfähigkeit wesentlich erhöht, u. a. durch eine Verkürzung des typischen "Mindestsignalabstandes" von ca. einem Kilometer auf gerade einmal rund 50 m.

Wegen meiner Situation als Pendler, erwarte ich für die Zeit der Totalsperrung am Flughafen eine Entschädigung bzw. kostenlose oder verbilligte ÖPNV-Tickets. **94**

Das Fachplanungsrecht sieht die Kompensation von Einbußen aufgrund mittelbarer vorhabenbedingter Beeinträchtigungen (z.B. Komfort und Geschwindigkeit) nur unter besonderen Bedingungen vor. Eine solche Kompensation kommt danach nur in Betracht, wenn die Beeinträchtigung nach den einschlägigen Regelungen unzumutbar ist und nicht aufgrund realer Vorkehrungen verhindert werden kann (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG). Soweit Beeinträchtigungen die Zumutbarkeitsschwelle nicht erreichen, besteht hinsichtlich der von ihnen verursachten Beeinträchtigungen auch kein Anspruch auf finanzielle Kompensation. Bei weitem nicht jeder vorhabenbedingte wirtschaftliche Nachteil ist daher entschädigungspflichtig.

Eine Entschädigung der Tickets wird aus Sicht der Vorhabenträgerin abgelehnt.

Die Verlegung des Bodenlagers ist auch nach der Verschiebung in Richtung Süden nicht planfeststellbar und abzulehnen. **95**

Die Anlage eines Bodenlagers in der Nähe der Rohrer Kurve ist unverzichtbar. Basis der Suche nach Bodenlagerflächen für die Rohrer Kurve waren folgende Kriterien:

- Möglichst kurze Anfahrt vom Baufeld aus zur Minimierung der Umweltbelastungen ohne Benutzung von Straßen in Wohngebieten
- Keine Rodung, insbesondere keine Inanspruchnahme von Waldflächen
- Ausreichende Fläche für Oberboden und Erdaushub
- Minimierung der Eingriffe in Umweltbelange

Diese Kriterien führten zu zwei infrage kommenden Standorten:

- der Bereich südlich von Oberaichen (östlich der Vaihinger Straße) - Gewann Wispeläcker
- eine Fläche nördlich der Bundesautobahn (BAB) 8 zwischen Wald und Nord-Süd-Straße (Dürrlewang)

Die Nutzung der Fläche nördlich der Bundesautobahn (BAB) 8 zwischen Dürrlewanger Wald und Nord-Süd-Straße ist gegenüber der Fläche zwischen Oberaichen und Musberg als weniger geeignet einzustufen und aufgrund des umweltfachlich höheren Konfliktpotenzials abzulehnen. Aufgrund der komplexen Zufahrtsituation sowie den umfangreichen Natur- und Artenschutzmaßnahmen, welche mit der Einrichtung der Bodenlagerfläche in Dürrlewang einhergehen würden (z.B. staubdichte Bauzäune, Reptilienschutzeinrichtungen sowie umfangreichere benötigte Kompensationsmaßnahmen) ist ein Bodenlager zwischen Oberaichen und Musberg zu bevorzugen.

Als wesentliche Vorteile waren dabei die Nutzung der Landesstraße L 1192, geringere Umweltkonflikte d.h. geringe Eingriffe in Flora und Fauna sowie abiotische Schutzgüter, sowie die kurze Wegstrecke maßgeblich. Im Zuge der Planänderung wurde das Bodenlager unter besonderer Würdigung der Wohnumfeldfunktion ca. 100 m nach Süden von der Wohnbebauung Oberaichen abgerückt. Die temporäre Nutzung dieses Bereichs ist aus Sicht des Vorhabenträgers daher vorzugswürdig.

Eine Entscheidung für das Belassen der Bodenlagerfläche zwischen Oberaichen und Mußberg entspricht somit dem Gebot nach § 13 BNatSchG, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft so weit als möglich zu vermeiden. Es ist daher festzustellen, dass die Lage des Bodenlagers entsprechend der geltenden rechtlichen sowie der fachlichen Anforderungen unter eben jenen Aspekten optimiert wurde, die im Ausgangsverfahren von Einwendern bemängelt wurden.

Es wird befürchtet, dass es sich bei dem Bodenlager Oberaichen nicht um ein Zwischenlager, sondern eine endgültige Lagerstätte von Boden handelt. **96**

Das Zwischenlager wird nach Abschluss der Baumaßnahmen zurückgebaut. Die Flächen werden in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

Durch das Bodenlager wird der Radweg zu den Schulen in Leinfelden unterbrochen, welche dadurch nicht mehr erreichbar sind. **97**

Im Bereich der Einfahrt zum Bodenlager (Vaihinger Straße/Teckstraße) wird die sichere Benutzbarkeit der Nord-Süd-Verbindung in den Zeiten des hohen LKW-Aufkommens während der Einrichtung und Auflösung des Bodenlagers durch eine Verkehrsregelung gewährleistet. Die Ost-West-Verbindung über den Wirtschaftsweg steht während der Nutzung des Bodenlagers auch aus Sicherheitsgrünen für den Fußgänger- und Fahrradverkehr nicht zur Verfügung. Es besteht aber eine zumutbare Ausweichmöglichkeit über das nördlich angrenzende Wohngebiet und die Albstraße.

In den Planungen sind unzureichende Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke zwischen Oberaichen und Unteraichen berücksichtigt. Die zugrundeliegenden Berechnungen verwenden unrealistische Zugzahlen. **98**

Das Szenario 3, Zielkonzept 2030 beinhaltet neben den S-Bahnverkehren auf der Strecke 4861 künftig zusätzlich 80 Zugfahrten des Fern- und Regionalverkehrs. Diese Bahnverkehre wurden in der schalltechnischen Untersuchung entsprechend berücksichtigt.

Bereits beschlossene Entwicklungen an der Strecke 4861 (Verlängerung der Strecke bis Neuhausen, Verkürzung S-Bahntaktes auf 10 Minuten, Ausweitung der Betriebszeiten in den Nachtstunden, längere Züge) finden in den Planungen keine Berücksichtigung. **99**

Ein absehbarer verkehrlicher Bedarf für zusätzliche S-Bahn-Taktverdichtungen - über 4 Zugpaare pro Stunde hinaus - besteht nicht, zumal durch neue, schnelle und attraktive Regionalverkehrsangebote - auch zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Flughafen - die S-Bahn erheblich entlastet werden wird. Auch eine Verdichtung des Fern- und Regionalverkehrsangebots ist nicht absehbar.

Die Totalsperrung des Flughafentunnels stellt einen gravierenden Eingriff in den S-Bahnverkehr dar und ist in der Form nicht genehmigungsfähig. **100**

Im Rahmen der angesprochenen Totalsperrung wird der S-Bahnverkehr in der Station Flughafen/Messe und der Station Bernhausen für ca. ein Jahr stillgelegt. Die Station Flughafen/Messe wird nach ca. 12 Monaten wieder in Betrieb genommen. Die Station Bernhausen bleibt für ca. weitere 2 Monate außer Betrieb.

Die Totalsperrung ist aus den in den Antragsunterlagen ausgeführten Gründen erforderlich. Insbesondere hat eine komplette Erneuerung der betroffenen Tunnelblöcke deutliche Vorteile bezüglich Instandhaltung, Geometrie, Kosten und Brandschutz. Diese komplette Erneuerung ist jedoch nur im Rahmen einer Totalsperrung möglich. Zudem ermöglicht die Errichtung der Abzweigbauwerke einschließlich des notwendigen Abbruchs des Bestandstunnels in diesem Bereich in einer Totalsperrung einen wesentlich stabileren Bauablauf. Es kann damit vermieden werden, dass für den Bauablauf über einen längeren Zeitraum viele unterschiedliche Sperrungen angeordnet werden müssen. Der gleichbleibende Eingriff in den S-Bahn- Betrieb mit seinen Ersatzmaßnahmen vereinfacht die Nutzung der S-Bahn in der Bauzeit gegenüber dem kleinteiligen Ablauf für eine Teilerneuerung.

Die bauzeitlichen Eingriffe in den S-Bahn-Betrieb werden bestmöglich minimiert, rechtzeitig abgestimmt und Lastspitzen berücksichtigt. Die Planänderung dient ja gerade dazu, die unvermeidbaren Eingriffe in den S-Bahn-Betrieb im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen zur Errichtung der Station 3. Gleis auf einen zusammenhängenden Zeitraum zu konzentrieren, in dem dann ein taugliches Ersatzverkehrskonzept gilt. Dies ist gegenüber einer Vielzahl kurzer Eingriffe, welche die Fahrgäste immer von neuem zur Umdisponierung zwingen, vorzugswürdig.

Ein Schienenersatzverkehr wird dabei die ausfallenden Verbindungen (S2, bzw. S3) weitgehend kompensieren. Die Kapazität, Taktung und Fahrzeiten werden mit dem Betreiber abgestimmt. Inwiefern neue Linien bereitgestellt werden oder die bestehenden verstärkt werden, wird sich im Rahmen der Abstimmung ergeben. Einzelne Komfort- und Qualitätseinbußen können freilich grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden.

Zukunftsoptionen (Verlängerung S-Bahn nach Neuhausen, Tangentialverbindung zur Entlastung der Stammstrecke) sind für ein bedarfsgerechtes S-Bahnnetz in der Region Stuttgart essenziell. Trotzdem ist festzustellen, dass verschiedenste Optionen keinen Eingang in das untersuchte Betriebskonzept gefunden haben. **101**

Das dem Planfeststellungsantrag zu Grunde gelegte Betriebsprogramm wurde für die S-Bahn mit dem zuständigen Aufgabenträger, dem Verband Region Stuttgart, abgestimmt. Damit ist der

absehbare verkehrliche Bedarf abgebildet. Darüber hinaus gehende Überlegungen sind noch nicht hinreichend konkretisiert, um Eingang in den absehbaren verkehrlichen Bedarf zu finden.

Verbesserungen der Betriebsqualität am Flughafen lassen sich, laut ViaCon-Gutachten, nur durch die Mitbenutzung des S-Bahn-Halts in der Station Terminal für den Regionalverkehr erreichen (Variante 1). Trotzdem ist auch mit dieser Variante nicht einmal die mindestens erforderliche Qualitätsstufe „wirtschaftlich optimal“ nach DB-Richtlinie 405, Stand 01/2008 nachgewiesen. **102**

Bereits in der Worst-Case-Variante mit "starrer" Gleisnutzung ist eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität nachgewiesen, das anerkannte Ziel derartiger Planungen damit erreicht.

8 Einwendungen aus dem 2. Planänderungsverfahren (Geänderte Zugzahlen auf der Strecke 4860)

Bei der mit der 2. Planänderung vorgenommenen Abwandlung der Planungen sind bisher vorgebrachte Einwendungen teilweise nicht berücksichtigt. Deshalb wird auf frühere Einwendungen, die das Planfeststellungsverfahren Planfeststellungsabschnitt 1.3b betreffen, verwiesen. **103**

Die Erwiderungen des Vorhabenträgers auf die Stellungnahmen der Einwender in vorangegangenen Verfahrensschritten sind weiterhin gültig, soweit sie nicht durch seitdem erfolgte Planänderungen überholt sind.

Nachdem in der Unterlage 17.1 für die Strecke 4860 Vaihingen-Böblingen Zugzahlen mit Prognosehorizont 2030 zugrunde gelegt wurden, ist der gleiche Prognosehorizont auch für die Strecke 4861 einzufordern. **104**

Die Zugzahlen des Fernverkehrs sind dem Bundesverkehrswegeplan mit Prognosehorizont 2030 entnommen. Das Land Baden-Württemberg hat bestätigt, dass die Zahlen des Regionalverkehrs auch für den Prognosehorizont 2030 Gültigkeit haben. Die Zahlen für die S-Bahn wurden vom Verband Region Stuttgart erhoben und gelten ebenfalls für den Prognosehorizont 2030. Dies ist in der UL 17.1 Anhang 5 auch klargestellt.

Daher ist in diesem Zusammenhang auch eine Neubewertung der betriebsbedingten Erschütterungen im Einwirkungsbereich von Leinfelden-Echterdingen für den Prognosehorizont 2030 einzufordern. **105**

Die Antragstrasse ist einschließlich der Schutzvorkehrungen für den absehbaren verkehrlichen Bedarf im Prognosehorizont 2030 dimensioniert. Darüberhinausgehende verkehrspolitische Überlegungen spiegeln nicht den absehbaren verkehrlichen Bedarf wider. Bei unvorhersehbaren Verkehrssteigerungen sind die Betroffenen durch § 75 Abs. 2 VwVfG geschützt.

Die Ergebnisse der Berechnungen für das Lärmgutachten der Bahn entsprechen nicht den bereits heute vorliegenden und teilweise beschlossenen Planungen zur weiteren Nutzung und Ertüchtigung der S-Bahnstrecke. Es wird für das Jahr 2025 lediglich mit den aktuellen Zugzahlen geplant. Damit wird ein wesentlicher Eingangsparameter mit viel zu niedrigen Zahlen verwendet, weshalb auch die Schlussfolgerungen hinsichtlich geplanter Lärmschutzmaßnahmen unzutreffend ermittelt wurden. Das Lärmgutachten ist mit realistischen Werten und Annahmen bezüglich des S-Bahnverkehrs im Jahr 2025 nochmals neu zu erstellen und ggf. Korrekturen an den geplanten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen. **106**

Die Antragstrasse ist einschließlich der Schutzvorkehrungen für den absehbaren verkehrlichen Bedarf im Prognosehorizont 2030 dimensioniert. Die Zahlen für die S-Bahn wurden vom Verband Region Stuttgart erhoben und gelten ebenfalls für den Prognosehorizont 2030. Eine Anpassung ist nicht erforderlich.

Die Deutsche Bahn plant laut Presseberichten die Einbindung der Strecke Stuttgart-Zürich in den sogenannten Deutschlandtakt bis 2030. Die damit einhergehende Erhöhung der Fernverkehr-Verbindungen werden zu Lasten des S-Bahn-Verkehrs gehen, da die Kapazitäten für eine Erhöhung der Frequenz auf dem Flughafenabschnitt durch den Mischbetrieb nicht mehr möglich sein werden. Diese Betrachtung fehlt im Planfeststellungsabschnitt 1.3b völlig. **107**

Die Antragstrasse ist für den absehbaren verkehrlichen Bedarf im Prognosehorizont 2030 dimensioniert. Darüberhinausgehende verkehrspolitische Überlegungen spiegeln nicht den absehbaren verkehrlichen Bedarf wider.

Der Prognose des Zugverkehrs 2030 wurden erhöhte Zahlen im Bereich Vaihingen-Böblingen zugrunde gelegt (Unterlage 16.1, Anhang 1) mit erhöhten Emissionsdaten (Anhang 2). Der geplante Stundentakt im Deutschlandnetz und die angestrebte Erhöhung der Fahrgastzahlen auf der Schiene werden in der Unterlage 16 jedoch nicht berücksichtigt. **108**

Die Planungen im Zuge des Deutschland-Takts zielen auf eine Zunahme der Verkehrsnachfrage im Schienenpersonenverkehr. Dies bedeutet nicht, dass sich auf allen Relationen auch die Zugzahlen erhöhen. Die Planfeststellungsunterlagen beruhen auf der heute absehbaren Verkehrsentwicklung und bedürfen keiner Überarbeitung.

Maßgeblich für die immissionsschutzrechtliche Beurteilung sind die aus dem aktuell gültigen BVWP abgeleiteten Prognosezahlen. Verkehre, die in Gutachterentwürfen für eine Fortschreibung der Bedarfsplanung genannt werden, gehören im Hinblick auf den Bearbeitungsstand noch nicht zur absehbaren Verkehrsentwicklung, die im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen wäre.

Der wesentliche Grund für die vorliegende 2. Planänderung ist die Erfüllung des Bundesverkehrswegeplans Prognosejahr 2030, mit einer deutlichen Steigerung der Zugzahlen. Es wird davon ausgegangen, dass sich auch die Zahl der Personen auf dem Bahnsteig gegenüber der bisherigen Planung ändert, wenn sich die Taktfolge der Züge erhöht und sich z.B. die Zahl der Wartenden zumindest hypothetisch verändert. Diese Thematik sollte in der zitierten Unterlage 10.1 entsprechend angesprochen werden. **109**

Die im vorliegenden Planänderungsverfahren 2 gegenständlichen Zugzahlen, die sich gegenüber den vorangehenden Verfahrensschritten erhöhen, betreffen nur die Strecke 4860. Für die S-Bahn-Strecke 4861 Stuttgart Hauptbahnhof - Filderstadt sind keine höheren Zugzahlen prognostiziert. Daher ändern sich auch die Verhältnisse an der S-Bahn-Station Stuttgart Flughafen/Messe nicht.

Im neuen Berghautunnel sind keine Zughalte vorgesehen, damit bewirken die höheren Zugzahlen keine Änderungen beim Brand- und Katastrophenschutz.

Infolgedessen fanden keine Änderungen in Unterlage 10.1 statt.

Ergänzend ist darauf zu verweisen, dass nach den Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes die Zahl der für die Entfluchtung einer unterirdischen Personenverkehrsanlage zu berücksichtigen den Personen aus der Passagierzahl des Zuges mit dem größten Fassungsvermögen abgeleitet wird. Dieser wird als vollbesetzt (Sitz- und Stehplätze) unterstellt. Hinzugerechnet werden 30% der sich daraus ergebenden Passagierzahl als Wartende auf dem Bahnsteig. Damit ist das Brandschutzkonzept der Station 3. Gleis von der Zugfrequenz unabhängig.

Da die „Bilger-Variante“ des Gäubahntunnels ernsthaft vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingebracht wurde, diese aber zeitlich beim Antrag gar nicht berücksichtigt werden konnte, ist ein eklatanter Abwägungsausfall dieser Variante festzustellen. Der Antrag ist wegen defizitärer Variantenabwägung zurückzuweisen. **110**

Der Vorhabenträger hat inzwischen die Variantenabwägung ergänzt. Da der sog. „Gäubahntunnel“ im Vergleich zur Antragstrasse ganz erhebliche Mehrkosten auslöst und derzeit nicht finanziert ist, ist es im gegenwärtigen Stadium – gemessen an den Anforderungen des Abwägungsgebots – vertretbar, dem Interesse an einer kostengünstigen Lösung und damit der Antragstrasse den Vorzug zu geben.

Die Notwendigkeit der Anbindung der Gäubahn an die Filderbahn ist nicht nachvollziehbar. Das zukünftige Verkehrsaufkommen von Reisenden der Gäubahn mit dem Ziel Flughafen ist nicht belegt. **111**

Der Einwand ist zurückzuweisen. Das Bundesverwaltungsgericht hat unlängst nicht nur die Planung der Vorhabenträgerin zum Planfeststellungsabschnitt 1.3a, sondern ausdrücklich auch das Planungsziel der Vorhabenträgerin, die Gäubahn über den Flughafen zu führen, als rechtmäßig bestätigt (Urteil v. 18.06.2020, 3 C 3.19, Rn. 55). Hierfür ist eine konkrete Fahrgastprognose gerade nicht erforderlich.

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts im Parallelverfahren Planfeststellungsabschnitt 1.3a steht noch aus. Dieses wäre vorgreiflich gewesen und abzuwarten. Der Antrag ist als zur Unzeit gestellt zurückzuweisen. Weiterer Vortrag aufgrund des Urteils bleibt vorbehalten. **112**

Die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts zum Planfeststellungsabschnitt 1.3a sind längst ergangen (Urteile v. 18.06.2020, 3 C 2.19 und 3 C 3.19). Die Klagen zweier Umweltverbände wurden abgewiesen. Die Planung des Vorhabenträgers wurde ohne Abstriche bestätigt. Das Bundesverwaltungsgericht hat dabei ausdrücklich das im Planfeststellungsabschnitt 1.3b verfolgte Planungsziel, die Gäubahn über den Flughafen zu führen, als planungsrechtlich legitim gebilligt.