



Regierungspräsidium Stuttgart

Planfeststellungsbeschluss

für die

Stadtbahn Stuttgart

Übereckverbindung Pflugmühle

Rohrer Weg – SSB-Zentrum

Az.: 24-3871.1 / U17 Pflugmühle

RPS24-3871-1/6

03.02.2021

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
Abkürzungsverzeichnis	III
A. Tenor	1
I. Grundentscheidung	1
II. Planunterlagen.....	2
III. Nebenbestimmungen.....	5
IV. Zusagen	16
V. Hinweise.....	19
VI. Zurückweisung von Einwendungen.....	22
VII. Kostenentscheidung.....	22
B. Begründung	22
I. Beschreibung des Vorhabens.....	22
II. Zuständigkeit und Verfahren.....	24
IV. Rechtliche Würdigung	28
1. Planrechtfertigung	28
2. Trassenauswahl	30
3. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen	32
3.1 Immissionen	32
3.1.1 Baubedingte Lärmimmissionen	32
3.1.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen	37
3.1.3 Betriebsbedingte Schallimmissionen.....	38
3.1.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen, sekundärer Luftschall	42
3.1.5 Gesamtlärm, Lärmfernwirkungen	42
3.1.6 Elektrische und magnetische Felder	44
3.2 Raumordnung, Städtebau, Kommunales.....	44
3.3 Natur und Landschaft	44
3.4 Stadtklima/Lufthygiene	56
3.5 Wasserwirtschaft	57

3.6 Bodenschutz, Altlasten, Abfall	60
3.7 Landwirtschaft	61
3.8 Wald, Forst, Denkmalschutz.....	63
3.9 Versorgungsunternehmen und Leitungsträger	64
3.10 Verkehr, Öffentlicher Personennahverkehr	66
3.11 Private Rechte, insbesondere Eigentum	67
3.12 Sicherheit und Gesundheit	68
3.13 Barrierefreiheit.....	69
V. Gesamtabwägung.....	70
VI. Kosten.....	71
C. Rechtsbehelfsbelehrung.....	71

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen –
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
Az.	Aktenzeichen
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
Beschl.	Beschluss
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOKS	Bodenschutzkonzept Stuttgart
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (Straßenbahnen-Bau- und Betriebsordnung)
BT-Drs.	Bundestag Drucksache
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Bundesverwaltungsgerichtsentscheidung
BW	Baden-Württemberg
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise

CEF-(Maßnahme)	continuous ecological functionality measures
cm	Zentimeter
DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Dezibel (Der Schalldruckpegel wird mit der logarithmischen Einheit dB(A) wiedergegeben)
d.h.	das heißt
DIN	Deutsches Institut für Normung
DSchG	Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale (Denkmalschutzgesetz)
DWA-M	Merkblatt der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall
etc.	et cetera
einschl.	einschließlich
e.V.	eingetragener Verein
evtl.	eventuell
ff.	fortfolgende
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FFH-Gebiet	Europäisches Schutzgebiet nach der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-RL)
Flst.	Flurstück
GebVerz VM	Gebührenverzeichnis Verkehrsministerium
GebVO VM	Verordnung des Verkehrsministeriums über die Festsetzung der Gebührensätze für öffentliche Leistungen der staatlichen Behörden für den Geschäftsbereich des Verkehrsministeriums (Gebührenverordnung Verkehrsministerium – GebVO VM)
gem.	gemäß
GG	Grundgesetz
Ggf.	Gegebenenfalls
GHz	Gigahertz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
ha	Hektar
inkl.	inklusive
IO	Immissionsort

i.S.d.	im Sinne des
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel
km	Kilometer
KompVzVO	Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung)
kV	Kilovolt
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LGebG	Landesgebührengesetz
LGRB	Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
LHS	Landeshauptstadt
LNv	Landesnaturschutzverband
LRA	Landratsamt
l/s	Liter pro Sekunde
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LUBW	Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
LVG	Landesverwaltungsgesetz
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz Baden-Württemberg
LwA	Schallleistungspegel
LWaldG	Waldgesetz für Baden-Württemberg (Landeswaldgesetz)
m	Meter
mg	Milligramm
min.	mindestens
m ü. NN	Meter über dem Meeresspiegel
NABU	Naturschutzbund
Nr.	Nummer
o. ä.	Oder ähnlich
OBusse	Oberleitungsbusse
ÖKVO	Ökokonto-Verordnung
ÖPNV	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
o. g.	oben genannt
PAK	Polyaromatische Kohlenwasserstoffe

PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PBefZuVO	Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über personenbeförderungsrechtliche Zuständigkeiten
PlanSiG	Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz)
qm	Quadratmeter
Ref.	Referat
RP	Regierungspräsidium
RPS	Regierungspräsidium Stuttgart
S.	Satz
S.	Seite
saP	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
SES	Eigenbetrieb Stadtentwässerung
sog.	sogenannte
SSB AG	Stuttgarter Straßenbahnen AG
Std.	Stunden
TAB	Technische Aufsichtsbehörde
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
u.a.	unter anderem
Urt.	Urteil
ÜSG	Überschwemmungsgebiet
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UVwG	Umweltverwaltungsgesetz des Landes Baden-Württemberg
V	Volt
v.	vom
v.a.	vor allem
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
v. H.	vom Hundert
VO	Verordnung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung

VwV-Kostenfestlegung	Verwaltungsvorschrift des Finanzministeriums über die Berücksichtigung der Verwaltungskosten insbesondere bei der Festsetzung von Gebühren und sonstigen Entgelten für die Inanspruchnahme der Landesverwaltung
WG	Wassergesetz Baden-Württemberg
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
z.B.	Zum Beispiel
µg/l	Mikrogramm pro Liter

A. Tenor

Auf den Antrag der Stuttgarter Straßenbahnen AG vom 28.05.2020 erlässt das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Planfeststellungsbehörde gemäß §§ 28 ff. PBefG i.V.m. §§ 72 ff. LVwVfG – in der jeweils gültigen Fassung – für das o.g. Vorhaben folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

I. Grundentscheidung

1. Der Plan für den Bau und Betrieb der Übereckverbindung Pflugmühle Rohrer Weg – SSB-Zentrum einschließlich aller sonstigen in den Planunterlagen, insbesondere in den Lageplänen, im Bauwerksverzeichnis sowie im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgelisteten Einzelmaßnahmen wird nach Maßgabe der Ziffern II bis VII **festgestellt**.
2. Im Einvernehmen mit der zuständigen unteren Wasserbehörde wird gem. § 19 WHG und nach Maßgabe der nachfolgenden Ziffern II bis V die stets widerrufliche wasserrechtliche Erlaubnis **erteilt**, während der Bauzeit Grundwasser über eine Dauer von maximal 9 Wochen in einem Umfang von maximal 0,5 l/s zu entnehmen, zutage zu fördern und von dort in das Oberflächengewässer Sindelbach abzuleiten, bis die Auftriebssicherheit der im Grundwasser liegenden Bauteile erreicht wird, sowie das Grundwasser über die Standzeit des Stauraumkanals umzuleiten.
Des Weiteren wird im Einvernehmen mit der zuständigen unteren Wasserbehörde gem. § 19 WHG die stets widerrufliche wasserrechtliche Erlaubnis **erteilt**, das auf den Gleisbereichen sowie den anschließenden Böschungen und sonstigen Außenflächen anfallende Oberflächenwasser über einen Stauraumkanal in den Sindelbach einzuleiten. Die wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung von Niederschlagswasser in den Sindelbach wird auf 30 Jahre befristet.

II. Planunterlagen

Bestandteil der Planung sind folgende Unterlagen:

Anlagen Nr.	Beschreibung	Maßstab	Datum
1	Erläuterungsbericht		29.10.2020
2	Übersichten		
2.1	Stadtbahnnetz	1 : 50.000	10.2019
2.2	Übersichtslageplan	1 : 2.500	28.05.2020
3	Bestandsplan		
3.1	Bestandsplan	1 : 500	30.04.2020
4	Bauentwurf Stadtbahnausbau		
4.1	Lageplan Übereckverbindung Pflugmühle	1 : 500	04.05.2020
4.2	Lageplan Übereckverbindung Pflugmühle – Baustelleneinrichtungs- und Bauflächen	1 : 500	28.05.2020
5	Leistungsplan Bestand		
5.1	Leistungsplan Übereckverbindung Pflugmühle	1 : 500	04.05.2020
6	Querschnitte		
6.1	Querschnitt, Blatt 1 – Profile bei km 0+020, 0+060, 0+156, 0+170	1 : 200	04.05.2020
6.2	Querschnitt, Blatt 2 – Profile bei km 0+222, 0+253, 0+270, 0+300	1 : 200	04.05.2020
7	Regelquerschnitte		
7.1	Systemzeichnung – Regelquerschnitt Schotterbahnkörper	1 : 50	04.05.2020
8	Längsschnitt		
8.1	Längsschnitt Übereckverbindung Pflugmühle – Auswärtsachse 334_2	1 : 1.000/100	04.05.2020
9	Fahrdiagramme		
9.1	Haltestelle „SSB-Zentrum“ bis Haltestelle „Rohrer Weg“	1 : 2.500	07.06.2019

9.2	Haltestelle „Rohrer Weg“ bis Haltestelle „SSB-Zentrum“	1 : 2.500	07.06.2019
9.3	Haltestelle „Möhringen Bahnhof“ bis Haltestelle „Möhringen Freibad“	1 : 2.500	13.08.2019
9.4	Haltestelle „Möhringen Freibad“ bis Haltestelle „Möhringen Bahnhof“	1 : 2.500	13.08.2019
10	Grunderwerb		
10.1	Grunderwerbsliste		28.05.2020
10.2	Grunderwerbsplan	1 : 500	28.05.2020
11	Bauwerke		
11.1	Bauwerksverzeichnis		19.02.2020
12	Umweltverträglichkeit		
12.1	Umweltverträglichkeit – Vorprüfung		23.10.2020
12.2	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung		Mai 2020
12.3	Übersichtsbegehung Artenschutz mit einer Habitatpotentialanalyse		März 2019
12.4	Tierökologisches Gutachten		Okt. 2019
12.5	Antrag auf Ausnahme nach der BArt-SchV zum Umgang mit Eidechsen (nachrichtlich)		30.04.2020
13	Landschaftspflegerischer Begleitplan		
13.1	Erläuterungsbericht – Textteil		23.10.2020
13.2	Karte 1 Bestands- und Konfliktplan		April 2020
13.3	Karte 2 Maßnahmenplan 1		April 2020
13.4	Karte 3 Maßnahmenplan 2		Mai 2020
13.5	CEF-Maßnahmenkonzept während der Bauzeit		März 2020
13.6	Fischaufstiegsanlagen in der Lauter Auszug aus Kompensationsverzeichnis Ökokonto Baden-Württemberg		28.05.2020
14	Schalltechnische Untersuchung		
14.1	Schalltechnische Untersuchung – Gleisdreieck Pflugmühle		17.02.2020

15	Erschütterungstechnische Untersuchung		
15.1	Erschütterungstechnische Untersuchung – Gleisdreieck Pflugmühle		17.02.2020
16	Baulärm und Bauerschütterungen		
16.1	Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zu Baulärm und Bauerschütterungen – Gleisdreieck Pflugmühle		17.02.2020
17	Entwässerungstechnische Untersuchung		
17.1	Erläuterungsbericht zur Gleiskörperentwässerung		30.03.2020
17.2	Übersichtslageplan	1 : 25.000	Feb. 2020
17.3	Einzugsgebietsplan Bestand	1 : 500	Feb. 2020
17.4	Einzugsgebietsplan Neuplanung	1 : 500	Feb. 2020
17.5	Gleiskörperentwässerung – Lageplan und Schnitte	1 : 250/50/25	Feb. 2020
17.6	Staukanal – Lageplan und Schnitte	1 : 50	Feb. 2020
17.7	Staukanal – Nachweis der Auftriebssicherheit		15.10.2020
18	Altlastenuntersuchung		
18.1	Luftbildauswertung auf Kampfmittelbelastung		20.08.2019
19	Geotechnik		
19.1	Geotechnisches Gutachten		09.04.2020
20	Gemeinderatsdrucksache		
20.1	Beschlussvorlage		19.11.2019
20.2	Beschluss Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik – Sitzungsprotokoll		03.12.2019
20.3	Beschluss Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik – Sitzungsprotokoll		17.12.2019
20.4	Beschluss des Gemeinderats – Sitzungsprotokoll		19.12.2019

III. Nebenbestimmungen

Baubedingte Immissionen

1. Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn und die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärmintensiver Bautätigkeiten jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung des Beginns der Bauarbeiten muss mindestens eine Woche vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.
2. Hierbei sind im Rahmen eines Beschwerdemanagements von der Vorhabenträgerin konkrete Ansprechpartner für Beschwerden der betroffenen Anwohner zu benennen. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Planfeststellungsbehörde und den Anliegern mindestens eine Woche vor Baubeginn mitzuteilen.
3. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV-Baulärm) sowie die DIN 4150 Teil 2 und 3, Stand Juni 1999, sind einzuhalten. Sollten sich bauzeitliche Überschreitungen der dort genannten Richtwerte ergeben, sind technische oder organisatorische Maßnahmen zum Schutz der Anwohner zu treffen.
4. Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsmissionen nach dem Stand der Technik vermieden werden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
5. Die Einwirkzeiten lärm- und erschütterungsintensiven Baugeräts sind so weit als möglich zu minimieren.

6. Laute ortsfeste Schallquellen sind so weit entfernt als möglich von schützenswerter Bebauung anzuordnen oder alternativ durch geeignete Maßnahmen (z.B. Baucontainer, mobile LS-Wände, etc.) akustisch wirksam abzuschirmen.
7. Die Arbeiten sind in der Regel auf den Zeitbereich zwischen 07.00 Uhr und 20.00 Uhr begrenzt. Nacharbeiten sind nur zulässig, wenn sie nachweislich nicht im Zeitbereich tags durchgeführt werden können.
8. Bautätigkeiten mit hoher Schall- oder Erschütterungsemission sind möglichst nicht in die Zeitbereiche 7.00 Uhr bis 8.00 Uhr und 18.00 Uhr bis 20.00 Uhr zu legen.
9. Der Auftragnehmer ist zu verpflichten, bei der Auswahl schall- und erschütterungstechnisch günstiger Verfahren konstruktiv mitzuwirken.
10. Eingesetztes Baugerät muss den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG und darüber hinaus dem Stand der Technik entsprechen.
11. Der Einsatz der Maschinen und Geräte muss den Bestimmungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) entsprechen.
12. Der Schalleistungspegel der Bagger in Baustufe 1 ist auf max. LwA 102 dB(A) zu begrenzen.
13. Die zum Einsatz kommenden Maschinen sind regelmäßig zu warten und ggf. Instand zu setzen.
14. Bei Vibrationsverdichtung sind bei kurzzeitigem Einsatz ($t < 0,5$ Std) geräteabhängig folgende Mindestabstände zu Wohnbebauung einzuhalten:

Baugerät	Mindestabstand [m]
Rüttelplatte	4,3
Rüttelwalze ≤ 4 t	11
Rüttelwalze ≤ 13 t	20
Rüttelwalze ≤ 32 t	31

15. Bei Vibrationsverdichtung sind bei einer gebäudespezifischen Eiwirkdauer von bis zu 4 Std geräteabhängig folgende mittleren Mindestabstände zu Wohnbebauung einzuhalten:

Baugerät	Mittlerer Mindestabstand [m]
Rüttelplatte	8,5
Rüttelwalze ≤ 4 t	22
Rüttelwalze ≤ 13 t	40
Rüttelwalze ≤ 32 t	62

16. Die baubetrieblichen Immissionen sind bei lärm- und erschütterungsintensiven Arbeiten (z.B. Boden verbessern und verdichten, Nacharbeiten) im Rahmen von Auftaktmessungen sowie dauerhaften Messungen an exponierten Gebäuden zu erfassen. Zu diesen exponierten Gebäuden gehören die Gebäude Engstlatte Weg 10 (IO 01), Lautlinger Weg 11 (IO 04) sowie Rudolf-Weisser Weg 26 a-c (IO 10).

Die Messungen haben unter Berücksichtigung der Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen die Ermittlung der Immissionen gemäß AVV Baulärm an allen potentiell betroffenen Einwirkungsorten zu gewährleisten. Hierbei sind für alle Gebäudefasaden etagengenau die Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehenden Immissionsrichtwert nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm überschreitet. Dabei ist der jeweils ermittelte zugehörige Beurteilungspegel mit anzugeben.

17. Unter Berücksichtigung der nach Ziffer 16 erzielten Messergebnisse sind bei erkennbaren Immissionskonflikten die erforderlichen Mindestabstände anzupassen sowie die Wahl geräuschärmerer und damit konfliktreduzierender Bauverfahren zu prüfen und bei wirtschaftlicher Vertretbarkeit umzusetzen.

18. Entschädigung in Geld für baubedingte Immissionen:

In folgenden Fällen steht den betroffenen Eigentümern gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer **Entschädigung in Geld** zu:

- für die entsprechend Ziffer 16 ermittelten Immissionsorte und Anzahl der Nächte mit einem Beurteilungspegel von mehr als 57 dB(A) bis zu 60 dB(A) bezogen auf Räume, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden.
- für die entsprechend Ziffer 16 ermittelten Immissionsorte und Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils aus der schalltechnischen Untersuchung der Bautätigkeiten (Anlage 16.1, Tabelle 4) heranzuziehenden angehobenen Immissionsrichtwert IRW_{VB} tagsüber für Außenwohnbereiche (Balkone und Terrassen) überschreitet.

Die Ansprüche sind ausgeschlossen, soweit im Tages- oder Nachtzeitraum Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wurde.

Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe ist zu berücksichtigen:

- die Höhe der Überschreitung der in der vorstehenden Aufzählung jeweils genannten Grenzwerte durch den Baulärmpegel als energieäquivalenter Mittelwert der nach Ziffer 16 und 17 ermittelten Baulärmpegel. In diese Mittelung einzubeziehen sind ausschließlich die Pegel, welche die vorgenannten Werte überschreiten,
- die Anzahl der Tage, die in diese Mittelung eingeflossen sind. Tage, an denen Ersatzwohnraum nach Ziffer 19 in Anspruch genommen wurde, sind hierbei nicht zu berücksichtigen.
- Für die Höhe der Entschädigung der Außenwohnbereiche ist das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, Verkehrsblatt (VkBl.) 1997, S. 434, entsprechend anzuwenden.
- Soweit über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielt wird, bleibt die Entscheidung einem gesonderten Entschädigungsverfahren nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG durch die Enteignungsbehörde (§ 30a PBefG) vorbehalten.

19. Angebot von Ersatzwohnraum bei baubedingten Immissionen:

Den betroffenen Anwohnern steht gegen die Vorhabenträgerin im Übrigen ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen für die entsprechend Ziffer 16 ermittelten Immissionsorte und Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 60 dB(A) nachts bezogen auf Schlafräume zu. Die Vorhabenträgerin hat auf Grundlage der Baulärmprognose

(Unterlage 14.1) rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzwohnraum zu informieren.

Betriebsbedingte Immissionen

20. Für betriebsbedingte Immissionen hat die Antragstellerin den Eigentümern der Gebäude:

- Lautlinger Weg 11 (entlang der Nord- und Ostfassade) sowie
- Rudolf-Weisser Weg 18/20 (im Obergeschoss der Nordwest- und Südwestfassade)

auf Antrag die notwendigen Kosten für die nach der aktuell gültigen Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster und ggf. Lüftungseinrichtungen) zu erstatten.

21. Die Erstattung ist ausgeschlossen, sofern die in Ziffer 20 genannten passiven Lärmschutzmaßnahmen bereits umgesetzt sind.

Natur und Landschaft

22. Hinsichtlich der Maßnahmen zur Entsiegelung (Maßnahme A1) ist auf eine Verbindung zu anderen ökologisch aufgewerteten Flächen zu achten.

23. Um die dauerhafte Eignung des finalen Habitats der Zauneidechse sicherzustellen, müssen die Bereiche dauerhaft gehölzarm gehalten werden. Bei einer Bepflanzung mit Rosen als Strukturelemente auch für Vögel ist darauf zu achten, dass die in der Vollentfaltung der Sträucher überschirmte Fläche maximal 10% der Gesamtfläche beträgt. Eine Überdeckung der neu gestalteten Dämme darf nicht mit stark humosem Oberboden, sondern nur mit relativ nährstoffarmem Unterboden erfolgen.

24. Die CEF-Maßnahmen sind durch ein Monitoring im 1., 2., 3. und 5. Jahr nach Fertigstellung von einem hierfür fachlich qualifizierten tierökologischen Fachbüro zu beglei-

ten. Der Genehmigungsbehörde und dem Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart ist jeweils unaufgefordert zum 30.11. des jeweiligen Jahres ein Bericht vorzulegen. Für den Fall, dass der notwendige Funktionserhalt nicht erreicht wird, sind Maßnahmen zur Nachsteuerung oder Änderung notwendig. Die Forderung weiterer Nebenbestimmungen wird insoweit vorbehalten.

25. Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde gem. § 2 Abs. 3 KompVzVO die erforderlichen Angaben für das digitale Kompensationsverzeichnis unter Verwendung der elektronischen Vordrucke der obersten Naturschutzbehörde unverzüglich nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses zu übermitteln. Im Übrigen wird auf die sonstigen Vorgaben der KompVzVO verwiesen.

Wasser

26. Die gesamte Baumaßnahme ist durch den beauftragten Fachbauleiter des Erlaubnisinhabers (Bauherr) zu überwachen. Besonderheiten sind dem Amt für Umweltschutz durch diesen unverzüglich mitzuteilen.

27. Wird im Vorhabensbereich ein bisher nicht bekannter Grundwasseraufschluss oder Brunnen entdeckt, so sind an dieser Stelle alle Maßnahmen so lange zurückzustellen, bis mit dem Amt für Umweltschutz das weitere Vorgehen abgestimmt worden ist.

28. Baustellenbetriebsstofftanks sind von der Größe her auf den Baustellenbedarf abzustimmen. Die Behälter müssen den Anforderungen der AwSV, die Umschlagstellen den Anforderungen der AwSV und Betriebssicherheitsverordnung entsprechen (Auffangwanne oder doppelwandiger Tank, Umschlagsbereich wasserdicht und ölfest, keine Abflussmöglichkeit zum Kanal).

29. Die verwendeten Baumaterialien (Beton, Zusatzmittel, Zuschläge etc.) müssen grundwasserverträglich sein. Für evtl. vorgesehene Betonzusatzmittel (z.B. Abbindebeschleuniger o.ä.) muss die Grundwasserverträglichkeit vorab nachgewiesen werden. Die Mittel dürfen erst eingesetzt werden, wenn das Amt für Umweltschutz der Verwendung zugestimmt hat.

30. Der verwendete Beton (z.B. Bohrpfahl, Pfahlfuß, Betonplombe etc.) muss gegen das zu erwartende Grundwasser beständig sein. Hierzu ist z.B. ein sulfatbeständiger Zement einzusetzen. Anstrichmittel, die organische Lösungsmittel enthalten, dürfen nicht benutzt werden. Die verwendeten Bindemittel sind auf das angetroffene Grundwasser abzustimmen.
31. Zur Minimierung einer Aufkalkisierung des Grundwassers sind eluationsarme und grundwasserverträgliche Baustoffe zu verwenden. Dies ist insbesondere bei Mager- oder Spritzbetonen zu berücksichtigen.
32. Sofern bei den Erd-/Aushubmaßnahmen Untergrundverunreinigungen festgestellt werden, sind die Maßnahmen in diesem Bereich einzustellen und das Amt für Umweltschutz unverzüglich zur Abstimmung der weiteren Vorgehensweise zu verständigen.
33. Eine Wasserhaltung zur Herstellung der Gründungskörper darf nicht eingerichtet werden, Aushub und Betonieren hat unter Wasser zu erfolgen. Die Aufschlüsse sind unverzüglich mit einem wasserundurchlässigen und gegen das zu erwartende Grundwasser beständigen Beton dicht auszubetonieren, dass eine Längsläufigkeit von Grundwasser entlang der Gründungskörper ausgeschlossen ist.
34. Das ggf. vom Beton verdrängte Grundwasser muss vor der Einleitung in das Oberflächengewässer Sindelbach so weit gereinigt werden, dass es den Einleitbedingungen entspricht.
35. Die Einrichtungen der Bauwasserhaltung und deren Dimensionierungen (Drainagen/Abzugsgräben, Pumpensümpfe, Zwischenspeicher, ggf. Reinigungsanlagen, Einleitungsstelle) sind durch das ausführende Unternehmen noch in entsprechenden Plänen darzustellen. Die Pläne sind dem Amt für Umweltschutz mindestens 2 Wochen vor Beginn der Grundwasserentnahme vorzulegen.
36. Baupumpensümpfe dürfen maximal 1,0 m unter die geplante Aushubsohle offen ausgeführt werden. Tiefere Baupumpensümpfe müssen ab diesem Maß mit einer Filterstrecke (z.B. perforierte Schachtringe) ausgestattet werden und der verbleibende

Ringraum im Vollrohrbereich dicht ausbetoniert oder auszementiert werden. Die Pumpensümpfe sind nach Ende der Wasserhaltungsarbeiten dicht zu verschließen.

37. Die Höhenlage des abgesenkten Grundwasserspiegels ist über ein Anheben des Förderaggregats oder Veränderung der Schwimmsteuerung dem jeweiligen Baufortschritt - unter Beachtung auftriebssicherer Zwischenbauzustände - anzupassen.

38. Die abgepumpte Wassermenge ist mittels geeigneter Messeinrichtungen (Wassermesser oder induktives Messgerät) laufend zu registrieren. Die abgepumpte Wassermenge ist täglich in einem Überwachungsbogen einschließlich Pumpenlaufzeit festzuhalten. Die anteiligen Niederschlagsmengen sind ebenfalls in dem Überwachungsbogen auszuweisen. Überschreitungen der erlaubten Grundwasserentnahmemengen sind dem Amt für Umweltschutz sofort mitzuteilen.

Der Überwachungsbogen ist dem Amt für Umweltschutz bei Kontrollen auf der Baustelle auf Anfrage zur Einsichtnahme vorzulegen.

39. Die Möglichkeit zur Wasserprobenahme am Beckenablauf bzw. am Ablauf der Reinigungsanlage ist bautechnisch vorzusehen.

40. Durch die Einleitung darf es zu keiner Verschlechterung der Gewässergüte im Oberflächengewässer kommen. Die maximale Einleitungsmenge wird auf 2 l/s begrenzt.

41. Das Grundwasser ist, sofern es mineralisch verunreinigt ist, vor der Einleitung in das Oberflächengewässer Sindelbach in einem ausreichend dimensionierten und hydraulisch günstig gestalteten Absetzbecken mechanisch zu reinigen (Zulaufrinne, Ablaufrinne auf Höhe des Wasserspiegels, Tauchwände, Länge: Breite = 3:1, Tiefe ca. 1,50 m zuzüglich Schlammabsetzraum). Falls erforderlich, muss die mechanische Reinigungsstufe zur Entfernung von gelösten Schadstoffen noch um weitere Reinigungsstufen ergänzt werden.

42. Durch Betonierarbeiten kann es zu pH-Wert-Verschiebungen kommen. Das einzuleitende Grundwasser ist dann über eine Neutralisationsanlage in den pH-Bereich 6,5-8,5 zu bringen.

43. Die Neutralisation des einzuleitenden Wassers darf zu keiner Aufsalzung des Gewässers führen. Es sind schonende Neutralisationsverfahren mittels CO₂-Dosierung zu wählen.

44. An die Einleitung des während der Bauwasserhaltung anfallenden Grundwassers werden nach dem Stand der Technik bestimmte Anforderungen gestellt. Das Grundwasser ist so zu behandeln, dass folgende Grenzwerte stets eingehalten werden:

pH-Wert:	6,5 – 8,5
Ungelöste Stoffe:	100 mg
Kohlenwasserstoffe:	100 µg/l

45. Sollten Überschreitungen der festgelegten Grenzwerte während des Betriebs der Anlage festgestellt werden, ist umgehend das Amt für Umweltschutz der LHS Stuttgart zu unterrichten, sodass erforderliche Maßnahmen zum Schutz des Gewässers getroffen werden können.

46. Werden im Grundwasser wassergefährdende Stoffe festgestellt, für die in der Entscheidung noch keine Grenzwerte festgelegt sind, ist dies dem Amt für Umweltschutz unverzüglich mitzuteilen.

47. Der Einleitungsbeginn sowie dessen Ende ist dem Amt für Umweltschutz rechtzeitig mitzuteilen.

48. Die erforderlichen Wasserprobenahmen und die Analysen der Proben sind von einem zugelassenen Labor, das regelmäßig und erfolgreich an den vom Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg durchgeführten Ringversuchen zur Qualitätssicherung teilnimmt, durchzuführen.

Das Amt für Umweltschutz behält sich vor, in besonderen Fällen (z.B. wenn Analyseergebnisse nicht nachvollziehbar sind oder wenn durch ein unvorhergesehenes Ereignis auf dem Grundstück die Gefahr einer Verunreinigung mit wassergefährdenden Stoffen besteht) Zusatzproben zu ziehen. Die Kosten für Probennahme und Analytik trägt der Antragsteller.

49. Für den geplanten Stauraumkanal mit zugehörigen Schächten wurde die Höhe **419,10 m ü. NN** als Bemessungswasserstand festgelegt. Bis zum Bemessungswasserstand sind sämtliche Bauteile wasserundurchlässig auszubilden. Baustoffe müssen gegen das zu erwartende Grundwasser beständig sein. Anstrichmittel, die organische Lösungsmittel enthalten, dürfen nicht verwendet werden.
50. Die Fertigstellung der Arbeiten im Grundwasser ist dem Amt für Umweltschutz vom Vertreter der Erlaubnisinhaber anzuzeigen (**Fertigstellungsanzeige**). In dieser ist zu bestätigen, dass die Maßnahme nach den Plänen und Bestimmungen der wasserrechtlichen Entscheidung ausgeführt worden ist.
51. Die Gestaltung der Einleitungsstelle in den Sindelbach ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Amt für Umweltschutz (Herr Alt, Tel. 0711/216-88435) und dem Tiefbauamt (Herr Holtz, Tel. 071/216-80858) abzustimmen.
52. Die Systeme zur Ableitung von Regenwasser sind regelmäßig zu warten, um größere Ablagerungen von Schmutzstoffen und einen möglichen Eintrag dieser ins Gewässer zu verhindern.
53. Der Bauträger hat dafür Sorge zu tragen, dass fischereiliche Schäden während Bauzeit vermieden werden.
54. Während der Bauphase muss sichergestellt sein, dass keine Schadstoffe (z.B. Betonstaub, Öle etc.) in das Gewässer gelangen. Übermäßige Wassertrübungen sind zu vermeiden.

Bodenschutz, Altlasten, Abfall

55. Vor Beginn der Maßnahme ist eine sachverständige bodenkundliche Baubegleitung zu bestellen. Wird die bodenkundliche Baubegleitung im Rahmen einer Umweltbaubegleitung geleistet, muss diese nachweislich mit dem erforderlichen bodenkundlichen Sachverstand durchgeführt werden.
56. Die Bodenarbeiten müssen gemäß „DIN 19639 Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“ geplant und durchgeführt werden.

Versorgungsunternehmen und Leitungsträger

57. Die im Planfeststellungsbereich befindlichen Leitungen sind vor den Bauarbeiten des Vorhabenträgers rechtzeitig zu sichern und ggf. zu verlegen. Die Leitungsfirmen sind rechtzeitig vor Baubeginn in die Entwurfs- und Ausführungsplanung einzubinden.

Sicherheit und Gesundheit

58. Die komplette Anlage einschließlich der Zu- und Ablaufstrecken muss in einer Zugsicherungsanlage gem. § 22 BOStrab eingebunden sein.

59. Die Zufahrt zu einem im Gleisdreieck liegenden Gelände muss technisch gem. § 20 BOStrab gesichert sein. Ist dieses Grundstück nur für unterwiesene Betriebsbedienstete der SSB AG zugänglich, ist die Sicherung der Gleisquerung mit der TAB abzustimmen.

60. Die Ausführungsplanung ist grundsätzlich mit der TAB abzustimmen.

IV. Zusagen

Die Antragstellerin hat folgende Zusagen verbindlich abgegeben:

Natur und Landschaft

1. Im Zusammenhang mit der Gestaltungsmaßnahme G1 wird auf der Südseite des Damms ca. alle 30 m ein Schotterfenster angelegt.

Wasser

2. Der vom Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart genannte Drosselabfluss von 15 l/s (entspricht $30 \text{ l/s} \cdot \text{ha}_{\text{Ared}}$ und Empfehlung DWA-M 153) wird in der Planung berücksichtigt. In der Ausführungsplanung wird ein entsprechendes Drosselorgan ausgewählt.

Bodenschutz, Altlasten, Abfall

3. Hinsichtlich des Umgangs mit dem durch PAK belasteten Boden findet im weiteren Planungsprozess eine Abstimmung mit dem Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart (Herrn Schwenk) statt.
4. Im Bereich des rückzubauenden Gleises der Zufahrt zum Betriebshof (Maßnahme A1 des LBP) wird die Fläche vor der Rekultivierung durch einen Bodenauftrag mit Oberboden, welcher an anderer Stelle im Vorhaben abgeschoben wurde, so aufgewertet, dass die in der Bilanz angesetzte hohe Wertigkeit der Fläche erreicht wird.
5. Für die Bauzeit wird eine den Baumaßnahmen angemessene ingenieurgeologische Betreuung (inkl. der Ingenieurbauwerke) stattfinden.

Landwirtschaft

6. Die Stellungnahme des Landesbauernverbandes zur Befahrbarkeit der landwirtschaftlichen Hauptwegeverbindung Flurstück Nr. 2100/1 sowie zur Erreichbarkeit von landwirtschaftlichen Grundstücken während der Bauzeit wird im Bauablauf berücksichtigt.

Versorgungsunternehmen und Leitungsträger

7. Die Leitungen im vom Tiefbauamt der Landeshauptstadt Stuttgart übersandten Plan-ausschnitt sowie der Haftungsausschluss werden beachtet.
8. Bei Bedarf zur Höhenanpassung der Kanaldeckel der Schächte 50240/22 und 50240/17 im Rahmen der Ausführungsplanung stimmt die Antragstellerin das weitere Vorgehen mit der SES ab.
9. Aufgrabungen im Bereich von Leitungen der COLT Technology Services GmbH werden mindestens fünf Arbeitstage im Voraus (Mo-Fr) schriftlich angezeigt.
10. Die tatsächliche Lage der Leitungen der COLT Technology Services GmbH wird, soweit notwendig, durch eine ausreichende Zahl von Probeschlitzern ermittelt.
11. Die Anlage der COLT Technology Services GmbH wird generell nicht überbaut und die Schächte zugänglich gehalten.

Private Rechte, insbesondere Eigentum

12. Die Vorhabenträgerin informiert das Liegenschaftsamt der Landeshauptstadt Stuttgart frühzeitig über den geplanten zeitlichen Ablauf des Bauvorhabens.
13. Die Vorhabenträgerin informiert das Liegenschaftsamt der Landeshauptstadt Stuttgart frühzeitig über die Dauer der vorübergehenden Inanspruchnahme städtischer Flächen für das Bauvorhaben.

14. Die Vorhabenträgerin stimmt die vorübergehende Inanspruchnahme der städtischen Grundstücke mit dem jeweils verwaltenden Amt einvernehmlich und rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme ab und informiert die Vertragspartner, sodass die bestehenden Nutzungsverhältnisse angepasst werden können.

V. Hinweise

Wasser

1. Für die Ableitung von Grundwasser in das öffentliche Entwässerungsnetz der Landeshauptstadt Stuttgart ist nach § 4 der Entgeltbestimmungen für die Benutzung der öffentlichen Abwasserbeseitigung ein Entgelt zu entrichten (Einleitung in Mischwasserkanäle ab 01.01.2020 1,69 Euro/m³, bei Einleitung in Regenwasserkanäle - sofern erlaubt - 60% des Gebührensatzes).

Der Beginn der Einleitung, das Ende der Einleitung sowie die Menge ist dem Tiefbauamt, Eigenbetrieb Stadtentwässerung, Herrn Oswald, zeitnah mitzuteilen (Tel. 0711/216-80187, Fax: 0711/216-9580187, Mail: Schmutzwasserentgelt@stuttgart.de). Bei Fragen über die Einleitstellen wenden Sie sich bitte an die folgenden Nummern (Telefon: 0711/216-80135 bzw. 0711/216-80117, Fax: 0711/216-80111 oder Mail: Kanalplanung@stuttgart.de).

Im Übrigen sind die Bestimmungen der Abwasserbeseitigungssatzung der Landeshauptstadt Stuttgart einzuhalten.

2. Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern sind so zu errichten, zu betreiben, zu unterhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist (§ 36 WHG).
3. Der Bauherr oder dessen Beauftragter zeichnet für die Erkundung von Hindernissen, Leitungen, Tunnel, Stollen sowie sonstige unterirdische Hohlräumbauten im Bereich der Bohransatzpunkte verantwortlich (Energie-, Wasserversorgungsunternehmen, Tiefbauamt, SSB, DB, etc.). Er hat vor Ausführungsbeginn durch entsprechende Erhebung bzw. Erkundung dafür zu sorgen, dass durch die Baugrubensicherung- und Tiefgründungsmaßnahmen keine Schäden an Leitungen oder sonstigen unterirdischen Bauten verursacht werden.

4. Die wasserrechtliche Erlaubnis ersetzt keine Verfahren, die nach anderen Rechtsvorschriften durchgeführt werden müssen und berechtigt nicht zu Eingriffen in private Rechte Dritter.
5. Sollten durch die Wasserhaltung Schäden bei Dritten entstehen, so ist der Erlaubnisinhaber entschädigungspflichtig. Auf die Haftungsregelungen für Schäden am Gewässer gemäß § 89 WHG wird hingewiesen.
6. Es wird vorbehalten weitere Auflagen zu erteilen (§ 13 WHG).

Sicherheit und Gesundheit

7. Aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und Bombardierungen, die während des 2. Weltkrieges stattfanden, ist es ratsam, im Vorfeld von jeglichen Bau- (Planungs-)verfahren eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen. Alle nicht vorab untersuchten Bauflächen sind daher als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen.
Seit dem 02.01.2008 kann der Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg allerdings Luftbildauswertungen für Dritte zur Beurteilungen möglicher Kampfmittelbelastungen von Grundstücken auf vertraglicher Basis nur noch kostenpflichtig durchführen. Diese Auswertung kann beim Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg mittels eines Vordrucks beantragt werden. Die dafür benötigten Formulare können unter www.rp-stuttgart.de (->Service->Formulare und Merkblätter) gefunden werden.
8. Das LGRB weist darauf hin, dass im Anhörungsverfahren als Träger öffentlicher Belange keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder von Auszügen daraus erfolgt. Die darin getroffenen Aussagen liegen im Verantwortungsbereich des gutachtenden Ingenieurbüros.

Denkmalschutz

9. Im Zuge der Bauausführung sind die Vorgaben des § 20 DSchG zu beachten.

10. Beim Entdecken archäologischer Funde (Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen etc.) oder Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, auffällige Erdverfärbungen) während der Bauausführung ist die Denkmalschutzbehörde umgehend zu benachrichtigen. Die archäologischen Funde oder Befunde sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die zuständige Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist.

VI. Zurückweisung von Einwendungen

Die Einwendungen der Privatpersonen und die Forderungen und Hinweise der weiteren Beteiligten werden, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen durch Zusagen oder durch diese Entscheidung entsprochen wird, zurückgewiesen.

VII. Kostenentscheidung

1. Die Antragstellerin trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens. Für diese Entscheidung wird eine **Gebühr** in Höhe von **20.485,00 Euro** festgesetzt.
2. Die den Einwendern und Trägern öffentlicher Belange entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

B. Begründung

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen und Zusagen festzustellen. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes gerechtfertigt und steht im Einklang mit den gesetzlichen Planungsleitsätzen. Nachdem das Regierungspräsidium sämtliche öffentliche und private Belange sorgfältig untereinander und gegeneinander abgewogen hat, ist es zu der Auffassung gelangt, dass das von der SSB AG (im Folgenden Antragstellerin bzw. Vorhabenträgerin genannt) geplante und beantragte Vorhaben verwirklicht werden soll.

I. Beschreibung des Vorhabens

Die Antragstellerin plant den Bau der neuen Übereckverbindung Pflugmühle als Verbindungskurve zwischen den Haltestellen Rohrer Weg und SSB-Zentrum. Konkret handelt es sich dabei um eine neu zu errichtende zweigleisige Verbindung der Streckenachsen 330 und

340. Die Streckenverzweigung zwischen den Gleisen der dort verkehrenden Linien U5/U6 und U3/U8/U12 wird damit auf ein Gleisdreieck erweitert.

Von der Haltestelle Rohrer Weg kommend fädeln die neuen Gleise nach links aus der bestehenden und im Zuge des Vorhabens baulich angepassten Trasse heraus in einen Linksbogen Richtung Osten. Dort mündet die neue Verbindungskurve in die bestehende Trasse der Achse 330 ein.

Die gesamte Neubaustrecke weist eine Länge von 330 m auf. Hiervon entfallen 230 m auf die reine Neubautrasse. Hinzu kommen die neue Gleisverbindung sowie der zusätzliche Gleisbogen Richtung Stadtbahnbetriebshof Möhringen.

Notwendig wird im Zuge der Maßnahme außerdem eine Anpassung der vorhandenen Infrastruktur in diesen Abschnitten wie die Verlegung eines Gleiswechsels als Folge des Einbaus neuer Weichen im Bereich der bestehenden Streckengleise der Linien U5/U6 (Achse 340). Des Weiteren führt der Einbau des zweigleisigen Abschnittes in Achse 340 zu einer Veränderung der Überhöhung in Richtung Haltestelle Vaihinger Straße.

Ziel des Vorhabens ist, eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Stadtbahnbetriebes, insbesondere durch die verbesserte Anbindung des Stadtbahnbetriebshofes, zu erzielen. Darüber hinaus schafft das Vorhaben die erforderliche Infrastruktur, um die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes „Synergiepark Stuttgart“ aus dem Raum südlich von Stuttgart zu verbessern und die (zukünftigen) Bereiche Flughafen/Messe/Filderbahnhof und Nord-Süd-Straße/Park+Ride damit umsteigefrei zu verbinden.

Auf der Neubaustrecke verkehren zunächst ein- und ausrückende Züge von und nach Vaihingen. Nach der Eröffnung des Filderbahnhofs soll nach jetzigem Planungsstand eine neue Linie U17 eingerichtet werden, für die bspw. eine Linienführung von Flughafen/Messe bis Dürrolewang denkbar ist. Bei der Annahme, dass die Linie nur zu den Hauptverkehrszeiten verkehrt, haben sich Nachfragewerte von rund 500 zusätzlichen ÖPNV-Nutzern pro Tag und rund 2.500 Fahrgästen pro Tag in der U17 ergeben. Die Linie kann die bisherige Fahrzeit (Umsteigeverbindungen) erheblich verkürzen.

Nähere Einzelheiten der Planung sind dem Erläuterungsbericht und den übrigen Unterlagen zu entnehmen.

II. Zuständigkeit und Verfahren

Die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen für die Planfeststellung sind erfüllt.

Die Vorhabenträgerin beantragte mit Schreiben vom 28.05.2020 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für die Übereckverbindung Pflugmühle, Rohrer Weg – SSB-Zentrum nach §§ 28 ff. i.V.m. §§ 72 ff. LVwVfG. Entgegen den Ausführungen im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) wurde keine Genehmigung nach §§ 2, 9 PBefG beantragt. Dies hat die Vorhabenträgerin mit E-Mail vom 22.12.2020 nochmals klargestellt. Eine Entscheidung hierüber kann insofern unterbleiben.

Das RPS, vertreten durch Referat 24 der Abteilung 2, ist nach §§ 29 Abs. 1, 11 PBefG i.V.m. § 2 Abs. 1 Nr. 1 PBefZuVO zuständige Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsbehörde bei Stadtbahnen und OBussen. Zuständige Anhörungsbehörde ist nach §§ 29 Abs. 2, 73 LVwVfG i.V.m. § 1 PBefZuVO und §§ 15, 19 LVG die Landeshauptstadt Stuttgart als untere Verwaltungsbehörde.

Mit Verfügung vom 30.06.2020 wurde das Verfahren für das beantragte Vorhaben von der Planfeststellungsbehörde eingeleitet und die Anhörungsbehörde mit der Durchführung des Anhörungsverfahrens beauftragt.

Die Planunterlagen wurden nach §§ 28, 29 PBefG i.V.m. § 73 LVwVfG und dem PlanSiG in der Zeit vom 13.07.2020 bis einschließlich 12.08.2020 auf der Internetseite der Landeshauptstadt Stuttgart veröffentlicht. Zusätzlich wurden die Planunterlagen im selben Zeitraum bei der Landeshauptstadt Stuttgart unter Beachtung des dort erarbeiteten Schutz- und Hygienekonzeptes sowie der in der CoronaVO der Landesregierung festgesetzten Vorgaben zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Der ausgelegte Plan mit Zeichnungen und Erläuterungen ließ das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen vollständig erkennen, § 73 Abs. 1 S. 2 LVwVfG.

Zeit und Ort der Auslegung der Planunterlagen wurden im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart vom 09.07.2020 gem. § 73 Abs. 5 LVwVfG und dem PlanSiG ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurde auch auf das Ende der Einwendungsfrist hingewiesen, § 73 Abs. 4 LVwVfG. Die Bekanntmachung, wie auch die Planunterlagen, wurden zudem gem. § 27a LVwVfG auf der Homepage des RPS veröffentlicht. Die Einwendungsfrist endete am 26.08.2020, § 73 Abs. 4 S.1 LVwVfG.

Mit Schreiben vom 21.07.2020 wurden die betroffenen Kommunen, die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie die weiteren Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten, § 73 Abs. 2 LVwVfG.

Am 27.10.2020 wurden die rechtzeitig gegen den Plan erhobenen Einwendungen im Rahmen eines Besprechungstermins im Rathaus der Landeshauptstadt Stuttgart im Beisein der Planfeststellungsbehörde mit der Antragstellerin, dem Lärmbeauftragten der Landeshauptstadt Stuttgart und anwesenden Einwendern diskutiert. Die Einladung zum Besprechungstermin erfolgte mit E-Mail vom 19.10.2020. Über die Besprechung wurde eine Niederschrift erstellt, welche den Besprechungsteilnehmern im Anschluss zugeleitet wurde.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist der Sachverhalt auch ohne Durchführung eines förmlichen Erörterungstermins bezüglich der im Verfahren vorgebrachten Punkte vollständig aufgeklärt, insbesondere da die Interessen der Einwender mit dem angebotenen Besprechungstermin gewahrt werden konnten. Von einem Erörterungstermin mit allen am Verfahren Beteiligten war kein weiterer Informationsgewinn zu erwarten. Wo erforderlich, ging die Vorhabenträgerin im Rahmen der Replikenerstellung selbstständig auf Verfahrensbeteiligte zu, führte Abstimmungsgespräche, nahm redaktionelle Änderungen und Ergänzungen in den Planunterlagen vor und erteilte gegenüber der Planfeststellungsbehörde Zusagen (vgl. A. IV.). Auf die Durchführung eines förmlichen Erörterungstermins wurde daher gem. § 29 Abs. 1a Nr. 1 PBefG verzichtet.

Alle Betroffenen hatten ausreichend Gelegenheit, sich über die Planung zu informieren und ihre Anregungen, Forderungen und Einwendungen vorzubringen. Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Entscheidungsfindung alle Stellungnahmen und Einwendungen in gebührendem Maße berücksichtigt.

Für das Vorhaben besteht keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls aufgrund von §§ 5, 7 Abs. 1 UVPG i.V.m. Ziffer 14.11 der Anlage 1 des UVPG hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der in Anlage 3 des UVPG aufgeführten Kriterien sowie der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen durch das geplante Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Zur Vorbereitung der Vorprüfung hat die Vorhabenträgerin entsprechend § 7 Abs. 4 UVPG geeignete Angaben nach Anlage 2 zu den Merkmalen des Vorhabens und des Standorts sowie zu den möglichen erheblichen Umweltauswirkungen übermittelt. Des Weiteren wurden die Fachbehörden und anerkannten Naturschutzvereinigungen mit Schreiben vom 26.11.2019 um Stellungnahme gebeten.

Die Feststellung und die wesentlichen Gründe für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht wurden der Öffentlichkeit durch Einstellen des Bekanntmachungstextes auf der Internetseite des RPS am 03.02.2020 bekannt gegeben, § 5 Abs. 2 UVPG.

Maßgebend für die Einschätzung war insbesondere, dass es sich lediglich um ein kleinräumiges Vorhaben mit geringer Neuversiegelung in einem teils vorbelasteten Gebiet handelt. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden liegen insgesamt unter der Schwelle, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern würden. Negative Beeinträchtigungen auf besonders empfindliche oder geschützte Gebiete sind nicht zu erwarten. Da der Sindelbach bereits im Bestand durch die Stadtbahn überquert wird und sich diesbezüglich durch die Planung keine Veränderungen ergeben, ist auch von keiner erheblichen Beeinträchtigung aufgrund der Lage des Plangebiets innerhalb von Überflutungsflächen und innerhalb des Überschwemmungsgebiets „ÜSG Sindelbach“ auszugehen. Innerhalb des Plangebiets sind keine Bodendenkmale, Kultur- oder sonstige Sachgüter bekannt. Den Auswirkungen des Vorhabens wird im Übrigen durch diverse vorgelegte Untersuchungen und Gutachten Rechnung getragen. Zum Schutz von Landschaft und Natur sind landschaftspflegerische Maßnahmen, darunter auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) in Form von Nistkästen für Vögel, und eine temporäre Vergrämung, Fang und Umsetzung von Zauneidechsen in ein geeignetes Ersatzhabitat vorgesehen. Das Gebiet weist durch die bestehende Verkehrsinfrastruktur eine Lärmvorbelastung auf. Die Schalltechnische Untersuchung zeigt, dass die einschlägigen Grenzwerte überwiegend eingehalten werden; den Überschreitungen an zwei Gebäuden kann durch passive Lärmschutzmaßnahmen Rechnung getragen werden. Den zeitlich begrenzten Überschreitungen durch Baulärm kann durch Minimierungsmaßnahmen entgegengewirkt werden. Ein besonderes Umweltrisiko sowie ein Störfallrisiko sind nicht erkennbar. Aufgrund der Vorbelastungen durch das angrenzende Gewerbegebiet sind keine lufthygienischen Besonderheiten zu beachten.

Insgesamt können erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, insbesondere durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen, hinreichend ausgeschlossen werden.

Mit Blick auf die unterbliebene Umweltverträglichkeitsprüfung kritisiert der NABU Stuttgart, dass das Vorhaben in einem bereits dicht besiedelten und bebauten Gebiet die ökologisch wichtige Trittsteinfunktion massiv beeinträchtigt und den Artenschwund im siedlungsnahen Bereich negativ beeinflusst. Die vorgenommene Vorprüfung werde der Bedeutung der Fläche im Biotopzusammenhang der Fildern nicht gerecht. Der NABU fordert insofern die Durchführung einer formalen Umweltverträglichkeitsstudie.

Die Feststellung über das Unterbleiben einer Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte durch die Planfeststellungsbehörde aufgrund fundierter Grundlagen in Form der eingereichten Unterlagen (allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls, Unterlage 12.1, einschließlich einer Übersichtsbegehung Artenschutz und Habitatpotentialanalyse, einem Tierökologischen Gutachten, einem Bestandsplan sowie einer Schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 14.1) sowie einer Anhörung der Landeshauptstadt Stuttgart, der Höheren Naturschutzbehörde und der anerkannten Naturschutzvereinigungen. Die eingereichten Unterlagen der Antragstellerin umfassten eine ausführliche Betrachtung der einzelnen Schutzgüter und der Auswirkungen des Vorhabens auf diese. Unter Berücksichtigung dieser Unterlagen und der eingeholten Stellungnahmen sowie der Vorgaben des § 7 UVPG und der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien kam die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist – insbesondere, da aufgrund umfangreicher Untersuchungen und Gutachten sowie vorgesehener landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen einschließlich Artenschutzmaßnahmen erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG ausgeschlossen werden konnten. Hinsichtlich der detaillierten Begründung zum Unterbleiben einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf die Bekanntgabe vom 03.02.2020, veröffentlicht auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart verwiesen.

Die für das Planfeststellungsverfahren maßgeblichen Verfahrensvorschriften wurden somit eingehalten.

Das Vorhaben ist entscheidungsreif. Mit den von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen, den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der Einwendungen der beiden Privatpersonen, den Erwidern der Vorhabenträgerin und den vorgelegten Gutachten ist der Sachverhalt soweit aufgeklärt, dass über alle relevanten Fragen auf fundierter, zuverlässiger Grundlage entschieden werden kann.

IV. Rechtliche Würdigung

Gemäß § 28 PBefG bedarf das Vorhaben der Antragstellerin der Planfeststellung. Im Rahmen der Abwägung wurden die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange von der Planfeststellungsbehörde geprüft und bewertet. Die eingehende Prüfung des Sachverhalts zu den vorliegenden Unterlagen kommt zu dem Ergebnis, dass die für die Planfeststellung des Vorhabens erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

1. Planrechtfertigung

Eine Planung ist dann gerechtfertigt, wenn das Vorhaben den Zielsetzungen des jeweiligen Fachgesetzes entspricht und die mit der Maßnahme konkret verfolgten Ziele und öffentlichen Interessen generell geeignet sind, die entgegenstehenden Rechte zu überwinden. Ein Vorhaben ist nicht erst dann erforderlich, wenn es unausweichlich ist, sondern wenn es objektiv „vernünftigerweise geboten“ ist.

Das PBefG als einschlägiges Fachgesetz nennt in § 8 lediglich indirekt Zielsetzungen. Danach ist öffentlicher Personennahverkehr die allgemein zugängliche Beförderung von Personen u.a. mit Straßenbahnen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist durch die zuständigen Aufgabenträger sicherzustellen.

Das planfestgestellte Vorhaben wird diesen Erfordernissen gerecht; der Bau der Übereckverbindung Pflugmühle ist planerisch gerechtfertigt. Die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele dienen insbesondere der Gewährleistung eines sicheren, attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV-Angebots und damit dem Gemeinwohl.

Das Vorhaben entspricht den Zielen des Generalverkehrsplans des Landes Baden-Württemberg sowie dem Nahverkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Stuttgart, welche die Bedeutung des ÖPNV und dessen weiteren Ausbaus herausstellen. Ziel der Stadtbahnkonzepktion der Landeshauptstadt Stuttgart ist es, die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu erhöhen und die Innenstadt vom Individualverkehr zu entlasten. Die Stadtbahn soll die Verkehrsbedienung zwischen den Stuttgarter Stadtteilen und den umgebenden Städten

und deren Anbindung sowie die Erschließung der Innenstadt sicherstellen. Die Landeshauptstadt Stuttgart und deren Gremien haben in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit der Maßnahme Übereckverbindung erkannt und dieser zugestimmt.

Der Bau der Übereckverbindung dient zunächst einmal betrieblichen Verbesserungen, die für die Sicherstellung eines leistungsfähigen und sicheren Stadtbahnverkehrs in den kommenden Jahren unerlässlich sind. Steigende Verkehrsbedürfnisse und ein Ausbau des ÖPNV-Angebots führen dazu, dass mehr Fahrzeuge abzustellen sind sowie morgens aus- und abends wieder in die Betriebshöfe einrücken müssen. Der Betriebshof Möhringen nimmt innerhalb des SSB-Gebiets eine besonders wichtige Funktion wahr und wird in Bälde über die Hälfte der stetig aufgestockten Stadtbahnflotte beherbergen. Mit der Übereckverbindung und den damit verbundenen Anpassungen der Netzanbindung des Betriebshofs Möhringen können künftig beide Streckengleise direkt ohne Umsetzen und zusätzlichen Gleiswechsel angedient werden, was erhebliche Vorteile für einen flüssigen und leistungsfähigen Betriebsablauf mit sich bringt. Des Weiteren können Züge parallel über zwei Ausrückwege geführt werden. Für den Fall einer Störung oder planmäßigen Arbeiten verbleibt somit auch eine Ersatzverbindung.

Mit dem Vorhaben wird darüber hinaus das Ziel der künftigen Verknüpfung bedeutender Verkehrsschwerpunkte und somit auch einer Kapazitätserhöhung des ÖPNV verfolgt.

Die zunehmende weitere Aufsiedlung des Synergieparks Stuttgart führt bereits jetzt und auch langfristig zu einer Verschärfung der Verkehrsproblematik im motorisierten Individualverkehr in diesem Bereich. Darüber hinaus gewinnt der Filderraum aufgrund seines starken Wachstums insbesondere im Bereich Flughafen/Messe und einer damit einhergehend ausgebauten Verkehrsinfrastruktur (U6 bis zum Flughafen/Messe, Filderbahnhof, S2-Verlängerung) weiter an Bedeutung. Die neue Übereckverbindung schafft die erforderliche Infrastruktur dafür, dass der Filderraum inkl. neu entstehendem Park+Ride-Standort im Bereich der Nord-Süd-Straße und der Synergiepark künftig umsteigefrei miteinander verbunden werden können. Dies fördert durch einen verbesserten Fahrkomfort und eine verkürzte Fahrzeit die Attraktivität des ÖPNV-Angebots und somit das Umsteigen vom Auto auf den ÖPNV sowie in dessen Folge auch die Verbesserung des Klimas und des Stadtbildes. Für die Fahrbeziehung Flughafen/Messe bis Synergiepark bzw. Dürrlewang ist die Einrichtung einer neuen Linie U17 angedacht, die voraussichtlich spätestens mit der Inbetriebnahme des Filderbahnhofs im Jahr 2025 zu den Hauptverkehrszeiten verkehren soll. Hierfür werden etwa 500 zusätzliche Fahrgäste pro Tag und rund 2.500 Fahrgäste in der U17 prognostiziert.

Aufgrund der dargestellten betrieblichen und verkehrlichen Bedeutung hat die Übereckverbindung derzeit höchste Priorität und soll bis zur Inbetriebnahme der U6 zum Flughafen Ende 2021 zur Verfügung stehen. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass die Linie U6 maßgeblich durch die im Rahmen der Bautätigkeiten für die Übereckverbindung erforderliche mehrwöchige Sperrung der Achse 340 zwischen den Haltestellen Vaihinger Straße und Rohrer Weg (Einbau Weichen, Entfernung Überhöhung) betroffen ist. Durch die deutliche Zunahme an Fahrgastzahlen nach Fertigstellung der Verbindung bis zum Flughafen wäre somit bei einer Sperrung nach 2021 ein wesentlich aufwendigerer Ersatzverkehr erforderlich.

Durch die rechtzeitig neu geschaffene Infrastruktur wäre es zusätzlich bei bestehendem Bedarf theoretisch möglich, eine eventuelle S-Bahn-Sperrung im Rahmen des Projektes Stuttgart 21, Planfeststellungsabschnitt 1.3b durch die Linie U17 abzumildern und so auch eine Überlastung der Linie U6 zu vermeiden.

Angesichts der derzeitigen und künftigen Entwicklungen, die mit einer notwendigen Kapazitätserhöhung des ÖPNV und einem Ausbau des Angebots einhergehen, ist der Bau der Übereckverbindung vernünftigerweise geboten und zur Sicherstellung der mit dem ÖPNV verfolgten Ziele erforderlich.

2. Trassenauswahl

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob es im Vergleich zum planfestgestellten Vorhaben eine bessere Lösung für die zu bewältigende Aufgabe gibt oder ob eine genauso geeignete Variante möglich wäre und diese Lösung in geringerem Maße entgegenstehende öffentliche oder private Interessen beeinträchtigen würde. Dies ist nicht der Fall. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass sich gegenüber dem jetzt planfestgestellten Vorhaben gemessen an den Planungszielen und -grundsätzen eine bessere Lösung jedenfalls nicht aufdrängt.

Ziel des Projekts ist zum einen die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Stadtbahnbetriebes insgesamt und der Anbindung des Stadtbahnbetriebshofes Möhringen an das Streckennetz im Speziellen. Zum anderen stellt die Übereckverbindung eine Infrastruktur zur Verknüpfung der Bereiche Flughafen/Messe/Neuer Filderbahnhof mit einer zukünftigen P+R-Anlage Nord-Süd-Straße und mit dem Gewerbegebiet Synergiepark Stuttgart, das aufgrund seiner zunehmenden Aufsiedlung einen erhöhten ÖPNV-Bedarf entwickelt, zur Verfügung.

Um diese Projektziele zu erreichen, wäre als großräumige Variante eine alternative Streckenführung zwischen dem Ziegerlochgraben nahe der Autobahn BAB8 und der Haltestelle Rohrer Weg denkbar. Die Strecke müsste zwischen diesen beiden Punkten aus den Gleisen der Linien U5 und U6 Richtung Synergiepark Stuttgart ausfädeln und für die Anbindung des Stadtbahnbetriebshofs ebenfalls als Gleisdreieck ausgebildet werden.

Die Streckenführung dieser Variante wäre jedoch räumlich schwierig zu realisieren und müsste durch bebauten Gebiet Richtung Dürtlewang führen. Zur Anbindung an die Linie U12 sowie um das Ausrücken vom Betriebshof zum Bahnhof Vaihingen zu ermöglichen, wären weitere Umbaumaßnahmen erforderlich. Des Weiteren wäre die dargestellte Variante mit einem erhöhten Flächenverbrauch und erheblich größeren Eingriffen in das Eigentum Dritter verbunden. Der Bau- und Finanzierungsaufwand wäre ebenfalls um einiges größer als bei der Antragsvariante.

Insgesamt ist nicht ersichtlich, dass die Alternativvariante irgendwelche Vorteile gegenüber der Antragsvariante mit sich brächte, die die dargestellten Nachteile überwiegen könnten. Vielmehr widerspricht sie aufgrund der dargestellten Belastungen dem Minimierungsgebot.

Kleinräumige Varianten wären in Form von alternativen baulichen Umsetzungsvarianten, allerdings mit denselben Gleisverknüpfungen in derselben Reihenfolge entlang der Strecke wie die Antragsvariante, möglich.

Denkbar wäre eine Verschiebung der Anbindung des Betriebshofs um wenige Meter. Die hierdurch entstehenden Nachteile würden jedoch die ohnehin nicht ersichtlichen Vorteile überwiegen. Die gewählte Trasse führt nämlich dazu, dass aktuell mit Gleiskörpern überbaute Flächen frei werden und anschließend begrünt werden können.

Bei einer Verkleinerung des Gleisdreiecks wäre zwar der Flächenverbrauch geringer, jedoch würde damit auch ein Teil des Planungsziels verfehlt. Wichtig für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit ist, dass in jedem Schenkel des Gleisdreiecks ein Vollzug stehen kann, so dass Fahrten auf den anderen Gleisen problemlos möglich sind. Dies wäre mit einer kleineren Variante des Gleisdreiecks nicht möglich.

Eine Vergrößerung des Gleisdreiecks wiederum wäre mit einem größeren Flächenverbrauch und größeren Eingriffen in das Eigentum Dritter verbunden. Bauliche, betriebliche oder in der Instandhaltung bedeutende Vorteile würden damit jedoch nicht erreicht.

Insofern stellen auch die dargestellten kleinräumigen Varianten keine Alternativen dar, die gegenüber der Antragsvariante als vorzugswürdig erscheinen.

Unter Beibehaltung des Status quo, also dem Verzicht auf das Vorhaben (sog. „Null-Variante“) wären die Projektziele nicht zu erreichen. Insbesondere wäre die angestrebte Verknüpfung des Bereichs südlich von Stuttgart mit der dortigen Infrastruktur (Flughafen/Messe/Neuer Filderbahnhof) und dem wichtigen Gewerbegebiet Synergiepark Stuttgart nicht möglich. Für die Aufrechterhaltung eines sicheren und zuverlässigen Stadtbahnbetriebs ist außerdem eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Anbindung an den Stadtbahnbetriebshof unabdingbar. Zwar ließen sich bei der Null-Variante mögliche Eingriffe in Natur und Landschaft sowie das Eigentum Dritter vermeiden, doch sind diese Eingriffe zur Gewährleistung eines leistungsfähigen ÖPNV-Angebotes im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Dies entspricht auch den Zielen des Generalverkehrsplans des Landes Baden-Württemberg sowie des Nahverkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Null-Variante ist daher keine taugliche Alternative.

Im Ergebnis entspricht die beantragte und planfestgestellte Variante den Planungszielen am besten, wobei sie gleichzeitig die wenigsten Nachteile aufweist. Varianten, die sich gegenüber der beantragten Trasse so aufdrängen, dass sie die vorliegende Planung als Fehlplanung erscheinen ließen, sind nicht ersichtlich.

3. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen

3.1 Immissionen

3.1.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Die Vorhabenträgerin hat mit der schalltechnischen Untersuchung des Gutachterbüros Accon GmbH vom 17.02.2020 die Auswirkungen des Vorhabens auf die Nachbarschaft durch Baulärmimmissionen ermittelt und bewertet (vgl. Unterlage 16.1).

Baustellen sind nach § 3 Abs. 5 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen einzustufen. § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG regelt, dass der Betreiber von Baustellen schädliche Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, verhindert und dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen nach der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm, August 1970) auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Entsprechend Ziffer 3.2 der AVV Baulärm erfolgte eine gebietsspezifische Betrachtung der maßgeblichen Immissionswerte. Im Regelfall entfalten die Richtwerte der AVV Baulärm bindende Wirkung, Abweichungen hiervon werden von der Rechtsprechung jedoch in den Fällen verminderter Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs bei Lärmvorbelastungen anerkannt (vgl. BVerwG Urt. 10.07.2012, 7 A 11/11). In den Fällen, in denen die für die jeweiligen Immissionsorte ermittelten Vorbelastungen durch die Bestandsstrecken der Stadtbahn die jeweiligen gebietsspezifischen Richtwerte der AVV Baulärm überschreiten, bezieht die Vorhabenträgerin zulässigerweise eine Lärmvorbelastung rechnerisch in ihre Betrachtung ein (vgl. Tabelle 4 des vorgenannten Gutachtens).

Im Rahmen der Untersuchung wurden insgesamt 11, aus akustischer Sicht ungünstig gelegene Immissionsorte, sowie Baulärmimmissionen entsprechend dem Bauablaufkonzept in 5 verschiedenen Bauphasen betrachtet (vgl. Abbildung 3 sowie Tabelle 9 des vorgenannten Gutachtens).

Nach dem Vortrag der Vorhabenträgerin werden die Bauarbeiten im Allgemeinen während des Tageszeitraums zwischen 7 Uhr und 20 Uhr stattfinden. Eine Ausnahme stellt der Einbau der Weichen in Bauphase 5 dar, der aus betrieblichen Gründen unter Vollsperrung der bestehenden Gleisanlagen an einem Wochenende im Nachtzeitraum stattfinden muss.

Die Prognoseberechnungen kommen zu dem Ergebnis, dass die Immissionsrichtwerte nur in wenigen Fällen und mit Ausnahme von Bauphase 5 nur an einzelnen Immissionsorten überschritten werden. In Bauphase 1 überschreiten im Obergeschoss des Rudolf-Weisser-Weg 26a-c die messtechnisch erfassten Geräusche den Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB (Überschreiten der Eingriffsschwelle). Die Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung werden im Nachtbetrieb der Bauphase 5 im Engstlatte Weg 5, 10 sowie im Lautlinger Weg 11 überschritten (vgl. Tabelle 22 des vorgenannten Gutachtens).

Mit dem Überschreiten der Eingriffsschwelle sind für diese bauzeitlich nachteiligen Wirkungen Schutzmaßnahmen i.S.d § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG anzuordnen (Ziffer 4.1 AVV Baulärm).

Bei der Festsetzung der Schutzmaßnahmen orientiert sich die Genehmigungsbehörde an den gutachterlicherseits vorgeschlagenen Maßnahmen.

Vor der Durchführung besonders lärmintensiver Tätigkeiten sind die Betroffenen zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn über die bevorstehenden Belastungen zu informieren.

Hierbei ist ein Ansprechpartner zu benennen und damit ein Beitrag zur Akzeptanz der Bauarbeiten durch die Anwohner zu leisten. Bereits im Anhörungsverfahren wurde durch die Einwender der Wunsch nach einem entsprechenden Ansprechpartner geäußert. Dieser Ansprechpartner kann im Beschwerdefall gegebenenfalls auch lärmindernde Maßnahmen initiieren (vgl. Kap. A. III Ziffer 2).

Die Ziffern 3, 10, 11 in Kapitel A.III haben als Hinweise auf die einschlägigen Regelungen lediglich deklaratorischen Charakter.

Ausdruck des in §§ 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG normierten Vermeidungs- und Minimierungsgebotes sind die in Kapitel A.III Ziffer 5, 7, 8 geregelten Schutzmaßnahmen zur Beschränkung lärmintensiver Bautätigkeiten auf den Tageszeitraum zwischen 08.00 Uhr und 18.00 Uhr (vgl. Kap. A.III.Ziffer. 8), sowie die Minimierung der Einwirkzeiten lärm- und erschütterungsintensiven Baugeräts (vgl. Kap. A.III Ziffer 5). Hierzu gehören insbesondere die in Kapitel A III Ziffer 14 und 15 genannten Rüttelplatten und Rüttelwalzen sowie die beispielhaft genannten Bautätigkeiten. Die gutachterlicherseits vorgeschlagenen Zeiträume zur Beschränkung lärmintensiver Bautätigkeiten sind nach Auffassung der Genehmigungsbehörde angemessen bemessen. Damit lassen sich das Interesse der Vorhabenträgerin an einem zügigen Baufortschritt auf der einen Seite und das Interesse der Planbetroffenen an einer zumutbaren Lärmbelastung auf der anderen Seite in einen Ausgleich bringen. Die gewählten Zeiträume lassen der Vorhabenträgerin die Möglichkeit, das Vorhaben unter ihr zumutbaren Bedingungen umzusetzen. Den Anwohnern wiederum kann zugemutet werden, im verbleibenden Tageszeitraum durch Schließen der Fenster die Auswirkungen lärmintensiver Bautätigkeiten zu reduzieren. Darüber hinaus gehende Maßnahmen zur Vermeidung baulärmbezogener Beeinträchtigungen wurden von den betroffenen Anwohnern im Anhörungsverfahren nicht geltend gemacht.

Eine Verpflichtung zur Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen – hierzu gehören insbesondere die temporäre Errichtung von Lärmschutzwänden sowie der Einbau von Schallschutzfenstern – ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde unverhältnismäßig.

Die Wirkung bauzeitlich zu errichtender Lärmschutzwände wurde durch die Vorhabenträgerin gutachterlicherseits geprüft. Hierbei wurde festgestellt, dass auch unter Berücksichtigung der Lärmschutzwände kein ausreichender Schutz erreicht wird und Überschreitungen des Schwellenwerts zur Gesundheitsgefährdung an mehreren Immissionsorten verbleiben (vgl. hierzu S. 33 der schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 16.1). Der Errichtung bau-

zeitlich zu errichtender Lärmschutzwände steht auch der Umstand entgegen, dass die Arbeiten zeitlich gestreut und nicht ortsfest erfolgen. Daneben besteht östlich der Bestandsstrecke im Bereich Rudolf-Weisser-Weg 26a-c bereits eine 2 Meter hohe Lärmschutzwand.

Mit Blick die Möglichkeit der Verpflichtung zum Einbau von Schallschutzfenstern hat die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung berücksichtigt, dass Wohngebäude innerhalb des östlich der Bestandsstrecke gelegenen Plangebiets entsprechend den Festsetzungen des dort geltenden Bebauungsplans „Kauslerweg-West“ und damit insbesondere der Immissionsort Rudolf-Weisser-Weg 26a-c bei ihrer Errichtung durch passive Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) zu schützen waren (vgl. hierzu S. 8 der Unterlage 16.1). Darüber hinaus wäre vor dem Hintergrund der lediglich temporären baubedingten Lärmimmissionen der Einbau von Schallschutzfenstern aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten unverhältnismäßig. Auch der Austausch der Fenster selbst wäre für die Eigentümer bzw. Mieter mit Nutzungseinschränkungen durch Lärm und Schmutzentwicklungen in den betroffenen Räumen verbunden.

Für verbleibende Beeinträchtigungen waren daher eine Entschädigung in Geld dem Grunde nach (vgl. Kap. A III Ziffer 18) bzw. die Verpflichtung zur Bereitstellung von Ersatzwohnraum festzusetzen (vgl. Kap. A III Ziffer 19).

Voraussetzung für die Festsetzung einer Geldentschädigung ist zunächst, dass durch das Vorhaben Beeinträchtigungen verbleiben, die den Betroffenen nicht mehr zugemutet werden können (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 07-06-1989 - 5 S 3040/87). Die Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle erfolgt vorliegend in Anlehnung an die 24. BImSchV, die im Gegensatz zur AVV-Baulärm nicht nur gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte, sondern vielmehr die Herleitung konkreter und auf die jeweilige Raumnutzung bezogener Innenraumpegel erlaubt.

In Anlehnung an die Anlage der 24. BImSchV dürfen die zulässigen Innenschallpegel von 30 dB(A) für Schlafräume, 40 dB(A) für Wohnräume und 45 dB(A) für Büroräume nicht überschritten werden. Der entsprechende Baulärmaußenpegel beträgt nach der in der Anlage der 24. BImSchV genannten Gleichung ca. 57 dB(A) für Schlafräume, 67 dB(A) für Wohnräume und ca. 72 dB(A) für Büroräume. Als mittlere Pegelminderung durch Fassade und geschlossene Fenster werden demzufolge 27 dB(A) angenommen.

Die Planfeststellungsbehörde hat von der Festsetzung von Entschädigungsregelungen für tageszeitlich genutzte Wohn- und Büroräume abgesehen, da der schalltechnischen Unter-

suchung folgend im Tageszeitraum keine Überschreitungen der vorgenannten Baulärmäußenpegel zu erwarten sind. Der höchste, für Büroräume ermittelte Beurteilungswert beträgt tags 67 dB(A) (Gebäude Engstatter Weg 14 2. OG, vgl. Tabelle 16), der höchste für Wohnräume ermittelte Beurteilungswert beträgt tags 62,4 dB(A) (Gebäude Rudolf-Weisser Weg 26 a-c, vgl. Tabelle 14). Eine Überschreitung der Entschädigungsansprüche auslösenden Grenzwerte ist daher selbst unter Berücksichtigung prognostischer Unsicherheiten nicht zu befürchten.

Für Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen) entsteht der Anspruch auf Zahlung einer Geldentschädigung unmittelbar mit Überschreitung der jeweils aus der schalltechnischen Untersuchung der Bautätigkeiten (Unterlage 16.1) heranzuziehenden angehobenen Immissionsrichtwerte IRW_{VB} für den Tageszeitraum. Der Entschädigungsanspruch wurde auf die Monate April bis September sowie den Tageszeitraum beschränkt, da nach allgemeiner Lebenserfahrung Außenwohnbereiche lediglich im Tageszeitraum bzw. in den Wintermonaten gar nicht genutzt werden.

Ein Entschädigungsanspruch setzt ferner voraus, dass gem. § 74 Abs. 2. S. 3 VwVfG Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Da, wie bereits dargelegt, die vorgenannten Maßnahmen (temporäre Errichtung von Lärmschutzwänden sowie Einbau von Schallschutzfenstern) außer Verhältnis zu ihrem Schutzzweck stehen bzw. nur mit unvertretbarem Aufwand umsetzbar sind, sind diese zugleich untunlich im Sinne der Norm.

Die Planfeststellungsbehörde hat in den Nebenbestimmungen auch die gutachterlicherseits vorgeschlagene Verpflichtung zur Bereitstellung von Ersatzwohnraum formuliert (vgl. Kap. A III Ziffer 19). Die Zahlung einer Geldentschädigung für Nutzungsbeeinträchtigungen verfehlt in jenen Fällen ihre ausgleichende Wirkung, in denen die verbleibenden Beeinträchtigungen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten. Die Schwelle wird mit einem Außengeräuschpegel von 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen bzw. 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen festgesetzt. Diese Werte wurden von der Rechtsprechung bislang lediglich für dauerhaften Verkehrslärm definiert, können nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im konkreten Fall jedoch auch für vorübergehenden Baulärm herangezogen werden.

Die Vorhabenträgerin hat die Notwendigkeit einer Ersatzraumbereitstellung jeweils anhand ihrer Baulärmprognosen zu ermitteln und den Betroffenen den Zeitpunkt sowie die Dauer der Beeinträchtigungen frühzeitig schriftlich mitzuteilen.

3.1.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Auch die baubedingten Erschütterungsimmissionen unterliegen dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot des § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG.

Da entsprechende gesetzliche Vorgaben fehlen, hat die Vorhabenträgerin ihre gutachterliche Untersuchung der Erschütterungsimmissionen zulässigerweise auf Grundlage der technischen Regelwerke, hier der DIN 4150-2 (Einwirkung auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150-3 (Einwirkung auf bauliche Anlagen) durchgeführt (vgl. S. 35 ff. Unterlage 16.1). Unter Berücksichtigung dieser Regelwerke hat sie die minimal zulässigen Abstände der erschütterungsrelevanten Baumaschinen zu den jeweils nächstgelegenen Gebäuden in den jeweiligen Bauphasen bestimmt.

Den Berechnungsergebnissen entsprechend der DIN 4150-3, können Rüttelplatten kurzfristig ($t < 0,5$ Std.) bis zu einem Mindestabstand von ca. 4 Metern zu Wohngebäuden, leichte bis schwere Rüttelwalzen bis zu einem Mindestabstand von 11 bzw. 31 Metern zu Wohngebäuden uneingeschränkt genutzt werden (vgl. Tabelle 24 der Unterlage 16.1).

Mit Blick auf die länger einwirkenden Erschütterungseinwirkungen ($t > 0,5$ Std.) ist bei Einhaltung von Mindestabständen zwischen Wohngebäuden und den Baugeräten der Dauerbetrieb erschütterungsrelevanter Baumaschinen entsprechend DIN 4150-3 möglich, der Anhaltswert für die maximale vertikale Deckenschwingung von 10 mm/s wird im ungünstigsten Betrachtungsfall eingehalten. Gutachterlicherseits werden in Unterlage 16.1, Tabelle 25 entsprechende mittlere Mindestabstände definiert.

Bei einer angenommenen Gesamteinwirkungsdauer von 4 Stunden unter Einhaltung der vorgenannten Mindestabstände werden zudem auch die Anhaltswerte der DIN 4150-2 eingehalten.

Zur Vermeidung von Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 und DIN 4150-3 und zur Verringerung der Eintrittswahrscheinlichkeit von Gebäudeschäden hat die Planfeststellungsbehörde entsprechend den gutachterlichen Vorschlägen, in Kap A III Ziffer 14 und 15 die geräteabhängigen Mindestabstände festgesetzt.

3.1.3 Betriebsbedingte Schallimmissionen

Neben den baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen hat die Vorhabenträgerin auch die bei dem Betrieb der geplanten Gleisverbindung entstehenden Schallimmissionen durch die auf den Gleisen verkehrenden Züge untersucht. Die schalltechnische Untersuchung des Gutachterbüros Accon GmbH vom 17.02.2020 für die Ermittlung und Bewertung von Verkehrslärmimmissionen ist als Unterlage 14.1 Bestandteil der Planunterlagen.

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

Verkehrsgeräusche sind grundsätzlich nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) zu bewerten, welche der Verordnungsgeber über die §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) eingeführt hat. Die 16. BImSchV legt Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung, u. a. von Schienenwegen der Eisenbahnen fest.

Die schalltechnische Untersuchung der Vorhabenträgerin geht bei der Bewertung der Immissionen davon aus, dass es sich bei der Planung um einen Neubau von Schienenwegen i.S.d. § 1 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV handelt.

Zur Ermittlung der Schallemissionen hat die Vorhabenträgerin die Anzahl, Art und Geschwindigkeit der Züge auf Grundlage der von der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellten Verkehrskenndaten ermittelt. Der Bewertung wurde der aufgrund der am stärksten verkehrlichen Belastung aus akustischer Sicht ungünstigste Zeitraum werktags (Mo-Fr) zugrunde gelegt. Die Berechnung der Lärmemissionen erfolgt in nicht zu beanstandender Weise auf Grundlage des Abschnitts 5 der Schall 03 (Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen, Ausgabe 2014) für Straßenbahnen. Der zugrunde gelegte Fahrzeugtyp sind Straßenbahn-Hochflurfahrzeuge, die Fahrbahnart Schotteroberbau mit Betonschwellen. Bei der Bewertung der Kurvenradien wurde zur sicheren Seite hin ein Kurvenzuschlag berücksichtigt, obwohl die Fahrzeuge der Vorhabenträgerin mit Radabsorbieren und Spurrandschmiereinrichtung versehen sind.

Die Betrachtung der Anzahl der Züge ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vollständig und, wie einwenderseitig gefordert, auf die verkehrliche Gesamtsituation bezogen. Gutachterlicherseits wurden die Verkehrsachsen 330 (Haltestelle SSB-Zentrum – Haltestelle Vaihinger Straße), 430 (Haltestelle Rohrer Weg – Haltestelle Vaihinger Straße) sowie die künftige für die Linie U17 vorgesehene Achse 334 (Haltestelle Rohrer Weg – Haltestelle SSB Zentrum) und die darauf erfolgenden Fahrten im Regelverkehr einbezogen. Darüber hinaus wurde die Zahl der ein- und ausrückenden Züge des Betriebshofs Möhringen berücksichtigt. Soweit einwenderseits die Forderung nach einer Betrachtung der verkehrlichen Gesamtsituation mit dem Hinweis verknüpft wird, dass in den letzten Jahrzehnten nach und nach weitere Linien eingeführt wurden und der Betriebshof erweitert worden sei, weshalb es nunmehr von 3.30 Uhr bis 1.30 Uhr Zugverkehr im Vorhabensbereich erfolge, ist darauf hinzuweisen, dass bei der Ermittlung der Schallemissionen alle im Planfall auf den Verkehrsachsen verkehrenden Linien sowie die aus- und einrückenden Züge des Betriebshofs Möhringen im Zeitraum zwischen 22.00 und 06.00 Uhr betrachtet wurden (vgl. Unterlage 14.1 Anlage 1).

Die zu erwartenden Immissionen im Umfeld des entstehenden Gleisdreiecks wurden für 14 Orte jeweils für den Tages- wie für den Nachtzeitraum berechnet, mit den jeweiligen Beurteilungspegeln dargestellt (vgl. Unterlage 14.1 Tabelle 2) und am Maßstab des § 2 der 16. BImSchV gemessen. Darüber hinaus wurden flächenhafte Schallausbreitungsberechnungen durchgeführt, die in Rasterlärmkarten sowie gebäudespezifisch an ausgewählten Immissionsorten dargestellt werden. In entsprechenden Ergebnistabellen hat die Vorhabenträgerin dargestellt, dass ausschließlich im Zeitbereich Nacht Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind. Beim Gebäude Rudolf-Weisser Weg 18/20 werden im Erdgeschoss die Grenzwerte der 16. BImSchV sowohl im Tages- als auch Nachtzeitraum eingehalten, zu Überschreitungen an diesem Gebäude kommt es lediglich im Nachtzeitraum ausschließlich im Obergeschoss der Nordwest- und Südwestfassade. Beim Gebäude Lautlinger Weg 11 werden Überschreitungen entlang der Nord- und Ostfassade sowohl im Erd- als auch im Obergeschoss festgestellt.

Entgegen dem einwenderseitigen Vortrag ist eine fehlerhafte Zuordnung der Nutzungsart des Gebäudes Rudolf-Weisser Weg 26 nicht erkennbar. Aus Tabelle 2 der Unterlage 14.1 wird ersichtlich, dass nicht etwa ein Mischgebiet (MI) sondern den Festsetzungen des Bebauungsplanes und den Erwartungen der Einwender entsprechend, ein Allgemeines Wohngebiet (WA) zugrunde gelegt wurde.

Mit Überschreitung der in der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte sind auf Grundlage der nach §§ 41, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 BImSchG verabschiedeten Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen zu definieren.

Gutachterlicherseits wird zunächst erwogen, für die Gebäude Lautlinger Weg 11 sowie Rudolf-Weisser Weg 18/20 aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden oder – Wällen zu konzipieren. Zwar gilt der grundsätzliche Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor dem passiven Lärmschutz mit der Folge, dass Betroffenen prinzipiell ein Anspruch auf sog. Vollschutz, d.h. die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV am Tag und in der Nacht durch aktive Schutzmaßnahmen zusteht.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde werden für das Gebäude Lautlinger Weg 11 jedoch plausible und nachvollziehbare Argumente genannt, die gegen die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen sprechen und mit Blick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ein Abweichen von dem grundsätzlich gebotenen Vollschutz rechtfertigen. Als Indiz für ein offensichtliches Missverhältnis zwischen passivem und aktivem Schallschutz sind zunächst die erheblich günstigeren Kosten aktiven Schallschutzes zu nennen. Die Vorhabenträgerin hat dies in plausiblen Beispielrechnungen dargelegt (vgl. Unterlage 14.1 S. 14 und 15). Letztlich ist die Errichtung einer Schallschutzwand vor allem auch dann mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden, wenn wie im konkreten Fall lediglich ein Einzelgebäude zu schützen ist. Da das Gebäude nach Auskunft der Vorhabenträgerin zudem lediglich über eine temporäre Baugenehmigung verfügt, ist auch vor diesem Hintergrund von einem unverhältnismäßig hohen Aufwand bei der Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen auszugehen.

Mit Blick auf das Gebäude Rudolf-Weisser Weg 18/20 ist festzustellen, dass mit der dortigen Lärmschutzwand bereits aktive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt wurden. Hieraus ergibt sich für das Erdgeschoss dieses Gebäudes bereits ein ausreichender Schutz. Soweit, auch mit Blick auf das Gebäude Rudolf-Weisser Weg 26, vorgetragen wird, die bestehende Lärmschutzwand erfülle aufgrund altersbedingter baulicher Mängel ihre Schutzfunktion nicht mehr, ist auf die von der Vorhabenträgerin durchgeführte Inaugenscheinnahme der Lärmschutzwand hinzuweisen. Dabei wurde ein aus akustischer Sicht insofern auffälliger Zustand festgestellt, als dass an vereinzelt Stellen das Schutzvlies porös bzw. verschlissen ist. Nach Ansicht des Gutachters ist die Lärmschutzwand jedoch insgesamt noch wirksam und

weist nur stellenweise eine in geringem Maße reduzierte Dämmwirkung auf. Ergänzend argumentiert die Vorhabenträgerin zutreffend, dass die entsprechend der Prognose auftretenden Schallereignisse gemittelt werden, was bedeutet, dass einzelne Schallereignisse bpsw. aufgrund einer geminderten Dämmwirkung der Lärmschutzwand durchaus lauter sein können und dürfen, als der in den Gutachten jeweils angegebene, so genannte Mittelungspegel.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der Vorhabenträgerin, wonach der einwiderseits geforderte Neubau der Bahnkörper als Rasenbahnkörper in Verbindung mit einem Umbau der Bestandsstrecke in Rasenbahnkörper keinen nennenswerten Beitrag zur Geräuschdämpfung liefern wird und im Übrigen mit erheblichen Kosten, lange dauernden Sperren sowie weiteren erheblichen Eingriffen in Schutzgüter des UVPG verbunden ist.

Der Gutachter kommt aufgrund der vorstehenden Erwägungen zu dem Ergebnis, dass die Gebäude Lautlinger Weg 11 sowie Rudolf-Weisser Weg 18/20 durch passive Schallschutzmaßnahmen zu schützen sind. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an. Wie im vorigen Kapitel bereits ausgeführt, gilt für das Gebäude Rudolf-Weisser Weg 18/20, dass bei dessen Errichtung im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Kauslerweg-West“ bauliche Vorkehrungen gegen Verkehrsimmissionen zu treffen waren, insbesondere durch den Einbau von Schallschutzfenstern. Die in Kapitel A III Ziffer 20 und 21 formulierte Verpflichtung zur Entschädigung passiver Schallschutzmaßnahmen durch den Einbau geräuschdämmender Fenster steht insofern unter dem Vorbehalt, dass entsprechende Fenster in den betroffenen Gebäuden nicht bereits vorhanden sind. Damit ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten werden.

Ein Entschädigungsanspruch für Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche durch betriebsbedingte Schallimmissionen war nicht festzusetzen. Die Rechtsprechung erkennt zwar grundsätzlich auch Außenwohnbereiche als schützenswert an und bejaht dem Grunde nach entsprechende Ausgleichsansprüche nach § 74 Abs. 2 S. 3 LVwVfG. Voraussetzung ist dabei, dass es zu einer Überschreitung der am Maßstab der 16. BImSchV zu messenden Tagesgrenzwerte kommt, da im Außenwohnbereich eine Nutzung ganz überwiegend im Tageszeitraum stattfindet. Die schalltechnische Untersuchung kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass Grenzwertüberschreitungen lediglich im Nachtzeitraum (Lautlinger Weg 11 sowie Rudolf Weisser Weg 18/20) zu befürchten sind.

3.1.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen, sekundärer Luftschall

Die Vorhabenträgerin hat auch die betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen sowie den hierdurch ausgelösten sekundären Luftschall betrachtet. Eine entsprechende Untersuchung durch das Gutachterbüro Accon GmbH vom 17.02.2020 ist Gegenstand der Planunterlagen (Unterlage 15.1).

Zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen werden gutachterlicherseits zulässigerweise die Anhaltswerte der DIN 4150-2 herangezogen.

Im Einklang mit der einschlägigen Rechtsprechung prüft die erschütterungstechnische Untersuchung auf Basis der gegebenen Abstände und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, ob für die schutzbedürftige Bebauung im Umfeld eine Erhöhung der Beurteilungsschwingstärke um mindestens 25 % unter Berücksichtigung der erschütterungstechnischen Vorbelastung aus dem Durchgangsverkehr ausgeschlossen werden kann (vgl. Urteil vom 15. März 2000 Az. 11 A 42.97; BVerwG Urteil vom 21.12.2010, Az. 7 A 14.09). Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass an zwei in dem Gebiet maßgeblich zu berücksichtigenden Gebäuden Lautlinger Weg 11 und Engstlatte Weg 10 durch den Einbau einer Weichenanlage eine Erhöhung der Erschütterungsimmissionen von mehr als 25% zu erwarten ist. Eine Überschreitung der unteren Anhaltswerte der DIN 4250-2 ist nach der gutachterlichen Einschätzung jedoch nicht zu erwarten. Ebenso sind aufgrund der niedrigen Erschütterungsimmissionen auch keine Überschreitungen der Orientierungswerte durch sekundären Luftschall zu befürchten.

Die Planfeststellungsbehörde folgt daher der gutachterlichen Einschätzung, wonach keine besonderen Schutzmaßnahmen gegen die Einwirkungen von Erschütterungen zu planen sind.

3.1.5 Gesamtlärm, Lärmfernwirkungen

Wie die Vorhabenträgerin in ihrem Erläuterungsbericht zutreffend ausführt, ist mit Blick auf eine mögliche Überlagerung von Schienen- und Straßenverkehrslärm eine Gesamtlärmbeurteilung entbehrlich.

Die Regelungen im BImSchG sowie die hier einschlägige Verkehrslärmschutzverordnung bewerten, mit Bezug auf die jeweilige Lärmart, zunächst nur die Immissionen, die von den neu hinzukommenden bzw. wesentlich geänderten Verkehrswegen selbst ausgehen. Wie

die Vorhabenträgerin zutreffend ausführt, kommt eine Gesamtlärmbetrachtung in jenen Fällen in Betracht, in denen die Immissionsbelastung bei einem Betroffenen allerdings den Grad einer mit der Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG unvereinbaren Gesundheitsgefährdung oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums i.S.d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG darstellt. Die Rechtsprechung sieht die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.12.2011, Az. 7 A 11/10). (BVerwG, Urteil vom 15.12.2011, Az. 7 A 11/10).

Die Stadtbahn ist im Untersuchungsraum die einzige wesentliche Schallquelle des Verkehrs. Zwar wären im Geltungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung auch Beiträge des Straßenverkehrs bei der Ermittlung Immissionsbelastung zu berücksichtigen, ein akustisch relevanter Beitrag entsteht im konkreten Untersuchungsraum jedoch nicht. Nördlich der geplanten Gleisverbindung trennt ein Gewerbegebiet die als Durchgangsstraße stark befahrene Vaihinger Straße räumlich vom Vorhabensbereich. Alle weiteren, schwächer befahrenen Straßen dienen lediglich dem Ziel- und Quellverkehr in den umliegenden Wohn-, Gewerbe- und Mischgebieten.

Wie im vorstehenden Kapitel dargelegt, wurden bei der Betrachtung des Schienenverkehrslärms wiederum alle (Bestands-)Verkehrsachsen im Vorhabensgebiet (insbesondere der Achse 050-Nord, Achse 330 und Achse 340) berücksichtigt (vgl. Unterlage 14.1 Anlage 1).

Das Vorhaben erzeugt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine unter dem Gesichtspunkt einer möglichen Fernwirkung zu berücksichtigenden Lärmschutzansprüche. Derartige Ansprüche kommen dann in Betracht, wenn zwischen einer planfestgestellten Baumaßnahme und den zu erwartenden Verkehrszunahmen auf baumaßnahmenfreien Wegen ein eindeutiger Ursachenzusammenhang besteht, die hiervon ausgehenden Lärmzuwächse nicht unerheblich sind und die betreffenden Schwellenwerte überschritten sind (vgl. auch VGH Mannheim, Urt. v. 28.06.2006 – 5 S 1769/05). Es ist davon auszugehen, dass die Erheblichkeitsschwelle bei einer Pegelzunahme von mind. 3 dB(A) bzw. bei einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens auf den baumaßnahmenfreien Wegen überschritten ist. Die Vorhabenträgerin hat in einer ergänzenden Stellungnahme alle baumaßnahmenfreien Wege untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass die Umsetzung des antragsgegenständlichen Vorhabens auf keiner der dort verknüpften Verkehrsachsen (Achse 330 sowie 340) zu einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens führt.

3.1.6 Elektrische und magnetische Felder

Die Vorhabenträgerin hat zur Bewertung einer eventuellen Gefährdung von Menschen durch elektromagnetische Felder die „Empfehlung des Rates vom 12. Juli 1999 zur Begrenzung der Exposition der Bevölkerung gegenüber elektromagnetischen Feldern (0 Hz - 300 GHz), Nr. 1999/519/EG“ herangezogen. Erhebliche nachteilige Beeinträchtigungen auf Grund von elektromagnetischen Feldern sind wegen der geringen Fahrleitungsspannung von 750 V für die Umgebung auszuschließen. Selbst unterhalb der Fahrleitung betragen die Spitzenwerte der magnetischen Flussdichte weniger als 1/100 des Grenzwertes. Schutzvorkehrungen gegen elektrische oder magnetische Felder sind daher nicht zu treffen.

3.2 Raumordnung, Städtebau, Kommunales

Das Vorhaben ist mit raumordnerischen und regionalplanerischen Belangen vereinbar. Aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde wie auch der Planfeststellungsbehörde bestehen unter raumordnerischen Gesichtspunkten keine Bedenken gegen die Planung. Der Verband Region Stuttgart hat darauf hingewiesen, dass im Umfeld der Maßnahme ein Überschwemmungsgebiet ausgewiesen ist und daher ggf. besondere Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr und -minimierung zu prüfen sind. Dieses Vorbringen wird unter B. IV. 3.5 Wasserwirtschaft abgehandelt.

Das Vorhaben ist mit kommunalen Belangen vereinbar. Gegenteilige Äußerungen gab es im Rahmen des durchgeführten Anhörungsverfahrens nicht. Des Weiteren wurde die Planung im Dezember 2019 in die Bezirksbeiräte Möhringen und Vaihingen, den Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart sowie in den Gemeinderat selbst eingebracht. Die Planung hat dort Zustimmung erfahren; die Abstimmung über den Bau der Übereckverbindung Pflugmühle endete mit einstimmigem Ergebnis.

3.3 Natur und Landschaft

Die vorliegende Planung verletzt keine naturschutzrechtlichen Vorschriften.

Eingriffs-Ausgleich und Artenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar (3.3.1). Soweit nicht vermeidbare Beeinträchtigungen verbleiben (3.3.2), können diese durch

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden (3.3.3). Dem speziellen Artenschutz nach §§ 44 ff. BNatSchG wird angemessen Rechnung getragen (3.3.4). Soweit betroffen, sind Schutzgebiete und die Auswirkungen des Vorhabens auf diese entsprechend berücksichtigt (3.3.5).

3.3.1 Eingriffe sind gemäß § 14 Abs.1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Das planfestgestellte Vorhaben stellt damit einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Erheblichkeit des Eingriffs ergibt sich daraus, dass Flächen in einer Weise in Anspruch genommen werden, dass ihre ökologische Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben bzw. reduziert ist. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 13.1) sind die für den Naturhaushalt, seine einzelnen Schutzgüter (Flora und Fauna, Boden, Wasser, Klima und Luft) und die für das Landschaftsbild zu erwartenden Beeinträchtigungen im Einzelnen beschrieben. Die durchgeführten Erhebungen und Analysen orientieren sich an den anerkannten Methoden und üblichen Standards und werden auch dem vorliegenden projektbezogenen Einzelfall gerecht. Die Antragstellerin hat alles unternommen, um die vorhabenbedingten Umweltauswirkungen ausreichend zu ermitteln und zu bewerten und auf dieser gesicherten Grundlage die geeigneten Maßnahmen treffen zu können.

3.3.2 Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden soweit wie möglich vermindert und minimiert, womit dem gesetzlichen Vermeidungsgebot des § 15 Abs.1 BNatSchG entsprochen wird. Nach § 15 Abs.1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Das Vermeidungsgebot ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand der fachplanerischen Abwägung (vgl. BVerwG, Beschl. v. 30.10.1992 – 4 A 4/92). Der Begriff der Vermeidbarkeit ist dabei nicht im naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen, denn in tatsächlicher Hinsicht ist nahezu jede Beeinträchtigung vermeidbar. Der gänzliche Verzicht auf ein Vorhaben stellt ebenso wenig eine Vermeidung dar wie die Verweisung auf eine Alternativtrasse, da es sonst keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen gäbe (ständige Rechtsprechung des VGH Mannheim, u. a. Urteil v. 23.06.1988, Az.: 5 S 1030/87 und Urteil v. 03.09.1993, Az.: 5 S 874/92.). Die Vermeidbarkeit bezieht sich immer auf die Frage, ob bei der Verwirklichung des Vorhabens an der vorgesehenen Stelle erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermieden oder zumindest vermindert werden können. Das Verbot vermeidbarer Beeinträchtigungen ist daher darauf gerichtet, den Eingriff an Ort und Stelle so gering wie möglich zu halten. Dies

bedeutet, dass Beeinträchtigungen, die zum Erreichen eines planerisch gewollten Zieles nicht erforderlich sind, vermieden werden müssen. Diese Vorgaben werden im vorliegenden Fall erfüllt. Die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie die übrigen Ausführungsmodalitäten stellen sicher, dass Natur und Landschaft nur in einem unerlässlichen Umfang in Anspruch genommen werden. Die dennoch verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden in Anbetracht der vorgesehenen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen und dem überwiegenden öffentlichen Interesse an der Realisierung der Maßnahme zugelassen.

Geplante Vermeidungs- und Schutz- bzw. Gestaltungsmaßnahmen sind im LBP und den Maßnahmenblättern dargestellt (Unterlage 13.1). Eingriffe in Natur und Landschaft werden unter anderem durch den Schutz von Einzelbäumen und Gehölzbeständen vor möglichen baubedingten Beeinträchtigungen (Maßnahmen V1 und S1), die Festlegung von Rodungszeiten (Maßnahme V2), dem Einsatz einer Umweltbaubegleitung (Maßnahme V3) sowie der Anlage von Blühflächen (Maßnahme S1) vermieden bzw. minimiert. Des Weiteren sind Festlegungen zu Baustelleneinrichtungsflächen und Flächen temporärer Inanspruchnahme vorgesehen (Maßnahmen V5 und V6). In Bezug auf die Schutzgüter Wasser und Boden sind Maßnahmen zur Vermeidung/Minimierung bauzeitlicher und anlagebedingter Eingriffe (Maßnahme V4), Festlegungen zur Sammlung, Verwendung oder Versicherung von Oberflächenwasser (Maßnahme V7) sowie zum Umgang mit Boden / Vorbelastungen (Maßnahme V9) vorgesehen. Schließlich sollen Unfallgefahren und Störfälle durch entsprechende Vorkehrungen (Maßnahmen V10 und V11) vermieden werden.

Als Gestaltungsmaßnahmen sind die Begrünung der Böschungsbereiche und Angleichflächen durch eine geeignete Einsaat und Wildrosen (Maßnahme G1) sowie des Entwässerungsgrabens (Maßnahme G2) vorgesehen. Des Weiteren sollen bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen rekultiviert und Flächen, welche im Zusammenhang mit dem geplanten Hochwasserrückhaltebecken Sindelbach stehen, durch eine Ansaat begrünt werden (Maßnahmen G3 und G4).

Sofern der NABU Stuttgart e.V. fordert, dass die Gestaltungsmaßnahmen G1 und G3 dringend und artgerecht vorgenommen werden müssten, wird darauf verwiesen, dass eine Umsetzung der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen nicht optional ist, sondern durch den Planfeststellungsbeschluss, dessen Bestandteil auch dazugehörigen planfestgestellten Unterlagen sind, verpflichtend festgesetzt wird.

Der NABU fordert in seiner Stellungnahme weiter, dass die Gestaltungsmaßnahme G1 struktureich gestaltet werden müsse, sodass durch Totholz und Steine abwechslungsreiche Bereiche und damit für Insekten und Reptilien geeignete Habitate geschaffen würden. Diese Forderung ist lediglich eingeschränkt umsetzbar, da sie der Sicherheit und Leichtigkeit des Bahnbetriebs entgegensteht. Die Antragstellerin hat zugesagt, Schotterfenster im Abstand von ca. 30 m auf der Südseite des Damms anzulegen (vgl. Zusage Nr. 1). Damit wird der Forderung bereits so weit als möglich entsprochen. Auf der Innenseite des Gleisdreiecks ist die Anlage solcher Flächen aufgrund der falschen Exposition nicht sinnvoll.

3.3.3 Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen können nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen (Ausgleichs-, Ersatzmaßnahmen) kompensiert werden (vgl. Unterlage 13.1).

Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG müssen so beschaffen sein, dass die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt werden. Da sich unvermeidbare Beeinträchtigungen im Sinne eines ökologischen Status quo nicht tatsächlich ausgleichen lassen, ist auch hier eine wertende Betrachtung erforderlich. Ausgleichsmaßnahmen müssen so beschaffen sein, dass in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand herbeigeführt wird, der den früheren Zustand in der gleichen Art und mit der gleichen Wirkung fortführt. Dies erfordert zwar nicht die Ausführung am unmittelbaren Ort des Eingriffs, die Ausgleichsmaßnahmen müssen sich aber dort, wo die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Dies ist der Fall, wenn zwischen ihnen und dem Eingriffsort ein räumlich-funktionaler Zusammenhang besteht (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.08.1996 – 4 A 29/95).

Die landschaftspflegerische Maßnahmenplanung sieht dabei folgende Ausgleichsmaßnahmen vor:

Der durch die Verlegung und Anpassung der Trasse künftig nicht mehr in Anspruch genommene Trassenabschnitt von km 0+140 bis 0+210 soll zurückgebaut und vollständig entsiegelt werden (Maßnahme A1). Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit den Gestaltungsmaßnahmen G1 und G4.

Die Ausgleichsmaßnahme ist geeignet und auf Flächen vorgesehen, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Die ökologische Eignung und die Zuordnung zu den Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter sind im LBP nachvollziehbar beschrieben. Da die Ausgleichsmaßnahme ausschließlich auf Flächen im Eigentum der Antragstellerin stattfinden, kann Privateigentum geschont werden.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der Antragstellerin, dass der Eingriff durch die Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG nicht vollständig ausgeglichen wird. Die räumlich-funktional nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen müssen gemäß § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG durch landschaftsgerechte Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Die Beeinträchtigung ist dann ersetzt, wenn die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind. Als Ersatzmaßnahme soll für das verbleibende Defizit die Maßnahme E1 „Fischaufstiegsanlagen an der Lauter“ herangezogen werden. Dabei handelt es sich um eine Maßnahme auf dem Gebiet der Gemeinde Dettingen unter Teck, welche im Jahr 2014 umgesetzt wurde. Die Antragstellerin hat 201.345 Ökopunkte erworben, wovon bereits 53.741 Ökopunkte nachweislich des Auszugs aus dem Kompensationsverzeichnis Ökokonto Baden-Württemberg herangezogen wurden. Für das Restdefizit bei vorliegendem Projekt werden 17.284 Ökopunkte zur Kompensation benötigt. Die ökologische Funktion und Eignung der Ersatzmaßnahme ist im LBP nachvollziehbar dargestellt. Da es sich um eine bereits umgesetzte Maßnahme handelt, ist auch hier keine weitere Inanspruchnahme von Privateigentum erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die angeordneten Maßnahmen umgesetzt werden können.

In Bezug auf die oben dargestellte Ersatzmaßnahme hat der Verschönerungsverein Stuttgart e.V. hat vorgetragen, dass sämtliche Eingriffe in räumlichem Zusammenhang mit diesen, zumindest aber auf Gemarkung Stuttgart ausgeglichen werden müssten. Auch die Landeshauptstadt Stuttgart hat dies als wünschenswert angemerkt, das Vorgehen im konkreten Fall aufgrund des relativ geringen Punktedefizits und dem bereits abgeschlossenen Erwerb aber als akzeptabel eingestuft.

Das Heranziehen der Maßnahme E1 ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, da sich Vorhaben und Ersatzmaßnahme im Naturraum Schwäbisches Keuper-Lias-Land befinden und damit den Anforderungen des § 15 Abs. 2 S. 1 bis 3 BNatSchG (Ersatz im betroffenen Naturraum) entsprochen wurde.

Das Landratsamt Esslingen hat hinsichtlich der erforderlichen Ökopunkte im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsbilanz darauf hingewiesen, dass die Ermittlung durch die Untere Naturschutzbehörde zu erfolgen habe. Die Landeshauptstadt Stuttgart als zuständige Untere Naturschutzbehörde hat die Berechnungen nicht in Frage gestellt. Die Bilanzierung wurde nach

der Bewertungsmethodik der Ökokontoverordnung Baden-Württemberg (ÖKVO) vorgenommen. Das Schutzgut Boden wurde gemäß der Arbeitshilfe der LUBW „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ berechnet. Dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 13.1) sind die Bilanzierungstabellen als Anhang beigelegt. Diese Vorgehensweise ist nicht zu beanstanden.

Weiterhin wurde vom Landratsamt darauf hingewiesen, dass Eingriffsvorhaben im Kompensationsverzeichnis konkret zuzuordnen seien und die Zuordnung der anderweitig genutzten Ökopunkte noch ausstehe. Die Vornahme von Eintragungen in das Kompensationsverzeichnis wird durch die Nebenbestimmung Nr. 25 sichergestellt. Die anderweitig genutzten Ökopunkte betreffen das Planfeststellungsverfahren Verlängerung der S-Bahn Linie 2 bis Neuhausen auf den Fildern und sind somit für das vorliegende Vorhaben nicht von Relevanz.

Sofern der NABU Stuttgart e.V. fordert, dass die Ausgleichsmaßnahme A1 dringend und artgerecht vorgenommen werden müsste, wird darauf verwiesen, dass eine Umsetzung der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen nicht optional ist, sondern durch den Planfeststellungsbeschluss, dessen Bestandteil auch die dazugehörigen planfestgestellten Unterlagen sind, verpflichtend festgesetzt wird.

Weiter fordert der NABU, dass hinsichtlich der Maßnahmen zur Entsiegelung (Maßnahme A1) auf eine Verbindung zu anderen ökologisch aufgewerteten Flächen zu achten sei. Dieser Forderung wird durch die Nebenbestimmung Nr. 22 entsprochen.

Hinsichtlich des im Zusammenhang mit den CEF-Maßnahmen angesprochenen Monitorings kann auf die Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen werden. Im Zuge des vorgesehenen fünfjährigen Monitorings erfolgt bei der CEF-Maßnahme 1 eine jährliche Kontrolle und Reinigung der Nistkästen inkl. Reparatur bzw. Ersatz, falls erforderlich. Vorgesehen sind weiterhin Dokumentation und Zusendung an die fachliche zuständige Behörde. Das Monitoring der CEF-Maßnahme 2 beinhaltet eine jährliche Bestandsaufnahme der Maßnahmenfläche sowie eine Überprüfung der vollständigen Funktionsfähigkeit der Maßnahmen. Die Ergebnisse sind in einem Bericht zu dokumentieren, welcher der unteren Naturschutzbehörde unaufgefordert vorzulegen ist. Die Dauer des Monitorings beträgt fünf Jahre und kann frühestens nach drei Jahren beendet werden, wenn sich der Zielbestand bereits dann eingestellt haben sollte, der Erfolg der Maßnahme also eingetreten ist.

Die oben beschriebenen Maßnahmen entsprechen dem fachlichen Standard und sind zur Sicherung der Maßnahme ausreichend. Die pauschale Forderung nach einer von vornherein längeren Dauer (hier zehn Jahre) ist Stand Erlasszeitpunkt nicht erforderlich. In der Regel

ist die Eignung einer Maßnahme innerhalb von fünf Jahren nach Fertigstellung abzusehen. Sofern erforderlich, kann nach Ablauf der fünf Jahre nachgesteuert werden. Für den Fall, dass der notwendige Funktionserhalt z.B. durch unzureichende Herstellung oder Pflege nicht erreicht wird, können auch weitergehende Monitoring-Maßnahmen erforderlich werden. Insofern sind Eignung und Erfolg der Maßnahme auch ohne pauschale Festlegung eines längeren Monitorings hinreichend sichergestellt (vgl. auch Nebenbestimmung Nr. 24). Hinzu kommt bei der CEF-Maßnahme 2, dass es sich lediglich um eine temporäre Maßnahme handelt.

3.3.4 Bei der Zulassung des Vorhabens wurden auch die speziellen Artenschutzbestimmungen der §§ 44 ff. BNatSchG beachtet.

Die Vorschriften des Artenschutzes dienen dem Schutz und der Pflege speziell geschützter wildlebender Tier- und Pflanzenarten. Besondere Bedeutung kommt den Verbotbestimmungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu. Unter die in §§ 44, 7 Abs. 2 Nr. 12 ff. BNatSchG genannten besonders oder streng geschützten Arten fallen insbesondere die streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie die in Europa heimischen wildlebenden Vogelarten i.S.v. Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie. Im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls und der landschaftspflegerischen Begleitplanung fanden auch spezielle artenschutzfachliche Untersuchungen im Plangebiet statt. Eine Übersichtsbegehung Artenschutz mit Habitatpotentialanalyse sowie eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung sind Bestandteil der Planunterlagen (Unterlage 12.2 und 12.3). Ein mögliches Vorkommen geschützter Arten und die Auswirkungen des Vorhabens auf diese sind dort beschrieben und unter artenschutzfachlichen Gesichtspunkten bewertet. Hierbei wurde insbesondere auch geprüft, ob Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt sind.

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens sind mehrere Arten betroffen, darunter wertgebende Brutvogelarten und die Zauneidechse.

Aufgrund bau- und anlagebedingter Flächenverluste im Vorhabensbereich werden Bruthabitatflächen von gebüsch-, baumfreibrütenden und baumhöhlenbewohnenden Vogelarten in Anspruch genommen. Durch die Vermeidungsmaßnahme V1 wird ein Schutz wertvoller Bruthabitate erreicht. Durch die Festlegung von Rodungszeiten für Gehölzbestände entfällt im Rahmen der Maßnahme V2 die Störungswirkung während der Brutphase der Vogelarten. Auch eine mögliche Tötung von Vogelarten wird hierdurch vermieden. Darüber hinaus wird über das Anbringen von künstlichen Nisthilfen (Maßnahme CEF1) sowie die Anlage von

Blühflächen (Maßnahme S1) für die Verluste von Niststätten bzw. Nahrungshabitaten eine Kompensation erreicht.

Sonstige indirekte bau- und betriebsbedingte Verluste von Habitatflächen sowie Störungen durch Verlärmung und Lichteinflüsse sind als nicht erheblich einzustufen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde können durch die vorgesehenen Maßnahmen Beeinträchtigungen für die Brutvogelarten sowie das Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG vermieden bzw. ausgeschlossen werden.

Bau- und anlagebedingte Flächenverluste sind auch für die Zauneidechse gegeben. Über die temporäre Vergrämung, den Fang und die Umsetzung im Rahmen der CEF-Maßnahme 2 wird für die Verluste der Fortpflanzungs- und Ruhestätten eine Kompensation erreicht. Diese Maßnahme enthält auch die Errichtung eines Reptilienschutzzaunes. Da ein solcher Zaun nicht zu 100% vor einer Wiederbesiedelung schützt, sind vor Baubeginn regelmäßige Begehungen vorgesehen. Eine Umweltbaubegleitung wird eingerichtet (vgl. Maßnahme V3). Die für die Maßnahme erforderlichen Flächen werden durch die Antragstellerin erworben. Sonstige indirekte bau- und betriebsbedingte Verluste von Habitatflächen, eine anlagenbedingte Trennwirkung und damit verbundene betriebsbedingte Kollisionsgefahr sowie Störungen durch Verlärmung und Lichteinflüsse sind als nicht erheblich einzustufen. Eine projektbedingte signifikante Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos ist nicht anzunehmen. Insgesamt können durch die vorgesehenen Maßnahmen projektbedingte Beeinträchtigungen für die Zauneidechse hinreichend ausgeschlossen bzw. kompensiert werden.

Für den die Vergrämungsmaßnahme unterstützenden Schlingenfang war eine artenschutzrechtliche Ausnahme vom Verbot nach § 4 Abs. 1 S. 1 BArtSchV erforderlich. Die Ausnahme wurde mit Schreiben vom 07.04.2020 beantragt und mit Bescheid vom 30.04.2020 durch die Höhere Naturschutzbehörde nach Abwägung der betroffenen Belange und unter Mitteilung von Nebenbestimmungen erteilt. Damit konnte die CEF-Maßnahme bereits im Vorfeld in Angriff genommen und umgesetzt werden. Dies war auch erforderlich, um sicherzustellen, dass die Zauneidechsen rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen in ihr temporäres Habitat verbracht werden konnten. Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen besteht für die Zauneidechsen die Möglichkeit zur Rückkehr in die ursprünglichen Habitatflächen, welche lediglich als temporäre Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen werden. Die artenschutzrechtliche Ausnahme hat als Unterlage 12.5 Eingang in die Planfeststellungsunterlagen gefunden.

Auch wenn konkret im Vorhabensbereich ein Vorkommen von Fledermausarten ausgeschlossen werden kann, ist stellenweise dennoch eine mittlere Wertigkeit als Jagdhabitat gegeben. Durch die Vermeidungsmaßnahmen V1, V2 und V3 wird ein Schutz dieser Jagdhabitate erreicht.

Das Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart hat gefordert, Bereiche des finalen Habitats der Zauneidechse dauerhaft gehölzarm zu halten und in Bezug auf die Bepflanzung mit Rosen als Strukturelementen für Vögel zu beachten, dass die in Vollentfaltung der Sträucher überschirmte Fläche max. 10% der Gesamtfläche beträgt. Weiterhin solle die Überdeckung der neu gestalteten Dämme vor dem Hintergrund der Prognosesicherheit der Habitateignung nicht mit zu stark humosem Oberboden, sondern nur mit relativ nährstoffarmem Unterboden erfolgen. Die Einhaltung dieser Vorgaben wird durch die Nebenbestimmung Nr. 23 sichergestellt.

Hinsichtlich des Hinweises, dass das Monitoring wie beschrieben durchzuführen sei und sämtliche Maßnahmen dauerhaft zu unterhalten seien, kann darauf verwiesen werden, dass sowohl Monitoring als auch Maßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgeschrieben sind. Durch den Umstand, dass der LBP zusammen mit den übrigen Planunterlagen festgestellt wird, sind auch Monitoring und Umsetzung der Maßnahmen verbindlich gesichert.

Der NABU merkt an, dass lediglich vier Begehungen durchgeführt und bei diesen die streng geschützte Zauneidechse einschließlich Jungtieren gefunden worden seien. Die Reproduktion dieser Art werde hierdurch belegt. In diesem Zusammenhang sei auch vom Vorhandensein weiterer Reptilien wie der Blindschleiche und der Schlingnatter auszugehen, wobei der Nachweis letzterer Art durch geeignete Methoden der artenschutzrechtlichen Prüfung nicht zu entnehmen sei.

Nach dem Auffinden der Zauneidechsen wurden durch die Antragstellerin entsprechende Maßnahmen zur Erhaltung der Population erarbeitet. Es handelt sich hierbei vor allem um die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme CEF2. Sowohl aus Sicht des behördlichen Naturschutzes als auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind damit die artenschutzrechtlichen Belange im Hinblick auf die Zauneidechse hinreichend berücksichtigt.

Auch nach Hinweisen auf andere Reptilien wurde im Rahmen von Begehungen in den Jahren 2013, 2018, 2019 und 2020 gesucht. Weder die Blindschleiche noch die Schlingnatter konnten dabei nachgewiesen werden. Mangels Habitateignung und fehlendem Nahrungs-

angebot wurde das Vorkommen der Schlingnatter insgesamt als unwahrscheinlich eingestuft. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Veranlassung, diese Beurteilung sowie die Begehungsergebnisse anzuzweifeln. Gleiches gilt für das Vorbringen, es mangle an einer Amphibienuntersuchung. Aufgrund des Fehlens geeigneter Habitats konnte das Vorkommen geschützter Amphibienarten im Plangebiet vollständig ausgeschlossen werden. Eine Einwanderung aus Richtung Norden und Westen kann aufgrund der Lage der Bahndämme ausgeschlossen werden. Auch im Rahmen eines Screeningtermins im März 2019 unter Teilnahme von Vertretern der Landeshauptstadt Stuttgart, der Werkgruppe Grün, des Büros Planung und Umwelt und der Gruppe für ökologische Gutachten wurden Übersichtsbegehung und Habitatpotentialanalyse sowie die vorkommenden Arten mit diesem Ergebnis besprochen.

Ein weiterer Kritikpunkt des NABU ist die Versiegelung von Flächen mit Ruderalvegetation, wodurch neben Einzelbäumen und Brombeerunterwuchs als Nistmöglichkeiten auch wichtige Nahrungsgrundlagen, insbesondere für körnerfressende Vogelarten wie den Stieglitz und die Goldammer verloren gingen. Der NABU fordert in diesem Zusammenhang, die Maßnahmen G1 und G3 sowie die Ausgleichsmaßnahme A1 dringend und artgerecht vorzunehmen. Da es sich um Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans handelt, welcher Teil der festgestellten Unterlagen ist, ist eine Umsetzung gesichert (vgl. hierzu auch die Ausführungen weiter oben). Darüber hinaus tragen auch diverse Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen zum Schutz von vorhandenen Bäumen und Sträuchern bei.

Der NABU befürchtet aufgrund der Zerschneidung der Wiese als zusammenhängendem Biotopteil eine Verinselung der Habitatstrukturen und eine Abwertung des Gebiets. Hinsichtlich der Nisthilfen wurde gefordert, eine ökologisch sachgerechte Anlage von Ersatzhabitats zu schaffen. Bei einem Ausweichen auf benachbarte Bereiche müsse die dortige Population erhoben und zusätzlich mögliche Potentiale nachgewiesen werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind sämtliche Eingriffe in der landschaftspflegerischen Begleitplanung berücksichtigt und werden ggf. durch entsprechende Maßnahmen kompensiert. So auch hier – die Maßnahmen S1 und S2 in Kombination mit den bereits vorab durchgeführten CEF-Maßnahmen sorgen weiterhin für ein strukturreiches Umfeld für Brutvogelarten. Im Rahmen der Umweltbaubegleitung konnte 2020 bei Begehungen trotz entfallender Sträucher und Gehölze kein signifikanter Rückgang der Brutvogelarten festgestellt werden.

Im Zusammenhang mit der befürchteten Verinselung und zur Stärkung des Biotopverbundes schlägt der NABU vor, Querungshilfen für Amphibien, Reptilien, Laufkäfer und kleinere Säugetiere anzulegen. Eine dieser Querungshilfen solle die Flächen der Maßnahme CEF2 verbinden, eine weitere solle zum nordwestlichen Ortsrand führen, zwei weitere jeweils aus dem Bereich des Sindelbachs nach Westen und nach Süden. Des Weiteren wurde angeregt, im äußersten westlichen Bereich in der Wiese neben dem Sindelbach einen Tümpel als geeignetes Habitat für Insekten (Libellen) und Vögel anzulegen und den Sindelbach selbst auszulichten (Brombeerbewuchs).

Wie bereits oben dargestellt, konnten Amphibien im Plangebiet nicht nachgewiesen werden. Im Übrigen findet durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen eine angemessene und ausreichende Kompensation für die vorhandenen Arten statt. Im Zusammenhang mit der Freistellung von Bachabschnitten kann auf bereits vorhandene Planungen seitens der Landeshauptstadt Stuttgart zur Umgestaltung der Sindelbachaue verwiesen werden. Hinsichtlich der geforderten Querungshilfen ist anzumerken, dass dies Anlagenteile betrifft, die nicht Gegenstand des Vorhabens sind und Bahndämme für die genannten Arten ohnehin keine nennenswerten Hindernisse darstellen.

Soweit der NABU im Hinblick auf die vorgesehene CEF-Maßnahme für die Zauneidechse fordert, eine geeignete Fläche auszuweisen und deren funktionsgerechte Eignung vor Beginn der Eidechsenumsiedlung nachzuweisen, kann auf die erfolgte Abstimmung mit dem Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart sowie den umfangreichen Ausführungen in den Planunterlagen (u.a. Unterlagen 13.1, 13.5) verwiesen werden. Die Antragstellerin hat damit die artenschutzrechtlichen Anforderungen erfüllt und kann einen Erfolg der Maßnahme sicherstellen. Die Flächengröße der neu angelegten Ersatzhabitate beträgt ca. 5.850 qm. Dies überschreitet die entfallende Fläche von ca. 4.500 qm und berücksichtigt auch den Zuschlagsfaktor von 1,3. Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen stehen durch den neuen Gleiskörper auf Flurstück Nr. 2221 sowie den neu entstehenden Böschungen und Angleichflächen und der Blühfläche auf Flurstück Nr. 6060 sogar ca. 6.140 qm als gesicherte Lebensraumfläche zur Verfügung. Die Maßnahmen S1 und CEF2 sind insofern in Kombination zu sehen.

Durch den NABU wurde weiterhin die Verminderung der Habitatfläche durch Zerschneidung der Ruderalfläche/Wiese geltend gemacht und in diesem Zusammenhang angeführt, dass ein Austausch benachbarter Eidechsenpopulationen nicht möglich sei. Diese Auffassung

wird nicht geteilt. Zum einen sind Bahndämme für Eidechsen kein signifikantes Wanderungshindernis, zum anderen stellen gerade Bahndämme regelmäßig geeignete Habitate und Entwicklungsbänder für die Ausweitung von Eidechsenpopulationen dar.

Zusammenfassend stellen die landschaftspflegerische Begleitplanung, die speziellen Vermeidungs-/Schutz- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sowie die verfügbaren Nebenbestimmungen sicher, dass die Planung den artenschutzrechtlichen Vorgaben entspricht. Einzelheiten zur Planung ergeben sich vor allem aus dem LBP (Unterlage 13.1) einschließlich der jeweiligen Maßnahmenblätter und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 12.2).

3.3.5 Von dem Vorhaben sind keine FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Nationalparks, Natur- oder Kulturdenkmäler sowie geschützte Grünbestände betroffen. Im südlichen Bereich liegt das Bauvorhaben jedoch innerhalb des Landschaftsschutzgebiets (LSG) Nr. 1.11.040 „Glemswald“. In ca. 35 m Entfernung westlich bzw. mit einem Abstand 5 m östlich an das Plangebiet angrenzend liegt das nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 33 NatSchG BW geschützte Offenland Biotop Nr. 172201110014 „Naturnahe Abschnitte des Sindelbachs mit Auwaldstreifen“.

Im Untersuchungsraum befinden sich außerdem Flächen für den Biotopverbund mittlerer Standorte sowie Potenzialflächen zum Biotopverbund Fließgewässer. Wasserschutz- oder Quellschutzgebiete sind nicht betroffen. Das Überschwemmungsgebiet Nr. 630.111.000.007 „ÜSG Sindelbach“ und Überflutungsflächen von HQ_{50} bis HQ_{Extrem} befinden sich im südlichen Bereich innerhalb des Plangebiets.

Das Vorhaben steht jedoch nicht im Widerspruch zu den in den einschlägigen Schutzgebietsverordnungen definierten Schutzzwecken und bedarf mithin auch keiner entsprechenden Erlaubnis oder einer Befreiung nach § 67 BNatSchG. Das LSG Glemswald ist durch das Vorhaben lediglich randlich und durch bereits bestehende Gleiskörper berührt. Die notwendigen höhenmäßigen Anpassungen verändern weder den Charakter des Gebietes, noch laufen sie dem besonderen Schutzzweck zuwider.

Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope im Trassenbereich bzw. im näheren Umfeld, die zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen oder Ausnahmen nach § 30 Abs. 3 BNatSchG erforderlich machen, finden nicht statt.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat darum gebeten, zu berücksichtigen, dass die Vorhabensfläche im Südost ein Gebiet grenzt, das die fachlichen Voraussetzungen für eine Ausweisung als Naturschutzgebiet erfüllt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die umliegenden Gebiete wurde ausführlich untersucht. Die Ergebnisse sind in den Planunterlagen nachvollziehbar dargestellt. Im Hinblick auf das genannte Gebiet sind insofern keine erheblichen Eingriffe ersichtlich.

Landschaftsbild

Das Plangebiet ist im Naturraum „Filder“ bzw. der naturräumlichen Haupteinheitengruppe „Schwäbisches Keuper-Lias-Land“ angesiedelt. Das Landschaftsbild ist als mittelwertig eingestuft. Durch die vorhandene Lärmbelastung ist keine Erholungseignung vorhanden. Anlagenbedingt kommt es angesichts der bereits bestehenden und zukünftigen Bebauung zu keiner Verschlechterung des Landschaftsbildes.

3.4 Stadtklima/Lufthygiene

Durch das Vorhaben sind keine Veränderungen der Ausgangsbedingungen zu erwarten. Soweit das Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart vorgetragen hatte, dass der Text im Erläuterungsbericht (Unterlage 1), im Bericht zur Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 7 Abs. 1 S. 1 UPVG (Unterlage 12.1) und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 13.1) anzupassen sei, wurden die Änderungen bereits vollumfänglich durch die Antragstellerin berücksichtigt und in die nun festgestellten Unterlagen eingearbeitet.

Das Amt für Umweltschutz hat weiterhin ausgeführt, dass eine Gleisbettbegrünung im direkten Umfeld eine positive Wirkung auf das lokale Klima habe und zudem eine optische Aufwertung der Umgebung biete. Die Antragstellerin hat vorgetragen, dass die skizzierten Vorteile die Nachteile nicht aufwiegen würden. Der minimale Lärminderungseffekt gehe zu Lasten der Kosten, Sperrzeiten und weiterer Schutzgüter. Die Planfeststellungsbehörde wertet dieses Vorbringen als plausibel und schließt sich der Bewertung somit an. Eine Gleisbettbegrünung wäre nur dann erforderlich, wenn ansonsten erhebliche Beeinträchtigungen auf das Stadtklima zu erwarten wären, die nicht anderweitig ausgeglichen werden könnten. Da dies nicht der Fall ist, kann die Antragstellerin nicht dazu verpflichtet werden, zusätzlich Maßnahmen umzusetzen.

Der LVN bemängelt, dass das Vorhaben eine Verkehrszunahme bewirken solle, die den Zielen der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes widerspreche. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen unter B. IV. 3.10 verwiesen. Der LNV fordert die Vorlage eines neuen Erläuterungsberichts, in dem die Wirkungen des Projekts richtig dargestellt sind. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Auswirkungen des Vorhabens umfassend, ausreichend und nachvollziehbar dargestellt. Belege für die Behauptung, das konkrete Vorhaben widerspreche dem Klimaschutz, wurden nicht vorgelegt. Der Verweis auf die S-Bahn Böblingen inkl. der vorgelegten Anlage zur Stellungnahme hilft insofern nicht weiter, als dass von diesem, im Übrigen in der Vergangenheit liegenden Fall nicht generalisierend auf weitere Fälle geschlossen werden kann.

3.5 Wasserwirtschaft

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Durch die Planung selbst mit dem im Landschaftspflegerischen Plan vorgesehenen Maßnahmen, die von der Vorhabenträgerin auf die Anregungen und Forderungen der Verfahrensbeteiligten getätigten Zusagen (A. IV.) sowie die festgesetzten Nebenbestimmungen (A. III.) wird diesen Belangen in hinreichendem Maße Rechnung getragen.

Die nach § 19 WHG notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnisse wurde im Einvernehmen mit der Landeshauptstadt Stuttgart als zuständige untere Wasserbehörde erteilt (siehe Tenor A. I. Nr. 2.). Die weiteren erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen werden durch den Planfeststellungsbeschluss konzentriert.

Die antragsgegenständliche Entwässerungsplanung sieht vor, nördlich des Sindelbachs eine Gleistrasse in Dammlage neu zu errichten. Südlich des Sindelbachs werden die bereits vorhandenen Gleistrassen genutzt, hier werden lediglich die Gleisoberkanten angepasst und der Gleisoberbau erneuert. Die Vorhabenträgerin hat daher lediglich für die nördlich des Sindelbachs verlaufende Trasse eine Entwässerungsplanung durchgeführt. Die Entwässerung des Gleiskörpers erfolgt durch eine trassenparallele Drainageleitung, in ausgeprägten Dammlagen wird das Sickerwasser über die Dammböschung den Gräben zugeleitet. Die anfallenden Oberflächenwassermengen werden in parallel zur Trasse geführte Entwässerungsgräben eingeleitet. Die Wassermengen zur Gleiskörperdrainage der Böschungen und der sonstigen angeschlossenen Außenflächen werden in den Sindelbach eingeleitet. Zur Pufferung der Wassermengen werden Staukanäle vorgesehen (vgl. Unterlage 17.1 S. 5).

Die Entwässerung der Gleisbereiche und der sich anschließenden Böschungen und sonstigen Außenflächen und Einleitung des Oberflächenwassers über Staukanäle in den Sindelbach stellt einen erlaubnispflichtigen Benutzungstatbestand i.S.d. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar.

Soweit im Zuge der baulichen Umsetzung des Vorhabens mehrere Ingenieurbauwerke voraussichtlich teilweise und zeitweise unterhalb des Grundwasserspiegels zu liegen kommen wodurch Eingriffe in das Grundwasser samt Wasserhaltung notwendig werden, unterfallen diese dem Benutzungstatbestand des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG.

Die Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis sind mit Blick auf alle vorgenannten Benutzungstatbestände erfüllt. Die entsprechenden Anträge sowie die fachlichen Ausführungen sind den Planunterlagen zu entnehmen. Die Einleitmengen, wie auch die Dimensionierung und Ausgestaltung der Gleiskörperentwässerung ergeben sich aus der wassertechnischen Untersuchung (Unterlage 1 Erläuterungsbericht, Kapitel 9, Unterlage 17 Entwässerungstechnische Untersuchung).

Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG liegen nicht vor, da schädliche bzw. nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen i.S.v. § 3 Nr. 10 WHG bei plangerechter Verwirklichung und Einhaltung der Nebenbestimmungen nicht zu erwarten sind. Auch die Anforderungen gemäß § 57 WHG i.V.m. § 3 Nr. 11 WHG sowie der Anlage 1 zum WHG für das Einleiten von Niederschlagswasser werden nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erfüllt. Die untere Wasserbehörde hat ihr Einvernehmen erteilt. Somit konnte die Erlaubnis erteilt werden. Bei Einhaltung der Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben auch dem grundlegenden Bewirtschaftungskonzept der EU-Wasserrahmenrichtlinie, welches sich in den Bewirtschaftungszielen des § 27 Abs. 1 WHG (Verschlechterungsverbot bzw. Verbesserungsgebot) wiederfindet. Ein entsprechender gewässerökologischer bzw. wasserrechtlicher Fachbeitrag ist – auch nach Auffassung der unteren Wasserrechtsbehörde – damit nicht erforderlich.

Die Befristung der Erlaubnis für die Entwässerung auf 30 Jahre erfolgt gemäß § 36 Abs. 2 Nr. 1 LVwVfG. Die Funktion der Befristung liegt darin, der Behörde die Anpassung an geänderte Verhältnisse zu ermöglichen, indem sie nach einiger Zeit die Möglichkeit erhält, die Erlaubnisvoraussetzungen erneut zu prüfen. Die vorliegend gewährte Befristung auf 30 Jahre ist unter Abwägung der Interessen der Behörde gegenüber den Interessen des Antragstellers an einem möglichst langen Erhalt der Erlaubnis (Planungs- und Investitionssicherheit) angemessen.

Die Nebenbestimmungen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen beruhen auf § 13 WHG i.V.m. §§ 60 Abs. 1, 61, 57 Abs. 1 WHG i.V.m. § 3 Nr. 11 WHG sowie der Anlage 1 zum WHG.

Die Erteilung weiterer Nebenbestimmungen bleibt gem. §§ 19 Abs. 4 S. 1, 13 Abs. 1 WHG vorbehalten. Dieser Vorbehalt ist erforderlich, um bei nachträglich auftretenden Änderungen die Wahrung wasserrechtlicher Belange zu gewährleisten.

Wasserschutz- oder (Heil-)Quellenschutzgebiete sind von der Planung nicht betroffen. Das Plangebiet liegt jedoch innerhalb von Überflutungsflächen und innerhalb des Überschwemmungsgebietes „ÜSG Sindelbach“. Hierauf hat auch der Verband Region Stuttgart hingewiesen. Zudem soll in unmittelbarer Nähe das Hochwasserrückhaltebecken Sindelbach entstehen.

Die Planung ist hinsichtlich der Überschwemmungsfläche und den Planungen der Landeshauptstadt Stuttgart für den Retentionsraum der Sindelbach-Aue abgestimmt. Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf das geplante Hochwasserrückhaltebecken. Mit der Entwässerungsplanung wird den Vorgaben des Zweckwasserverbandes Hochwasserschutz Körsch Rechnung getragen.

Ergänzend kann ausgeführt werden, dass der Sindelbach bereits im Bestand überquert wird und durch die vorliegende Planung keine wesentlichen Änderungen vorgenommen werden; eine erhebliche Beeinträchtigung kann insofern ausgeschlossen werden.

Das Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart hatte als Nebenbestimmung gefordert, die genaue Ausführung des Einleitungsbauwerks mit dem Tiefbauamt, Bereich Gewässerbau abzustimmen. Diese Abstimmung hat bereits stattgefunden. Ein entsprechender Nachweis liegt vor. Darin hat sich das Tiefbauamt mit der konkret übersandten Ausführungsplanung des Staukanals einverstanden erklärt und lediglich um Mitteilung des Zeitpunktes der Abschlussarbeiten gebeten. Die geforderte Nebenbestimmung ist somit hinfällig. Dies wurde vom Tiefbauamt entsprechend bestätigt.

Weiter hatte das Amt für Umweltschutz eine Nebenbestimmung hinsichtlich des Bemessungswasserstandes gefordert. Der entsprechende Nachweis zu den Auftriebssicherheiten wurde zwischenzeitlich von der Antragstellerin vorgelegt und als Unterlage 17.7 den Planfeststellungsunterlagen hinzugefügt. Die Nebenbestimmung wurde daher in Absprache mit

dem Amt für Umweltschutz entsprechend abgeändert und auf den Punkt der Wasserdurchlässigkeit beschränkt (Nebenbestimmung Nr. 49).

Soweit das Amt für Umweltschutz im Hinblick auf eine Verstopfungsgefahr und extrem lange Entleerungszeit des Stauraumkanals einen Drosselabfluss von 15 l/s vorschlägt, hat die Antragstellerin zugesagt, dies im Rahmen der weiteren Planung und Ausführungsplanung entsprechend zu berücksichtigen (Zusage Nr. 2). Der Einsatz des bisher geplanten Schiebers wird im Hinblick auf den neu festgelegten Drosselabfluss nochmals überprüft und notwendigenfalls ein anderes Drosselorgan gewählt.

Den Belangen der Fischereibehörde wird durch die Nebenbestimmungen (vgl. III., insbesondere Nr. 51 bis 53) Rechnung getragen. Da das Fischereirecht nicht verpachtet ist, entfällt die geforderte frühzeitige Information des Fischereiberechtigten.

3.6 Bodenschutz, Altlasten, Abfall

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung entspricht den bodenschutzrechtlichen Vorgaben der §§ 1, 4, 7 BBodSchG.

Diesen Belangen wird durch die Planung selbst, die von der Antragstellerin auf die Anregungen und Forderungen der Verfahrensbeteiligten hin getätigten Zusagen (IV.) sowie die festgesetzten Nebenbestimmungen (III.) in hinreichendem Maße Rechnung getragen.

Im LBP sind die Eingriffe in das Schutzgut Boden umfassend und sachgerecht abgehandelt. Durch die entsprechenden Bodenschutzmaßnahmen, wie die Maßnahmen zur Vermeidung unnötiger Bodenüberformung und -verunreinigung sowie von Verlust und Beeinträchtigung von Boden und Maßnahmen zur Festlegung des Umgangs mit Boden / Vorbelastungen können nachteilige Auswirkungen auf den Boden weitestgehend vermieden werden. Darüber hinaus werden künftig nicht mehr in Anspruch genommene Trassenabschnitte im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A1 zurückgebaut und vollständig entsiegelt. Das nach der Entsiegelungsmaßnahme verbleibende Restdefizit wird durch die Inanspruchnahme von Ökopunkten der bereits umgesetzten Ersatzmaßnahme E1 kompensiert.

Soweit das Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart die Bodenbilanz bemängelt und gefordert hatte, diese nach dem Bodenschutzkonzept Stuttgart (BOKS) nachzureichen, konnten die Bedenken ausgeräumt und ein Konsens erzielt werden. Die Antragstellerin hat das Schutzgut Boden nach den Vorgaben des BBodSchG und den Leitfäden des

Umweltministeriums BW sowie der LUBW abgearbeitet und demgemäß eine Bewertung nach der ÖKVO vorgenommen. Die Angaben nach BOKS wurden vom Amt für Umweltschutz letztlich ergänzend nachrichtlich mitgeteilt. Hinsichtlich der Bewertung der Bodenqualität, insbesondere für das Flurstück 2221 der Gemarkung Möhringen, wurde in Absprache mit dem Amt für Umweltschutz die bereits angesetzte Wertstufe 2 beibehalten. Die Abstimmung beinhaltet weiterhin, dass das Amt für Umweltschutz beim Umgang mit dem PAK belasteten Boden (vgl. Geotechnisches Gutachten, Analyse der Sammelprobe „SP Auffüllung“) im weiteren Planungsprozess eingebunden wird (Zusage Nr. 3).

Soweit das Amt für Umweltschutz die Verwertung des abzuschiebenden Oberbodens innerhalb des Vorhabens gefordert und darauf hingewiesen hatte, dass ohne Oberbodenauftrag bei der Entsiegelungsmaßnahme A1 nicht die volle Aufwertung bilanziert werden könne, konnten die Bedenken nach Rücksprache mit der Antragstellerin sowie durch eine entsprechende Zusage ausgeräumt werden (Zusage Nr. 4).

Das LGRB hat grundsätzlich keine Bedenken hervorgebracht. Die abgegebenen Hinweise sind unter V. berücksichtigt.

Hinsichtlich Altlasten in Form von Kampfmitteln wird auf die Ausführungen unter B. IV. 3.12 Sicherheit und Gesundheit verwiesen. Sonstige Altlasten, Schadensfälle oder Verdachtsfälle sind im betroffenen Bereich nicht vorhanden.

3.7 Landwirtschaft

Die planfestgestellte Maßnahme trägt den öffentlichen Belangen der Landwirtschaft und den privaten Belangen der betroffenen Landwirte in bestmöglichem Maße Rechnung.

Einwendungen von privaten Landwirten liegen nicht vor.

Die Höhere Landwirtschaftsbehörde hat grundsätzlich keine Bedenken geäußert, da die Maßnahme nicht im Außenbereich, sondern im Stadtgebiet Stuttgart stattfindet. Sie bemängelt jedoch, dass der öffentliche Belang der Landwirtschaft in den Unterlagen nicht dargestellt sei. Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde anzumerken, dass in den Planunterlagen Gebiete und Flächen für die Landwirtschaft erkannt und angesprochen wurden, soweit dies für das Vorhaben eine Rolle spielt. Die Anstoßwirkung ist somit erfüllt. Dass der Belang nicht ausführlich als eigenständiger Punkt dargestellt wurde, ist dem Umstand ge-

schuldet, dass keine wesentliche Betroffenheit vorliegt. Dies ist auch dem Grunderwerbsverzeichnis zu entnehmen, wonach neben einer privaten Fläche lediglich SSB-eigene oder städtische Grundstücke durch die Maßnahme betroffen sind. Auch landschaftspflegerische Maßnahmen finden nicht auf landwirtschaftlichen Flächen Privater statt.

Weiter wird bemängelt, dass unter dem Schutzgut Fläche auch die angrenzenden Außenbereichsflächen (Fildern) mit ihrer Einstufung in die Flurbilanz dargestellt werden müssten. In der UVP-Vorprüfung und im LBP ist ein Kartenausschnitt zur Flurbilanz aufgeführt. Da Auswirkungen des Vorhabens über das betrachtete Untersuchungsgebiet hinaus nicht zu erwarten sind, ist die Darstellung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend.

Soweit gefordert wird, keine naturschutzrechtlichen Eingriffs-/Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen, die zu Lasten guter landwirtschaftlicher Flächen (Vorrangfluren) im Außenbereich gingen, ist dies eher als allgemeiner Hinweis aufzufassen, der beim planfestgestellten Vorhaben wenig Bedeutung hat. Wie von der Höheren Landwirtschaftsbehörde selbst ausgeführt, findet die Maßnahme innerhalb des Stadtgebiets Stuttgart statt. Darüber hinaus wird in den Unterlagen ausgeführt, dass sich der südliche Bereich des Untersuchungsraums innerhalb der Vorrangfläche Stufe I befindet, die Fläche jedoch im Bestand größtenteils vom Sindelbach mit begleitender Ufervegetation eingenommen wird. Die vorhandenen Acker- und Grünlandflächen nördlich und südlich des Gewässers bleiben erhalten. Soweit Maßnahmen zum Ausgleich auf Flächen innerhalb der Vorrangflur Stufe I stattfinden, findet dort bereits aktuell keine landwirtschaftliche Nutzung statt.

Dass die Erreichbarkeit landwirtschaftlich genutzter Grundstück nicht erheblich eingeschränkt werden dürfe, wurde sowohl von der Höheren Landwirtschaftsbehörde als auch vom Landesbauernverband vorgetragen. Konkret bezieht sich der Landesbauernverband auf den Feldweg Flst. 2169 bzw. 2179 sowie die landwirtschaftliche Hauptwegeverbindung Flst. 2100/1 (Verlängerung des Lautlinger Weges). Weiterhin führt er aus, dass die künftig innerhalb des Gleisdreiecks befindlichen landwirtschaftlichen Grundstücke während der Bauzeit als auch hinterher uneingeschränkt anfahr- und bewirtschaftbar sein müssten. Die erforderliche Zuwegungsbreite sei 3,5 m.

Alle genannten Flurstücke werden laut Grunderwerbsplan teilweise vorübergehend in Anspruch genommen. Im Rahmen der Bearbeitung der Stellungnahmen haben zwischen der Vorhabenträgerin sowie der Landesbauernverband und dem Obmann der Landwirte Gespräche stattgefunden. Ein entsprechendes Abstimmungsergebnis wurde der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, das Vorbringen entsprechend

im Bauablauf zu berücksichtigen (Zusage Nr. 6). Hinsichtlich der landwirtschaftlichen Hauptwegeverbindung wird voraussichtlich eine einwöchige Sperrung zwischen Mitte Februar und Mitte April zur Herstellung der Kabeltrasse erforderlich. Da die Sperrung des Gleisüberwegs außerhalb der für die Landwirtschaft besonders sensiblen Zeit zwischen Mitte Juli und Mitte/Ende August (Haupterntezeit) liegt, stellt die geplante Sperrung kein größeres Problem dar, ist aus Sicht der Landwirtschaft vertretbar und von dieser im Interesse der Vorhabensverwirklichung und des Allgemeinwohls auch hinzunehmen.

Die bauzeitliche Sperrung des Überwegs Flst. 2169 bzw. 2179 hat sich in den oben genannten Gesprächen letztlich als nicht kritisch erwiesen, zumal die südliche Querverbindung Rohrer Straße parallel offenbleibt.

Hinsichtlich der geltend gemachten erforderlichen Zuwegungsbreite ist zunächst auszuführen, dass die Breite des Feldweges im Ist-Zustand ca. 2,7 m beträgt und die Fläche im Gleisdreieck lediglich durch einen privaten Grundstückseigentümer und einen privaten Pächter angefahren werden muss. Mit diesen beiden befindet sich die Vorhabenträgerin, vor allem hinsichtlich des Bauablaufs, bereits in Abstimmung. Die geforderte Zuwegungsbreite wird jedoch durch die Planung weitestgehend eingehalten. Danach weist die Zuwegung eine Breite von 4,0 m einschließlich der Bankette auf, die befestigte Fläche ist 3 m breit (vgl. Anlage 4.1). Im Bereich des Gleisüberwegs können hervorstehende Teile von Fahrzeugen problemlos den Gleisbereich überstreichen, sodass ein Befahren mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen kein Problem darstellt.

3.8 Wald, Forst, Denkmalschutz

Das Vorhaben tangiert keine forstfachlichen und forstrechtlichen Belange. Wald im Sinne des § 2 LWaldG ist im geplanten Baubereich laut Höherer Forstbehörde nicht vorhanden.

Der Denkmalschutz wird durch das Vorhaben nicht berührt. Eine entsprechende Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalschutz liegt vor.

3.9 Versorgungsunternehmen und Leitungsträger

Im Bereich des Vorhabens befinden sich Leitungen verschiedener Versorgungsunternehmen. Den Belangen der betroffenen Leitungsträger wird durch die Planung selbst, den festgesetzten Nebenbestimmungen sowie den von der Antragstellerin abgegebenen Zusagen angemessen Rechnung getragen.

Das Tiefbauamt der Landeshauptstadt Stuttgart hat auf Leitungen von Lichtsignalanlagen und sonstige Gestattungen hingewiesen und einen entsprechenden Planausschnitt beigelegt. Weiter wurde auf den Gewährleistungs- und Haftungsausschluss hingewiesen (Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten und Unterlagen). Die Antragstellerin hat daraufhin zugesagt, die Leitungen sowie den Haftungsausschluss zu beachten (Zusage Nr. 7). Hinsichtlich dem Bereich Grundwassermesspegel hat das Tiefbauamt mitgeteilt, dass nur Auskünfte für eigene Leitungen, nicht aber für jene Dritter erfolge. Dies ist insoweit unschädlich, als Dritte ohnehin im Rahmen des Anhörungsverfahrens Gelegenheit zu Einwendungen und Stellungnahmen hatten und eine Vielzahl von Leitungsträgern hierbei sogar direkt angeschrieben wurden.

Hinsichtlich der Schächte 50240/22 und 50240/17 auf beiden Seiten des Sindelbachs nahe des Gleisbaus hat der Eigenbetrieb Stadtentwässerung (SES) der Landeshauptstadt Stuttgart darauf hingewiesen, dass die Schachteinstiege in einem Radius von 1 m von der Deckelmitte aus zugänglich bleiben müssen und je nach Geländemodellierung eine Anpassung der Kanaldeckelhöhe erforderlich werden könnte. Die Antragstellerin hat zugesagt, bei Bedarf zur Anpassung im Rahmen der Ausführungsplanung auf die SES zuzugehen (Zusage Nr. 8). Die Zugänglichkeit der Schachteinstiege ist grundsätzlich dauerhaft gewährleistet, wobei es zu bauzeitlichen Einschränkungen kommen kann. Diese wiederum werden den Betrieb des Kanals jedoch aller Voraussicht nach nicht behindern. Die Kanäle wurden bereits in die Leitungsplanung für das Vorhaben aufgenommen (vgl. Unterlage 5.1).

Die Stuttgarter Netze (SN) und Netze BW, Regionalzentrum Stuttgart haben grundsätzlich keine Einwände gegen das Vorhaben, jedoch auf eine Übereinkunft hinsichtlich der Beleuchtung des Überwegs hingewiesen. Bei Abstimmungsgesprächen zwischen der Antragstellerin und den Beteiligten inkl. Ortstermin wurde eine technische Lösung erarbeitet, die die Beleuchtung der beiden Überwege durch das Tiefbauamt und Stuttgart Netze ermöglicht, bei

der die Beleuchtung der beiden Überwege künftig über das Tiefbauamt Stuttgart versorgt werden kann. Eine weitere Detaillierung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung.

Die COLT Technology Services GmbH hat gemeldet, dass sich im Planfeststellungsbereich Anlagen von ihr befinden und daher auf im Zuge der Ausgrabungsarbeiten zu beachtende Punkte hingewiesen. Die Einhaltung dieser Punkte konnte durch die Antragstellerin zugesagt werden (Zusage Nr. 9 bis 11). Soweit es um die Zugänglichkeit der Schächte geht, hat die Antragstellerin darauf hingewiesen, dass eine bauzeitliche Erschwernis gegeben sein könnte und beim Besuch von Anlagen im Baufeld zwingend die einschlägigen Sicherheitsregeln zu beachten sind. Dies ist durch die COLT Technology Services GmbH hinzunehmen. Der Hinweis, dass bei einer Störung der Anlagen und einer unzulässigen Überbauung durch die Antragstellerin entsprechende Maßnahmen zulasten dieser eingeleitet werden, spielt insofern keine Rolle, als dass im Rahmen des Vorhabens ohnehin keine unzulässige Überbauung stattfindet. Soweit die COLT Technology Services GmbH darauf hinweist, dass stillgelegte Gasrohre nicht ausgebaut werden dürfen, kann dies nicht allgemein gelten. Falls im Zuge des Vorhabens erforderlich, müsste zunächst überprüft werden, ob sich im entsprechenden Rohr noch aktive Trassen befinden.

Die Netze BW hat auf ihre 110-kV-Kabel im Bereich der geplanten Übereckverbindung hingewiesen. Umfangreiche Abstimmungsgespräche inkl. ausführlicher Hinweise zur Ausführung sowie erforderliche Suchschachtungen haben bereits stattgefunden. Die finalen Pläne werden im Zuge der Ausführungsplanung erstellt.

Die terranets bw GmbH hat angemerkt, dass südlich der Baumaßnahme u.a. in einer Solotrasse Telekommunikationskabel verlaufen und um erneute Beteiligung gebeten hat, falls sich das Vorhaben in diesen Bereich verlagern sollte. Eine erneute Beteiligung ist insofern sichergestellt, als dass eine Verschiebung des Vorhabens eine Planänderung darstellen würde, die mit einer Anhörung der hiervon Betroffenen verbunden wäre.

Die Hinweise der Globalways GmbH wurden bereits an die Bauausführung weitergeleitet. Im Übrigen stellt die Nebenbestimmung (vgl. Nr. 57) eine rechtzeitige Einbindung sämtlicher Leitungsträger durch die Antragstellerin sicher.

3.10 Verkehr, Öffentlicher Personennahverkehr

Das öffentliche Straßen-/Wegenetz ist lediglich in Form von Feldwegen betroffen. Beeinträchtigungen in Form von Sperrungen während der Bauzeit können nicht gänzlich ausgeschlossen, jedoch auf ein Minimum reduziert und außerhalb der für die Landwirtschaft kritischen Zeit vorgenommen werden. Die Belange der Landwirtschaft sind unter B. IV. 3.7 vollumfänglich abgehandelt. Hinsichtlich der Sicherung von Übergängen wird auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht sowie unter B. IV. 3.12 verwiesen.

Das Vorhaben ist mit den Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs vereinbar und dient letztlich seiner Verbesserung. Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) hat das Vorhaben bereits im Entwurf des Nahverkehrsplans berücksichtigt und begrüßt die Herstellung der Übereckverbindung ausdrücklich.

Der LVN bemängelt u.a., dass das Vorhaben eine Verkehrszunahme bewirken solle, die den Zielen der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes widerspricht. In diesem Zusammenhang wird kritisiert, dass eine Quantifizierung der Verkehrszunahme im Erläuterungsbericht sowie detaillierte Angaben im Hinblick auf das Umsteigen vom Auto auf die Stadtbahn fehlen würden. Des Weiteren wird eine sog. standardisierte Bewertung zur Darstellung volkswirtschaftlicher Nutzen des Projekts gefordert.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind das Vorhaben an sich sowie dessen Ziele und Auswirkungen umfassend, ausreichend und nachvollziehbar dargestellt. Wie bereits unter B. IV. 1. beschrieben, ist das Vorhaben an sich ist gerechtfertigt. Eine Darstellung bzw. Unterlagen wie vom LNV gefordert können der Antragstellerin insofern nicht auferlegt werden und sind für die Abwägungsentscheidung nicht von Belang. Dies trifft auch auf alle übrigen Erwägungen und Forderungen des LNV im Hinblick auf das Zusammenspiel ÖPNV – Autoverkehr zu. Aus rein planfeststellungsrechtlicher Sicht muss mit dem Vorhaben nicht zwingend eine Abnahme des Autoverkehrs einhergehen. Adressat für die Forderung nach einer Entschleunigung des Autoverkehrs und einen Rückbau von Straßen ist nicht die Antragstellerin. Die der Stellungnahme beigefügte Anlage (Stellungnahme des LNV im Rahmen der Abfrage zur UVP-Pflicht) wurde bereits im Rahmen der Entscheidung über den Entfall der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung umfassend berücksichtigt und ist in die Abwägung eingeflossen. In diesem Zusammenhang wird auf die Bekanntmachung vom 03.02.2020 sowie die Ausführungen unter B. II. verwiesen.

3.11 Private Rechte, insbesondere Eigentum

Die von der Antragstellerin geplante dauerhafte und/oder vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum für die Realisierung des Vorhabens samt der naturschutzrechtlichen Kompensation ist in dem planfestgestellten Umfang mit Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG vereinbar. Bei der Abwägung der von dem Stadtbahnbauvorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Abwägungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Inanspruchnahme von privaten Grundstücke, seien sie bebaut, landwirtschaftlich genutzt oder natürliche Flächen, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Dies gilt prinzipiell auch für die Mieter und Pächter der Grundstücke. Weder das Interesse, das ein Eigentümer an der Haltung seiner Eigentumssubstanz hat, noch das Interesse der Pächter oder Mieter an der Nutzung der betroffenen Grundstücke genießt jedoch einen absoluten Schutz. Für das Eigentum oder die Nutzung der Grundstücke gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungsrelevante Belange, d.h., die Belange der betroffenen Eigentümer bzw. Mieter oder Pächter können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Die Inanspruchnahme von im Privateigentum stehenden Flächen erfolgt in einem so geringen Maße wie nötig. Für die Realisierung des Vorhabens werden überwiegend Flurstücke benötigt, die bereits im Eigentum der Antragstellerin oder der Landeshauptstadt Stuttgart stehen. Hinzu kommt, dass die Flurstücke überwiegend nur temporär für die Dauer der Baumaßnahmen in Anspruch genommen werden müssen oder eine dingliche Sicherung erfolgt. Lediglich ein privates Flurstück ist für Erwerb und vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen. Hinsichtlich der bauzeitlich beschränkten Erreichbarkeit sowie der vorgesehenen Breite der künftig neu gestalteten Zuwege landwirtschaftlich genutzten Fläche im Gleisdreieck wird ergänzend auf Kapitel 3.7 verwiesen.

Das Liegenschaftsamt der Landeshauptstadt Stuttgart hat um eine frühzeitige Information über den geplanten zeitlichen Ablauf des Bauvorhabens und um eine rechtzeitige einvernehmliche Abstimmung der dinglichen Sicherung der Leitungen und Zugänge sowie der vorübergehenden Inanspruchnahme vor Beginn der Maßnahme gebeten. Dieser Bitte wird mit

den abgegebenen Zusagen (IV. Nr. 12-14) vollumfänglich Rechnung getragen. Hinsichtlich der ursprünglichen Forderung, dass für die dingliche Sicherung sowie für die vorübergehende Inanspruchnahme eine Entschädigung zu bezahlen sei, konnte nach Vorlage eines Auszuges aus dem Öffentlichen Dienstleistungsvertrag zwischen der LHS und der SSB AG Einigkeit erzielt werden. Das Liegenschaftsamt hat daraufhin auf den entsprechenden Punkt in der Nebenbestimmung verzichtet.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird über die Frage der Inanspruchnahme von Grundstücken für das jeweilige Vorhaben bindend entschieden. Das beinhaltet jedoch lediglich die Entscheidung, ob diese im konkreten Umfang rechtmäßig ist. Im vorliegenden Fall kann auf die Inanspruchnahme der Grundstücke in dem nach der festgestellten Planung vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Zwar steht den Betroffenen für die Inanspruchnahme von Grund und Boden sowie sonstige Folgeschäden eine angemessene Entschädigung zu. Über deren Höhe wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern im sich anschließenden Grunderwerbsverfahren oder erforderlichenfalls im Enteignungsverfahren befunden.

Die Maßnahme ist im Übrigen auch angemessen. Der mit der Planung verfolgte Zweck überwiegt in der Gesamtschau die mit der Planung verbundenen Eingriffe in privates Eigentum und sonstige Rechte. Die Interessen der Grundstückseigentümer haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens in dem planfestgestellten Umfang zurückzustehen, die sich aus Art. 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Anforderungen sind erfüllt.

3.12 Sicherheit und Gesundheit

Das Vorhaben ist bei Beachtung der planerischen Vorgaben und der festgesetzten Nebenbestimmungen mit den Belangen der öffentlichen Sicherheit vereinbar und birgt keine Gesundheitsgefahren.

Den Interessen der Kampfmittelbeseitigung wird durch die bereits im Rahmen der Planung erfolgte Luftbildauswertung aus dem Jahr 2019 (vgl. Unterlage 13.1, S. 17) sowie den Hinweisen (V.) Rechnung getragen. Im Übrigen ist der Einsatz eines baubegleitenden, autorisierten Kampfmittelsachverständigen Teil der Vermeidungsmaßnahme V 9.

Zur Vermeidung von Unfallgefahren und Störfällen sind die Maßnahmen V 10 und V 11 vorgesehen und beinhalten das Anbringen von Warnhinweisen entlang der Trasse, ein striktes

Betretungsverbot der Gleisanlage für nicht unterwiesene Personen sowie regelmäßige Wartungen und Überprüfungen der Gleisanlagen inkl. Nebeneinrichtungen.

Die technische Sicherheit der Anlage wird durch Einhaltung der Anforderungen der Technischen Aufsichtsbehörde gewährleistet. Danach muss die komplette Anlage einschließlich der Zu- und Ablaufstrecken in einer Zugsicherungsanlage gem. § 22 BOStrab eingebunden sein. Des Weiteren muss die Zufahrt zum innerhalb des Gleisdreieck liegenden Geländes technisch gem. § 20 BOStrab gesichert sein, falls kein vollständiger Erwerb gelingt. Andernfalls ist die Sicherung der Gleisquerung, wie auch ohnehin die Ausführungsplanung, mit der Technischen Aufsichtsbehörde abzustimmen. All diesen Anforderungen wird mit den Nebenbestimmungen (III. Nr. 58 bis 60) Rechnung getragen. Daneben sind Signalisierung und Einbindung in die Zugsicherung bereits in der Planung vorgesehen.

Aus Sicht des vorbeugenden Brandschutzes sind keine Bedenken geäußert worden.

Im Falle von Untergrundverunreinigungen, die im Zuge der Erd-/Aushubmaßnahmen festgestellt werden, sind die Arbeiten in diesem Bereich einzustellen und das Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart unverzüglich zur Abstimmung der weiteren Vorgehensweise zu verständigen. Dies wird durch die Nebenbestimmung Nr. 32 gewährleistet.

3.13 Barrierefreiheit

Da die Planung keine neuen Bahnsteige, Umgestaltungen von Bahnsteigen oder die Errichtung, Entfernung oder Änderung von sonstigen Anlagen beinhaltet, die dem barrierefreien Zugang zu Stadtbahnfahrzeugen und -infrastrukturen dienen, kommt dem Thema Barrierefreiheit im vorliegenden Verfahren keine Bedeutung zu. Soweit es um die Barrierefreiheit der Stadtbahnfahrzeuge geht, kann auf die in den Planunterlagen gemachten nachrichtlichen Ausführungen verwiesen werden. Die Fahrzeuge selbst sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Einen Einfluss auf den Fahrzeugeinsatz hat das Vorhaben Übereckverbindung Pflugmühle nicht.

Auch hinsichtlich der Anpassung des Feldweges auf Flurstück Nr. 2175 und dem Feldwegübergang sind keine Besonderheiten zu beachten. Der Feldweg erschließt lediglich zwei private Grundstücke ohne Gebäude zum dauerhaften Aufenthalt und endet im Gleisdreieck als Sackgasse.

V. Gesamtabwägung

Das Genehmigungsverfahren wurde von der Planfeststellungsbehörde fair, transparent und ergebnisoffen geführt. Alle Betroffenen hatten ausreichend Gelegenheit, sich über die Planung zu informieren und ihre Anregungen, Einwände und Forderungen vorzubringen. Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Entscheidungsfindung alle Stellungnahmen und Einwendungen gebührend berücksichtigt.

Das Vorhaben ist entscheidungsreif. Der Sachverhalt ist soweit aufgeklärt, dass über alle entscheidungserheblichen Fragen auf fundierter, zuverlässiger Basis entschieden werden kann.

Mit den von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen, den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und den Einwendungen der beiden Privatpersonen, den Erwiderungen der Antragstellerin und den vorgelegten Gutachten ist der Sachverhalt soweit aufgeklärt, dass über alle entscheidungserheblichen Fragen auf fundierter, zuverlässiger Basis entschieden werden kann.

Gesamtsaldierend betrachtet ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die für die planfestgestellte Übereckverbindung Pflugmühle sprechenden Belange und die damit ermöglichten neuen Fahrbeziehungen sowie die Erhöhung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit die von der Planung negativ betroffenen öffentlichen und privaten Belange überwiegen. Vor dem Hintergrund der prognostizierten weiteren Aufsiedelung des Synergieparks sowie der zunehmenden Bedeutung des Bereichs Flughafen/Messe/Filderbahnhof ist ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr mit neuen Fahrbeziehungen dringend geboten. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher Belange und privater Interessen und Rechtspositionen insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen und Zusagen festzustellen. Die auferlegten Nebenbestimmungen sind erforderlich und verhältnismäßig und sichern die effektive Umsetzung der jeweiligen Schutzbestimmungen.

VI. Kosten

Die Festsetzung der Gebühr beruht auf §§ 3 bis 5 Landesgebührengesetz (LGebG) i.V.m. der Gebührenverordnung Verkehrsministerium (GebVO VM) und Nr. 11.3.9 Gebührenverzeichnis Verkehrsministerium (GebVerz VM) sowie auf der Verwaltungsvorschrift des Finanzministeriums über die Berücksichtigung der Verwaltungskosten insbesondere bei der Festsetzung von Gebühren und sonstigen Entgelten für die Inanspruchnahme der Landesverwaltung (VwV-Kostenfestlegung) in der Fassung vom 02.11.2018.

Die festgesetzte Gebühr wird nach § 18 LGebG mit der Bekanntgabe dieses Bescheids fällig. Sie ist innerhalb eines Monats nach Fälligkeit auf das Konto der Landesoberkasse Baden-Württemberg zu entrichten. Bitte geben Sie als Verwendungszweck das oben angeführte Kassenzeichen an und leisten Sie Zahlungen ausschließlich an die **Landesoberkasse Baden-Württemberg, BW-Bank Karlsruhe, IBAN: DE02 6005 0101 7495 5301 02, BIC: SOLADEST600.**

Wird die Zahlungsfrist nicht eingehalten, so ist gemäß § 20 LGebG für jeden angefangenen Monat der Säumnis ein Säumniszuschlag von 1 v. H. des rückständigen, auf volle 50 Euro nach unten abgerundeten Betrags zu entrichten.

Die Beteiligten haben die durch ihre Teilnahme an dem Anhörungsverfahren entstandenen Kosten, einschließlich der Aufwendungen für etwaige von ihnen beauftragten Rechtsanwälte und Sachverständige, selbst zu tragen. Beim Anhörungsverfahren handelt es sich um ein Verwaltungsverfahren, nicht um ein Vorverfahren im Sinne der §§ 68 ff. VwGO. § 80 LVwVfG ist daher weder unmittelbar noch sinngemäß anwendbar (BVerwG NVwZ 1990, 59 ff.). Eine Kostenerstattung ist deshalb nicht möglich.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 10 32 64, 68032 Mannheim Klage erhoben werden.

Die Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung einer erhobenen Klage kann gemäß § 29 Abs. 6 PBefG innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 10 32 64, 68032 Mannheim gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerter einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerter von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Hinweise:

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfungsverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer der in § 67 Abs. 2 S. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Ferner sind die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen. Ergänzend wird wegen der weiteren Einzelheiten auf § 67 Abs. 2 Satz 3, Abs. 4 und Abs. 5 VwGO verwiesen.

Eine Ausfertigung dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Landeshauptstadt Stuttgart zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Gegenüber den Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wird, hat die Auslegung keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsbehelfsfrist. Gegenüber den übrigen Betroffenen gilt der Planfeststellungsbeschluss mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt.

Jeder Beteiligte erhält auf schriftlichen Antrag Auskunft über Daten (u. a. Namen und Anschrift) nach § 69 Abs. 2 S. 3 LVwVfG von in diesem Beschluss anonymisierten Betroffenen, soweit die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung seiner rechtlichen Interessen erforderlich ist (§ 74 Abs. 4 i. V. m. § 69 Abs. 2 Sätze 3 und 4 LVwVfG).

Die Klage richtet sich gegen das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart. Eine Klage muss Kläger, Beklagten und Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben.



Kathrin Hubele

Ausgefertigt!

Stuttgart, den