



Bürgermeister  
Matthias Hahn

Mit Zustellungsurkunde

Regierungspräsidium Stuttgart  
Herrn Michael Janouschek  
Ruppmannstraße 21  
70565 Stuttgart

Hausadresse:  
Rathaus, Marktplatz 1  
70173 Stuttgart

Postadresse:  
70161 Stuttgart

Telefon 0711 216-60650  
Fax 0711 216-60651

18. Dezember 2013

**Anhörungsverfahren für die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Augsburg,  
Abschnitt Stuttgart-Ulm im Bereich Stuttgart - Wendlingen  
Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3 „Filderbereich mit Flughafenanbindung“**

Ihr Erlass vom 9. Oktober 2013  
Aktenzeichen: 24-3824.1/DB-PFA 1.3

Sehr geehrter Herr Janouschek,

die Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) nimmt als Trägerin der Planungshoheit und sonstiger öffentlicher Belange sowie als Grundstückseigentümerin von dem Planfeststellungsverfahren 1.3 - Filderbereich mit Flughafenanbindung - des Projekts Stuttgart 21 Kenntnis und gibt nachfolgende Stellungnahme mit folgenden Forderungen ab:

**1. Pünktlichkeit des S-Bahn-Verkehrs:**

Die S-Bahn ist das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Stuttgart. Für die LHS ist die Pünktlichkeit des S-Bahn-Verkehrs ein wichtiger Belang. Im Hinblick auf das der Planfeststellung zu Grunde liegende Konzept der niveaugleichen Kreuzung bei der Einführung der Gäubahn in die bestehende S-Bahn-Linie im Bereich der Rohrer Kurve wird gefordert, alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit trotz des geplanten Begegnungsverkehrs keine Beeinträchtigungen der Pünktlichkeit des S-Bahn-Verkehrs entstehen.

Insoweit schließt sich die LHS den Forderungen des Verbands Region Stuttgart an, die im Planungsausschuss am 11.12.2013 beschlossenen wurden (Sitzungsvorlage 383/2013 aktualisierte Beschlussvorlage II. Ziffer 5).

## **2. Nutzung des Bahnhofs Stuttgart-Vaihingen als Ausweichbahnhof:**

Die LHS regt an, im Planfeststellungsverfahren die Nutzung des Bahnhofs Stuttgart-Vaihingen als Ausweichbahnhof und damit verbunden den Umbau eines Bahnsteigs durch den Vorhabenträger zu berücksichtigen.

## **3. Stellungnahme zu Straßen, Wegen, Brücken, Verkehr, Bauleistik (Tiefbauamt):**

Alle Eingriffe in Anlagen der Stadt sind gemäß den einschlägigen Rahmenvereinbarungen - RaV - (Flächeninanspruchnahme vom 19.10.2012, Abwasser vom 25.04.2013, Verkehrsleittechnik vom 31.05.2013 und Straßenbeleuchtung vom 28.05.2013) vertraglich zu regeln.

### **3.1 Betroffenheit konstruktiver Bauwerke:**

Allgemein:

- Im Bereich der Radwege ist auf Bauwerken eine Geländerhöhe von 1,30 m vorzusehen.
- Der DIN Fachbericht 101 (Einwirkungen auf Brücken) ist bei den Bauwerken der LHS anzuwenden.

Rohrer Kurve:

- Der Anschluss des Waldweges an die bestehende Brücke im Bereich Rohrer Kurve hat mit einer Rampe von max. 6 % zu erfolgen. Eine Vereinbarung ist abzuschließen.
- Die Wirtschaftswegbrücke bei ca. km 0,1+80 ist in der Ausführungsplanung mit der LHS, Tiefbauamt, abzustimmen. Eine Vereinbarung ist abzuschließen.

Koppentalklinge km 11,0+11, Überführung Wirtschaftsweg:

- Die Ausführungsplanung ist mit der LHS, Tiefbauamt, abzustimmen. Eine Vereinbarung ist abzuschließen.

Für städtische Bauwerke, die im Bereich des Planfeststellungsabschnittes liegen, ist grundsätzlich eine Beweissicherung und ein geodätisches Messprogramm mit dem Tiefbauamt abzustimmen und durchzuführen.

Dies gilt auch für Kanäle, Verkehrsflächen und ggf. weitere betroffene städtische Anlagen.

### **3.2 Straßen und Verkehr:**

Allgemeines:

- Für die Verkehrssicherungspflicht der durch die DB Netz AG in Anspruch genommenen Feldwege / Straßen während der Bauzeit sind vertragliche Regelungen erforderlich.
- Aufgrund gesetzlicher Vorgaben werden die Lichtsignalanlagen (LSA) an Bundes- und Landesstraßen auf der Gemarkung Stuttgart samt Leitungen von der LHS betrieben, unterhalten und erhalten, obwohl der Bund bzw. das Land Eigentümer sind, d. h. für diese Anlagen vertritt die LHS die Eigentümer.
- Die LHS ist bei den Landes- und Bundesstraßen im Planungsgebiet auf Stuttgarter Gemarkung für den Betrieb und die Verkehrssicherung zuständig. Bei der K 9515 (Flughafenstraße) und der K 9516 (Echterdinger Straße) ist sie Baulastträger

Die Ausführungsplanung für alle Straßen und Wege auf Gemarkung der LHS (soweit die LHS Straßenbaulastträger ist) ist mit der LHS abzustimmen und über verkehrsrechtliche Anordnungen abschließend zu genehmigen. Notwendige provisorische Straßenumbauten sowie provisorische LSA einschließlich Rückbau sind von der DB in Abstimmung mit der LHS zu erstellen.

- Straßen- und Wegebeleuchtungen, insbesondere beim neuen Anschluss der A 8 / L 1104 u. 1192, sind mit der LHS abzustimmen.
- Eine abschließende Stellungnahme zu den vorgelegten Straßenplanungen ist nicht möglich, da die Darstellung nicht die erforderliche Planungstiefe umfasst. Daher sind diese in der weiteren Planung mit der LHS abzustimmen.
- Es ist zu prüfen, ob weitere Baustellenflächen im Zwickel zwischen L 1192 und A 8 konzentriert werden können (z. B. Oberbodenlager).
- Der Verbrauch von Acker- und Landschaftsflächen ist zu minimieren. Insbesondere sollte die Baustraßenlogistik grundsätzlich auf den genutzten Baufeldern verlaufen.
- Es ist zu prüfen, ob die Anlieferung und Abfuhr von Erdaushub und Abraummateriale im Bereich PFA 1.2 und PFA 1.3 über eine temporär erstellte Auffahrt am Echterdinger Ei abgewickelt werden kann. Alle Transporte sind auf kürzestem Weg an das überörtliche Straßennetz anzuschließen.
- Es sind Reifenwaschanlagen bei den einzelnen BE-Flächen bzw. vor den Ausfahrten auf öffentliche Straßen einzurichten (vgl. auch Ziffer 2.3 - Anlage 13).
- Die an die Ausfahrten angrenzenden öffentlichen Straßen sind regelmäßig zu reinigen (vgl. auch Ziffer 2.3 - Anlage 13).
- Baustellenausfahrten aus dem Baubereich der Schnellbahntrasse in die Echterdinger Straße sollten vermieden werden. Es ist zu prüfen, ob eine direkte Ausfahrt auf die L 1192neu hergestellt werden kann.
- Die Angaben zum tatsächlichen Aufkommen der LKW-Fahrbewegungen pro Stunde sind zu überprüfen und die logistische Abwicklung ist nachvollziehbar darzustellen.

Die Vermeidung von Baustellenverkehr in Ortslagen hat Priorität. Grundsätzlich erscheint das dargestellte Baulogistikkonzept schlüssig. Die Zu- und Abfuhrstrecken über das überörtliche Straßennetz sind jedoch verbindlich planfestzustellen. Die Aussage in Anlage 14.2 der Planunterlagen, die nur zur Information den Antragsunterlagen beiliegt, ist nicht ausreichend. Die Logistikwege sind vielmehr verbindlich vorzugeben (s. a. Anmerkung zu Anlage 13 der Planunterlagen), um Baustellenverkehr in den benachbarten Ortslagen zu vermeiden.

### 3.3 Hinweise zu einzelnen Anlagen der Planunterlagen:

#### Anlage 3 – Bauwerksverzeichnis:

- Es ist zwischen dem Tiefbauamt der LHS und weiteren beteiligten Tiefbauämtern (Filderstadt, etc.) bzgl. der Eigentumsverhältnisse zu unterscheiden.
- BW-Nr. 3.3209, 3.3322 und 3.3323: Fahrzeugrückhaltesysteme der Wirtschaftswege (BW-Nr. 3.3106, 3.3202) sind auf dem Bahngrundstück zu errichten. Sollte dies nicht möglich sein, ist mit der LHS eine Vereinbarung über Belassen und Unterhaltung der Leitplanken durch die DB Netz AG abzuschließen. Die Unterhaltung der Leitplanken durch die LHS wird abgelehnt.

- BW-Nr. 3.5138 sowie BW-Nr. 3.51205 und 3.51211 → Eigentümer der öffentlichen Straßenbeleuchtung auf Stuttgarter Gemarkung ist die LHS, vertreten durch das Tiefbauamt Stuttgart. Die EnBW ist lediglich Dienstleister für den Bau, Planung und Betrieb der Beleuchtungsanlagen. Die Ausführungsplanungen sind im Rahmen der Einzelvereinbarungen abzustimmen.
- Nr. 3.5171 → Die Leitungen sind vermutlich LSA-Steuerleitungen, die von der LHS betrieben werden. Die Leitungen sind zu erhalten.
- BW-Nr. 3.5580 und 35581 Leitungen des Tiefbauamts für die Verbindung der LSA zum Verkehrsrechner beim Flughafen: diese Leitungen sind zu erhalten.
- BW-Nr. 3.5582 kann auf der zugehörigen Plananlage nicht zugeordnet werden.

#### Anlage 4 – Lagepläne:

- Unter 4.4.3 werden die LSA behandelt. Über den Verkehrsrechner Stuttgart Flughafen/Messe kann zwar auf die LSA zugegriffen werden, die Implementierung von Programmen muss aber vor Ort erfolgen. Sollten neue Signalprogramme erforderlich sein, müssen diese einschließlich der Implementierung als Folgemaßnahme von der Bahn finanziert und in Abstimmung mit der LHS umgesetzt werden.
- Unter 4.4.3 wird die „Einmündung Verbindungsrampe in B 312 bzw. L 1016“ sowie die „Einmündung Verbindungsrampe in Südumgehung Plieningen“ (BW-Nr. 3.3115) behandelt. Das Verkehrsgutachten für die Knotenpunkte liegt den Planfeststellungsunterlagen nicht bei, so dass die LHS, die die Lichtsignalanlagen später betreiben soll, nicht beurteilen kann, ob die Knotenpunkte tatsächlich mit einer ausreichenden Qualität steuerbar sind. Insbesondere sollte für den Verkehr nach Filderstadt geprüft werden, ob ab Beginn der Rampe eine durchgängige Spur notwendig wird.
- Im Hinblick auf die Gefahr eines Rückstaus auf die Autobahn soll die verkehrliche Leistungsfähigkeit in Bezug auf die Signalsteuerung nochmals untersucht und nachgewiesen werden. Gegebenenfalls sind an den Ausfahrten der Autobahn und der Verbindungsrampe zusätzliche Fahrspuren anzuordnen. Nach den Erkenntnissen der LHS wäre am Knotenpunkt „Einmündung Verbindungsrampe in B 312 bzw. L 1016“ die angesetzte Knotenstrombelastung von 3.077 Kfz/h schon heute deutlich überschritten. Bei der Untersuchung muss der Ansatz der Verkehrsmengen für 2025 auch auf die heute schon bei Messetagen auftretenden Mengen abgestimmt werden.  
Generell ist die Leistungsfähigkeit bezüglich umgebauter Anlagen - in Abstimmung mit der LHS (LSA Programm der LHS) - zu überprüfen und nachzuweisen.
- Im Knotenpunktbereich der „Einmündung Verbindungsrampe in B 312 bzw. L 1016“ werden auf der Mittleren Filderstraße die Markierungen verändert. Zur Vermeidung von Phantommarkierungen muss in diesem Bereich die Fahrbahndecke erneuert werden.
- Anlage 4.1 Blatt 1, BW-Nr. 3.3101 Neubau Seitenweg: Bei km 10,1 ist vor der Schranke für den öffentlichen Weg eine Wendeanlage einzurichten.
- Anlage 4.1 Blatt 7, BW-Nr. 3.3132 Rückbau der L1204 zu Wirtschaftsweg: Die verbleibende Breite und die Befestigung ist noch anzugeben und mit der LHS abzustimmen.

#### Anlage 8 – Leitungspläne:

- Bei den Leitungsplänen sind die Lichtsignalleitungen und die Straßenbeleuchtung in separaten Plänen darzustellen. Der aktuelle Bestand der Signalleitungen

ist bei der LHS, Tiefbauamt, Bauabteilung Mitte/Nord 66-8.13 Sachgebiet „Projektvorbereitung, Bestandsplanwerk“, abzufragen bzw. der aktuelle Bestand der Straßenbeleuchtung bei der LHS, Tiefbauamt, 66-3.13 Sachgebiet „Radverkehr und Sonderaufgaben“.

- LSA Bestandsleitungen sind im Vorfeld der anstehenden Baumaßnahmen vom Vorhabenträger zu erheben.
- Die Bestandspläne der endgültig hergestellten Leitungen sind der LHS gemäß deren Datenaustauschanforderungen zu übermitteln.

#### Anlage 13 – Bauleistungen:

- Die Zu- und Abfuhrstrecken für Baufahrzeuge über das überörtliche Straßennetz sind planfestzustellen. Es ist verbindlich vorzuschreiben, dass die Ortslagen von Plieningen und Rohr für den Baustellenverkehr gesperrt sind (s. a. allgemeine Hinweise).
- Die Zu- und Abfuhrstrecken des Baustellenverkehrs an der Rohrer Kurve müssen ausschließlich über die A 8 erfolgen.
- Die Verkehrssicherungspflicht für Anschlüsse der Baustraßen an das öffentliche Straßenverkehrsnetz obliegt dem Vorhabenträger DB Netz AG. An diesen Stellen sind Reifenwaschanlagen zu installieren, um die Verschmutzung der Verkehrsflächen so gering wie möglich zu halten. Bei starken Verschmutzungen sind durch den Vorhabenträger ggf. zusätzliche Reinigungsmaßnahmen umzusetzen.
- Die Baustraße an die Mittlere Filderstraße L1016 bedarf einer gesonderten verkehrsrechtlichen Genehmigung der LHS als Straßenverkehrsbehörde. Ggf. sind eine Signalregelung und ein Straßenumbau erforderlich. Der Bauverkehr darf von dort aus weder nach Plieningen noch in andere Stadtbezirke Stuttgarts geführt werden.
- Anlage 13.1 der Planunterlagen, Seite 2 Erläuterungsbericht: Die erwähnte Heerstraße heißt auf Stuttgarter Gemarkung Echterdinger Straße. Es wird gebeten, dies in den planfestgestellten Unterlagen / Anlagen richtig zu stellen.

#### Anlage 14 Verkehrsführung während der Bauzeit:

- Alle Verkehrsbeziehungen sind auch über die Bauzeit zu erhalten, die Anzahl der Spuren in den Knotenpunkten muss erhalten bleiben.
- Sollten verkehrliche Einschränkungen unvermeidbar sein, ist durch Änderung des Verkehrskonzepts und verkehrstechnische Leistungsnachweise zu belegen, dass die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes weiterhin gegeben und die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Gegebenenfalls sind Ausweichstrecken auszuweisen und zu ertüchtigen.
- Anschlussstelle Plieningen und Einmündung der Landesstraße in die Mittlere Filderstraße - bauzeitliche Auswirkungen / Provisorien:  
Es sind die Umleitungskonzepte als Plananlage mit Leistungsnachweisen nachzureichen oder in der weiteren Planung vorzulegen und abzustimmen.
- Die Straßenentwässerung der bauzeitlich betroffenen Verkehrsflächen ist zu gewährleisten. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist der Endzustand mit der LHS abzustimmen.
- Bezüglich der Radverkehrsführung wird darauf hingewiesen, dass die Hauptradroute 3 von Bernhausen durch den Flughafentunnel kommend über die B 312, L 1192neu und L 1205 in Richtung Plieningen führt. Das Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (Amt 61) hat eine Stellungnahme zur Verbesserung der Radverkehrsführung erstellt, auf die an dieser Stelle verwiesen wird. Die Erstellung einer erläuternden Plananlage erscheint aus Sicht der LHS sinnvoll.

- Im Rahmen der Bauleistungen ist zu berücksichtigen, dass baldmöglichst nach Fertigstellung der Brückenbauwerke der neuen Südumgehung Plieningens diese als Baustraße genutzt und so die bestehenden Straßen und Feldwege entlastet werden.
- Es ist im Rahmen der Bauleistungen sicherzustellen, dass die Fahrradverbindungen im Bereich Rohrer Kurve, zum Messegelände und nach Leinfelden-Echterdingen erhalten bleiben. Diese Forderung beinhaltet auch die Berücksichtigung der Radstrecken des Radelthons und der Strecke zwischen Oberaichen und Rohr. Für bauzeitlich entfallende Wald- und Wirtschaftswege sind funktionierende Umleitungen auszuweisen bzw. soweit erforderlich ist geeigneter Ersatz zu schaffen.

### 3.4 Landwirtschaftliche Wege und Bewässerungsanlagen:

Da den Antragsunterlagen kein Gesamtkonzept bezüglich der landwirtschaftlichen Wege(-führung) beiliegt, sind folgende Forderungen als Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen:

- Der landwirtschaftliche Verkehr ist während der Bauzeit aufrechtzuerhalten. Ggf. notwendige Umleitungsstrecken für den landwirtschaftlichen Verkehr sind mit den Vertretern der Landwirtschaft und der LHS abzustimmen.
- Unzumutbare Umwege für die Landwirtschaft sind zu vermeiden, ggf. ist in Teilen die Mitbenutzung der Baustraßen zu ermöglichen (vgl. u. a. Anlage 13.2.4.1 der Planunterlagen), wozu diese entsprechend auszubauen sind (Verbreiterung, Ausweichstellen).
- Landwirtschaftliche Hauptverbindungen sind durchgehend während der Bauzeit befahrbar zu halten.
- Feldwege mit gemeinsamer Nutzung sind so auszubauen, dass landwirtschaftlicher, Rad- und Fußgängerverkehr möglich sind. Ggf. sind zusätzliche Ausweichbuchten erforderlich. Ohne Zustimmung der LHS und der Vertreter der Landwirtschaft (Bauernobmann) dürfen keine Feldwege mitbenutzt, umgelegt oder provisorisch hergestellt werden. Für Feldwege, die gleichzeitig für Baustellenverkehr genutzt werden, obliegt die Verkehrssicherungspflicht während der Bauzeit dem Vorhabenträger.
- Bestehende Bewässerungsanlagen der Landwirtschaft sind als Folgemaßnahme der Bahn zu schützen oder ggf. umzulegen.
- Die bestehenden Feldwege, die genutzt werden sollen, sind nach der Bauzeit bautechnisch ordnungsgemäß nach den Vorgaben der LHS gemäß RaV wieder herzustellen und von der LHS abzunehmen. Zumindest sind die Wege jedoch mit einer neuen Deckschicht von 4 cm oder einer Tragdeckschicht von mind. 6 cm zu versehen.
- Die Einrichtung von Baustraßen auf freiem Feld ist möglichst zu vermeiden. Für entfallende Wirtschaftswegverbindungen ist adäquater Ersatz herzustellen bzw. in Abstimmung mit der LHS sind geeignete Umleitungen herzustellen. Hierbei sind nicht nur die Belange der Landwirtschaft, sondern auch eventuell vorhandene Freizeitverkehre (Fußgänger, Radfahrer, Reiter) zu berücksichtigen.

### 3.5 Bauwerke und Anlagen der Entwässerung:

Gegen die vorliegenden Planunterlagen bestehen aus entwässerungstechnischer Sicht generell keine Einwendungen. Es jedoch sind folgende Anmerkungen zu berücksichtigen:

#### Allgemein:

- Bei allen Maßnahmen an Entwässerungsanlagen der LHS ist die RaV Abwasser vom 25.04.2013 zwischen der LHS und der DB Netz AG (DB) mit den dazugehörigen technischen Anforderungen anzuwenden.
- Für städtische Abwasseranlagen, die auf Grundstücken von Dritten erstellt werden, ist von der DB eine Grunddienstbarkeit zu Gunsten der LHS zu veranlassen.
- Für alle von der Planfeststellung betroffenen bzw. innerhalb der Beweissicherungsgrenzen liegenden städtischen Abwasseranlagen ist vor Baubeginn und nach Bauende eine Beweissicherung durchzuführen. Der Umfang der Beweissicherung ist in Abstimmung mit der LHS festzulegen.
- Planung und Bauausführung der betroffenen Anlagen haben nach den jeweils gültigen technischen Regelwerken sowie den Regelzeichnungen der LHS zu erfolgen.
- Die Ausführungsplanung für den Umbau bzw. den Ersatz städtischer Anlagen ist rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Tiefbauamt/Eigenbetrieb Stadtentwässerung Stuttgart (TBA/SES) abzustimmen und TBA/SES zur endgültigen Stellungnahme komplett, d. h. inklusive aller Gewerke und erforderlichen Gutachten / Betriebsdokumente (z. B. Gefährdungsbeurteilung, Explosionsschutzdokument, Betriebsanweisung, etc.), zu übergeben. Insbesondere die Anordnung von Schachtbauwerken sowie die Wahl von Rohrdurchmesser und Material sind ggf. den örtlichen Gegebenheiten und Herstellungsverfahren sowie den betrieblichen Vorgaben der LHS anzupassen. Als Rohrmaterial ist in der Regel bis DN 500 Steinzeug, darüber hinaus Stahlbeton zu verwenden. In Einzelfällen können in Abstimmung mit TBA/SES auch Rohre aus duktilem Guss bzw. Kunststoffrohre zum Einsatz kommen.
- Alle Einstiege zu den Bauwerken und Kanälen müssen jederzeit (auch in allen Bauphasen) zugänglich und mit den Spülfahrzeugen (40 Tonnen) des Kanalbetriebs anfahrbar sein. Entsprechende Verkehrswege und Aufstellflächen sind vorzusehen und planerisch darzustellen.
- Die Herstellung der Anbindungsbereiche der neuen an die bestehenden Kanäle ist unter Berücksichtigung der Aufrechterhaltung des Kanalbetriebs konkret darzustellen. Es ist sicherzustellen, dass die der Leistungsfähigkeit der ankommenden Kanäle entsprechende Wassermenge während der Bauzeit jederzeit schadlos weitergeleitet werden kann.

#### Hinweise für die Ausführungsplanung:

- BW 3.5438 und 3.5439: Die Herstellung unter der A 8 ist nur in geschlossener Bauweise möglich. Für die Durchführung ist ein Rohr mit hydraulisch günstigem Querschnitt zu wählen (z. B. Drachenprofil als Fertigteil, kein nachträglicher Einbau). Auf ein Medien- im Hüllrohr kann verzichtet werden. PVC ist als Rohrmaterial für städtische Abwasserkanäle auszuschließen.
- BW 3.5438 bis 3.5441: Es ist zu prüfen, ob die Kanallänge reduziert werden kann, damit das Sohlgefälle nicht zu gering ausfällt. Das Standardgefälle liegt bei 1 %.

#### 3.6 Städtische Grundstücke / Bauwerke:

- Aus der Sicht der Verwaltung des Tiefbauamts sind keine neuen Dienstbarkeiten in diesem Bereich erkennbar.
- Für städtische Bauwerke, die im Bereich des Planfeststellungsabschnitts liegen, ist eine Beweissicherung und ein geodätisches Messprogramm mit dem Tiefbauamt abzustimmen und durchzuführen.

#### 4. Stellungnahme zur städtebaulichen und Verkehrsplanung (Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung)

- Im Kapitel 4 des Erläuterungsberichts (Südumgehung Plieningen) wird die gemeinsam von Land und Bahn beantragte Planfeststellung der Südumfahrung Plieningen beschrieben. Die frühere Planung der LHS entsprechend der Variante 1 hat im Zuge der L 1016 (Mittlere Filderstraße) für die A 8 Anschlussrampen und die Verbindung von L 1016 mit L 1192/L1204neu zwei getrennte Knotenpunkte vorgesehen. Im Unterschied dazu ist in der jetzt beantragten Variante 4 nur eine Kreuzung geplant. Dies führt zwangsläufig zu höheren Belastungen an diesem Knotenpunkt. Vorteil dieser Lösung ist dagegen der geringere Eingriff in die landwirtschaftlichen Flächen. Die Variante 4 wird deshalb befürwortet, sofern die Funktionsfähigkeit dieser Lösung sichergestellt werden kann und die Radverkehrsführung ergänzt wird.  
Im Erläuterungsbericht wird auf eine Untersuchung des Büros Modus Consult verwiesen, der zufolge die signalisierten Knotenpunkte an der L 1016 und L 1192 auch in dem maßgebenden Spitzenstunden noch eine ausreichende Verkehrsqualität (Qualitätsstufe C) aufweisen. Diese Feststellung kann nicht geprüft werden, da das genannte Gutachten nicht vorliegt.
- Bezüglich der Radverkehrsführung wird darauf hingewiesen, dass die Hauptradroute 3 von Bernhausen durch den Flughafentunnel kommend über die B 312, L 1192neu und L 1205 in Richtung Plieningen führt. Durch die geänderte Verkehrsführung der Variante 4 wird die vorhandene Radverkehrsführung unterbrochen und erfordert zusätzliche Straßenquerungen. Abweichend von der im Lageplan dargestellten Radwegeführung wird vorgeschlagen, entlang der Verbindungsrampe L 1192neu – L 1016 mit dem Radweg bis zur L 1192neu auf der Kurveninnenseite der Rampe zu bleiben. Der Anschluss an das weitere Radwegenetz erfolgt dort durch Querung der Rampe und im weiteren Verlauf nach Plieningen (für den aus Richtung Plieningen kommenden Radverkehr) auch der L 1205.
- Von besonderer Bedeutung ist, dass in allen Bereichen des PFA 1.3 auch während der Bauzeit die für den landwirtschaftlichen Verkehr, den Rad- und Fußgängerverkehr notwendigen Wegeverbindungen aufrechterhalten bleiben. Sofern Wegeunterbrechungen notwendig werden, sind ausreichende Ersatzverbindungen herzustellen und auszuschildern. Anhand der Planfeststellungsunterlagen kann nicht geprüft werden, ob dies stets gewährleistet ist. Eine detaillierte Planung und Koordinierung derartiger Eingriffe ist zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht möglich. Es wird deshalb erforderlich sein, während der Baudurchführung eine regelmäßig tagende Arbeitsgruppe einzurichten, in der Bauherr bzw. baudurchführende Firmen und städtische Ämter die Eingriffe in das Straßen- und Wegenetz frühzeitig besprechen. Dort sind auch die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherstellung der Verkehrsabläufe zu veranlassen.  
Aus Sicht des Amtes für Stadtplanung und Stadterneuerung spricht nichts gegen den Rückbau der L 1204 Neuhauser Straße bis zur Ortsrandlage Plieningen. An der Ortsrandlage Plieningen, anschließend an die Gebäude Neuhauser Straße 71 bzw. 72, ist ein ausreichender Wendehammer herzustellen, um zu gewährleisten, dass Fahrzeuge der AWS, Feuerwehr etc. die bestehenden Gebäude / Grundstücke an- bzw. abfahren können.
- Für den Bereich der A 8 - Anschlussstelle Plieningen sollte eine Visualisierung der neuen Brückenbauwerke in Form von Schnitten, Ansichten oder eines Modells vorgelegt werden, wobei vor allem die Darstellung der nördlichen Ansicht von der Mittleren Filderstraße wichtig ist.
- Das Steinerne Wegkreuz (Kleeblatt-Typ) auf dem Flurstück 6463 an der Neuhauser Straße stellt ein sonstiges Kulturdenkmal dar und ist zu erhalten. Im Flä-



chennutzungsplan sind im Bereich des Steinernen Wegkreuzes Flächen zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dargestellt.

- Im Übrigen weist die Untere Denkmalschutzbehörde nach Rücksprache mit dem Landesamt für Denkmalpflege, Referat 86 beim Regierungspräsidium Stuttgart, darauf hin, dass die denkmalschutzrechtliche Zuständigkeit für Stellungnahmen bei Planfeststellungsverfahren bei der Denkmalfachbehörde Regierungspräsidium Stuttgart liegt.

## **5. Stellungnahme zur Landschafts- und Grünordnungsplanung und Waldeingriff (Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Garten-, Friedhofs- und Forstamt):**

### 5.1 Allgemein:

Die Maßnahme erstreckt sich in Stuttgart über die Gemarkungen Vaihingen, Möhringen und Plieningen sowie im Landkreis Esslingen auf die Gemarkungen Leinfelden, Echterdingen und Bernhausen. Entlang der Trasse sollen zahlreiche Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung der Bauwerke in die Landschaft durchgeführt werden. Im Umfeld der Rohrer Kurve sowie nördlich der Neubaustrecke sind Ausgleichsmaßnahmen und Artenschutzmaßnahmen vorgesehen. Weitere Ersatzmaßnahmen sind darüber hinaus auf den Gemarkungen Neuhausen, Köngen und in Bodelshausen (Landkreis Tübingen) geplant. Der Flächenbedarf beträgt für die Anlage der Trasse und der sonstigen Infrastruktureinrichtungen einschließlich der Straßenflächen ca. 41 ha. Darüber hinaus werden ca. 37 ha vorübergehend für Baustelleneinrichtungsflächen, Lagerflächen und Baustraßen in Anspruch genommen. Diese Flächen werden rekultiviert und - so weit möglich - landschaftsgerecht zur Einbindung der Infrastrukturbawerke gestaltet. Für Gestaltungsmaßnahmen werden weitere Flächen hinzugezogen, so dass der Gesamtumfang der Flächen, auf denen Gestaltungsmaßnahmen durchgeführt werden, insgesamt ca. 53 ha beträgt. Hierunter fallen auch die zwischen der A 8 und der Neubaustrecke liegenden Abstandsflächen, Flächen für Retentionsanlagen und sonstige Böschungs- und Verkehrsinfrastrukturenflächen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen haben einen Umfang von fast 25 ha, davon liegen als Ersatzmaßnahmen (E 1 bis E 6) fast 13 ha außerhalb des Wirkungsbereiches des Vorhabens auf vom Vorhaben nicht betroffenen Gemarkungen (Ostfildern, Köngen und Bodelshausen). Betroffen sind ca. 33,5 ha hochwertigstes Ackerland, ca. 6,9 ha Wald und waldähnliche Gehölzflächen sowie ca. 15,4 ha Vegetations- und Biotopflächen. Weiterhin werden ca. 21 ha durch Versiegelung und Teilversiegelung bereits vorbelasteter Flächen in Anspruch genommen.

Da es nur eine Gesamtbilanzierung über alle Maßnahmen und über alle betroffenen Gemarkungen hinweg gibt, können keine Angaben über die Flächeninanspruchnahmen in Bezug auf die einzelnen Gemarkungen erfolgen. Ebenso ist es nicht möglich, einen auf die betroffenen Gemarkungen bezogenen Vergleich der mit dem Vorhaben verbundenen Belastungen und der mit den landschaftspflegerischen Maßnahmen erzielten günstigen Wirkungen anzustellen. Daher ist eine gemarkungsbezogene Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich vorzunehmen.

### 5.2 Kartengrundlagen:

Die Kartengrundlagen von Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) sind im Grundsatz nachvollziehbar. Sie sollten aber nochmals auf Unstimmigkeiten geprüft werden. So erscheint die Abgrenzung der Lebensräume von Amphibien und Reptilien fraglich, da sie schematisch vorgenommen wurde und damit diese auch größere Verkehrsflächen beinhalten, auf denen die Tiere mit Sicher-

heit nicht vorkommen und die auch als Ergänzungshabitat für diese Tierarten keine Funktion haben.

Des Weiteren wurden die Abgrenzungen von FFH- und Naturschutzgebieten offensichtlich aus Fremddatenquellen übernommen. Die Abgrenzungen passen teilweise nicht zur Plangrundlage und zeigen Verläufe, wie sie im Gelände nicht erkennbar, somit sinnlos und auch in den Urkarten der Gebietsabgrenzungen nicht dargestellt sind.

Teilweise kann die Einstufung der Biotop- und Nutzungstypen und damit die Bewertung derselben in den Bilanzierungen nicht vollständig nachvollzogen werden. Die Zuordnung einzelner Flächen zu den Biotop- und Nutzungstypen des verwendeten Kartierschlüssels sowie die Bewertung einzelner Flächen sollte nochmals überprüft und ggf. angepasst werden.

Auffallend sind Unstimmigkeiten zwischen Kartenwerk und textlichen Erläuterungen. So wurde beispielsweise der streng geschützte Schwarzmilan als Brutvogel kartiert, dieser wird aber in den textlichen Erläuterungen der UVS und im LBP nicht thematisiert.

Darüber hinaus sind nach unserem Kenntnisstand im Bestandsplan des LBP nicht alle Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Dritter gekennzeichnet. Es fehlen Maßnahmenflächen, die als Ausgleich für Eingriffe im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens gesichert wurden. Dienstbarkeiten bestehen auf den in beiliegendem Lageplan (Anlage) gekennzeichneten Flächen sowie auf Flurstück 6085 der Gemarkung Plieningen. Hier bestehen beschränkte persönliche Dienstbarkeiten zugunsten des Landes Baden-Württemberg (Stiftung Naturschutzfonds) mit dem Inhalt, dass diese Flächen nur für Naturschutzzwecke in Anspruch genommen werden dürfen. Änderungen in der Nutzung können nur mit Zustimmung der höheren Naturschutzbehörde vorgenommen werden. Die Kartengrundlagen sind entsprechend anzupassen und die kompensatorische Wirkung dieser Flächen im Maßnahmenkonzept an anderem Ort nachzuweisen.

### 5.3 Flächenbilanzierungen:

In eine bilanzierende Bewertung überführt werden die Naturgüter Boden sowie Tiere und Pflanzen. Die Betroffenheiten und Eingriffe in andere Naturgüter werden verbalargumentativ dargelegt und – wo möglich – mit quantitativen Angaben belegt und ergänzt. Grundlage der Bilanzierungen und Bewertungen sind die von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) erarbeiteten Leitfäden und die Ökoko-ntoverordnung des Landes Baden-Württemberg. Die fachtechnische Prüfung von Bestandserfassung, Bewertung und Bilanzierung, insbesondere im Hinblick auf die Naturgüter Boden sowie Tiere und Pflanzen, obliegt den Fachbehörden beim Amt für Umweltschutz. Allerdings wird auf Unstimmigkeiten in den umfangreichen Bilanzen hingewiesen:

- Die bau- und anlagenbedingten Verluste von Biotop- und Nutzungstypen belaufen sich auf insgesamt (36,24 ha + 40,87 ha) 77,11 ha. Als Ausgangswert für die Ermittlung des Kompensationsbedarfes werden Biotop- und Nutzungstypen in einem Umfang von 75,72 ha angesetzt. Das ist auch unter Berücksichtigung der Fußnote auf Seite 165 des LBP nicht nachvollziehbar.
- Gravierend sind unterschiedliche Flächenangaben zum Schutzgut Boden zwischen UVS und LBP. Während der LBP zu einer Flächeninanspruchnahme von 77,96 ha (bzw. an anderer Stelle von 78,01 ha) kommt, wird in der UVS von einer Flächeninanspruchnahme von lediglich 26,7 ha ausgegangen (UVS, Seite 181). Selbst unter Berücksichtigung der Inanspruchnahme von teilversiegelten

und versiegelten sowie anderweitig beeinträchtigten Böden (insgesamt ca. 33 ha), erfolgt eine Inanspruchnahme von unbeeinträchtigten Böden in einem Umfang von immerhin mehr als 44 ha, davon ca. 26,7 ha dauerhafte anlagenbedingte Inanspruchnahme (Versiegelung, Überbauung, Aufschüttungen und Abgrabungen etc.).

In Bezug auf die Bilanzierungen in UVS und LBP sind für ein besseres Verständnis Nachbesserungen bzw. klarstellende Erläuterungen erforderlich. Eine auf die einzelnen Gemarkungen bezogene Bilanzierung der Flächeninanspruchnahme sowie eine gemarkungsbezogene Eingriff-Ausgleich-Bilanzierung sind vorzulegen.

#### 5.4 Konfliktschwerpunkt Wasser:

Abweichend zu den Ausführungen in UVS und LBP wird die Konfliktsituation im Hinblick auf das Schutzgut Wasser gesehen. Dies wird wie folgt begründet:

- Zum einen kommt es aufgrund von Grundwasserabsenkungen zu baubedingten Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels und damit zu Beeinträchtigungen der Quellschüttungen von Hagelsbrunnenbach, Hattenbach, Fraubronnbach, Koppentalklinge und Zufluss zum Langwieser See/Rennenbach. Zwar soll das über die Grundwasserabsenkungen geförderte Grundwasser in diejenigen Oberflächengewässer geleitet werden, welche ihre Quellen im Bereich der Grundwasserabsenkungen haben und damit auch von ggf. verringerten Quellschüttungen betroffen sind; es ist dennoch nicht auszuschließen, dass es in lang anhaltenden Trockenphasen zu nachteiligen trockenstressbedingten Wirkungen auf die Fließgewässerflora und -fauna der betroffenen Bäche kommt.
- Zum anderen sollen während der Bauzeit und langfristig anlagen- und betriebsbedingt Niederschlagswasser sowie bei hohen Grundwasserständen überschüssiges Grundwasser in die Fließgewässer geleitet werden. Bei lang anhaltenden Niederschlagsphasen kann es bei ohnehin hohen Wasserständen in den betroffenen Gewässern des Körschsystems zu zusätzlichen Belastungen von Niederschlagswasser aus der Trasse (Entwässerung der festen Fahrbahn teilweise ohne Retentionsmaßnahmen) kommen. Damit ist erhöhter hydraulischer Stress in den betroffenen Gewässern sowie eine Verschärfung der Hochwassergefahr im Körschsystem verbunden. Hier kommt es bereits bei Hochwässern regelmäßig zu kritischen Situationen bzw. Überschwemmungen auch in Siedlungslagen. Derzeit ist der Hochwasserzweckverband Körsch daran, das Hochwasserschutzkonzept mit mehreren Schutzmaßnahmen sowie voraussichtlich mehr als 5 Hochwasserrückhaltebecken an der Körsch zu realisieren. Jede Maßnahme, welche die Umsetzung eines wirksamen Hochwasserschutzes durch Einleitung zusätzlicher Wassermengen erschwert, ist nicht hinnehmbar. Insofern sind vor der Ableitung der Niederschlags- und Grundwassermengen ausreichend dimensionierte Retentionsbecken möglichst in naturnaher Ausgestaltung vorzuschalten. Als Grundlage für die Dimensionierung ist der vom Regierungspräsidium Stuttgart angesetzte Wert von 500 m<sup>3</sup> neu zu schaffenden Retentionsvermögens je 1 ha zusätzlich überbauter Fläche anzusetzen. Zur Kompensation von Trockenheits- und hydraulischem Stress in den Fließgewässern sind in den betroffenen Oberflächengewässern Kompensationsmaßnahmen vorzusehen. Eine weitere geeignete Maßnahme im Körschsystem ist die weitere Renaturierung der Körsch und des Ramsbaches entlang der Mittleren Filderstraße in Plieningen (siehe unten).
- Bezüglich der bauzeitlichen Grundwasserabsenkung zur Herstellung der Flughafenkurve in offener Bauweise bestehen Unsicherheiten über die Beurteilung der Auswirkungen auf den Langwieser See (UVS, LBP sowie im Gutachten Hydrologie und Wasserwirtschaft). Dass aufgrund der gegebenen hydrogeologischen

Situation keine abschließende Beurteilung der Auswirkungen möglich ist, ist nachvollziehbar. Allerdings sind aufgrund der Unsicherheiten in der Wirkungsprognose eine Beweissicherung und ein Monitoring erforderlich. Hier sind die Grundwasserstände über Pegel zu messen und die Auswirkungen auf die Vegetation und die Fauna des Sees über ein Monitoring zu überwachen. Der LBP ist entsprechend zu ergänzen.

#### 5.5 Konfliktschwerpunkt Wald:

Wie in UVS und LBP sachgerecht festgestellt, ist der Eingriff in die Waldbestände durch Herstellung der Rohrer Kurve ein Konfliktschwerpunkt. Während die baubedingt erforderliche Beseitigung der Waldbestände vor Ort durch Wiederaufforstung kompensiert werden kann, ist dies für die für die Anlage der Bahntrasse erforderliche Waldinanspruchnahme nicht möglich. Dazu ist eine Ersatzaufforstung an anderem Ort erforderlich. Diese sollte jedoch nicht weit entfernt auf Gemarkung Nellingen im Körschtal durch Aufforstung einer eigentlich landschaftsgerecht als Auenwiese zu entwickelnden Fläche (derzeit: Intensivwiese), sondern durch Anlage neuer Wälder auf Stuttgarter Gemarkung erfolgen. Da die betroffenen Waldflächen insbesondere Funktion als Klimaschutz- und Immissionsschutzwald aufweisen, sind entsprechende Waldbestände mit vergleichbarer Funktion zu begründen. Geeignete Flächen dazu finden sich zwischen dem Gewerbegebiet Fasanenhof, der A 8 und dem Portal des Fildertunnels. Hier werden landwirtschaftliche Flächen durch die zukünftige Trasse der Stadtbahn zum Flughafen zerschnitten. Damit wird die Agrarstruktur maßgeblich verschlechtert. Darüber hinaus handelt es sich um von Immissionen aus dem Straßenverkehr (B 27, A 8) sehr stark belastete Flächen. Zusammen mit der Landwirtschaftsbeauftragten der LHS sollte ausgelotet werden, welche der Flächen einer Aufforstung und Waldbegründung zugeführt werden könnten.

#### 5.6 Konfliktschwerpunkt Landschaft und Erholung in der freien Landschaft:

Die Beurteilungen in UVS und insbesondere im LBP zur Wirkung des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft und Erholung in der freien Landschaft können nicht nachvollzogen werden. Insbesondere der abschließenden Beurteilung im LBP, dass „in einem stark vorbelasteten und technisch sehr überprägten Landschaftsraum [...] keine besonders begründeten zusätzlichen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen für das Landschaftsbild und Erholung notwendig [werden]“, muss eindeutig widersprochen werden. Die Sachlage stellt sich wie folgt dar:

Der Landschaftsraum Filder ist aufgrund der hohen Siedlungsdichte und der Technisierung aufgrund der Ausstattung mit landesweit bedeutsamer Infrastruktur (B 27, A 8 und Flughafen) so stark belastet, dass die Tragfähigkeit des Raumes insbesondere auch im Hinblick auf das Schutzgut Landschaft bereits bei weitem überschritten ist. Damit sind alle zusätzlichen Infrastrukturvorhaben zunächst nicht mehr umweltverträglich und damit nicht zulässig. Während die nachteiligen Wirkungen auf die anderen Schutzgüter sowie die Eingriffe in Natur und Landschaft mit geeigneten Maßnahmen kompensiert werden und damit die Umweltverträglichkeit und die Zulässigkeit des Vorhabens herbeigeführt wird, ist dies für das Schutzgut Landschaft und Erholung in der freien Landschaft nicht der Fall. Mit der Trassierung der Neubaustrecke sind trotz starker Vorbelastungen große zusätzliche Trennwirkungen verbunden. Die trennende Wirkung der A 8 auf den Landschaftsraum Filder wird wesentlich verstärkt, insbesondere auch dadurch, dass zwischen der A 8 und der Neubaustrecke Raum gelassen wird für den achtspurigen Ausbau der A 8 und ein Sicherheitsabstandsstreifen mit Erdwall bzw. Mauer in 3 m Höhe über der Fahrbahn der A 8 erforderlich wird. Diese nachteilige Wirkung wird weder in UVS noch im LBP sachgerecht beurteilt, eine Kompensation dieser

erheblich nachteiligen Umweltwirkung (UVS) und dieses umfangreichen Eingriffes in das Naturgut Landschaft (LBP) erfolgt nicht. Eine geeignete Maßnahme ist die Herstellung von Querungen über die Verkehrsstrassen, wie sie auch als übergeordnete Vorgabe im Landschaftsplan und im Flächennutzungsplan der LHS sowie in der kommunenübergreifenden Konzeption zum Landschaftsraum Filder niedergelegt ist. Nur mit den in diesen Planwerken dargestellten Maßnahmen zur Überbrückung der trennenden Infrastruktur können die erheblich nachteiligen Umweltwirkungen und die umfangreichen Eingriffe kompensiert und damit eine Umweltverträglichkeit des Vorhabens herbeigeführt werden.

#### 5.7 Maßnahmenkonzeption:

Bei der Konzeption der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist besonders problematisch, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft und damit die ökologischen Belastungen des Projekts überwiegend auf dem Gebiet der LHS erfolgen, Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz aber überwiegend auf weit entfernt liegenden Flächen durchgeführt werden sollen. Dies ist sicherlich auch dem Schutz landwirtschaftlich hochwertiger Flächen geschuldet, übersieht jedoch Möglichkeiten, auch bei relativ geringer Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen große ökologische Wirkungen auf dem Gebiet der LHS zu erzielen. Diesbezüglich wird bemängelt, dass im Vorfeld der Planungen keinerlei Abstimmungen mit den Fachleuten bei der LHS stattgefunden haben. Möglichkeiten, ortsnahe und auf Stuttgarter Gemarkung entsprechenden Ausgleich und Ersatz zu realisieren, bestehen mit folgenden Maßnahmen:

- **Ersatzaufforstung:**  
Die Ersatzaufforstung muss auf Stuttgarter Gemarkung erfolgen. Geeignete Flächen dafür liegen zwischen dem Gewerbegebiet Fasanenhof, der A 8 und der B 27. Hier wird die neue Stadtbahnlinie zum Flughafen trassiert, was zu einer zusätzlichen Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen führt. Eine Aufforstung und Waldbegründung in ungünstig geschnittenen Restflächen wird in diesem stark von Immissionen belasteten Raum große kompensierende Wirkung erzielen (siehe oben) und gleichzeitig den forstrechtlichen Anforderungen genügen.
- **Maßnahmen an Hagelsbrunnenbach, Hattenbach, Fraubronnbach, Rennenbach und Renaturierung der Körsch und des Ramsbachs entlang der Filderhauptlinie:**  
Mit Maßnahmen an den mit Oberflächenwasser zusätzlich beaufschlagten Bächen können die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens auf das Fließgewässersystem der Körsch zumindest teilweise kompensiert werden.  
Die Renaturierung der Körsch und des Ramsbachs stellt eine geeignete ortsnahe Ersatzmaßnahme für nicht ausgleichbare Eingriffe in Natur und Landschaft dar (siehe oben).  
Weitere Renaturierungsmaßnahmen an Bachläufen in Stuttgart-Möhringen sind in Abstimmung mit der LHS zu prüfen.
- **IKoNE:**  
Die LHS beabsichtigt, im Neckartal das Projekt IKoNe zu realisieren. Die Maßnahme ist als ortsnahe Ersatzmaßnahme geeignet. Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, ob diese ortsnahe Maßnahme aufgrund ihrer Lage im benachbarten Naturraum als Ersatzmaßnahme anerkannt werden kann.
- **Maßnahmen zur Offenhaltung der Landschaft entlang der Neckartalhänge:**  
Weitere Möglichkeiten, Ersatzmaßnahmen ortsnahe auf Stuttgarter Gemarkung durchzuführen, bestehen durch Realisierung von Maßnahmen zur Offenhaltung der Kulturlandschaft entlang des Neckartals. Entlang der ehemals von terrassierten Weinbau- und Gartenflächen charakterisierten und heute stark verbuschenden Hanglagen bestehen große Aufwertungspotenziale.

- Überbrückung trennender Infrastrukturtrassen:  
Zur Kompensation der erheblich nachteiligen Umweltwirkungen und des Eingriffes in das Schutzgut Landschaft und Erholung in der freien Landschaft ist die Herstellung von Querungshilfen unabdingbar (siehe oben).

Vorschläge zur Konkretisierung und Ergänzung von Grüngestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen:

- Ausgleichsmaßnahme A3 Lageplan 10.371 – 10.982: Es ist zu prüfen, ob in der Wiesenfläche (Ausgleichsfläche) zusätzlich Obstbaum-Hochstämme gepflanzt werden können.
- Ausgleichsmaßnahme A3 Lageplan 10.982 – 11.767: Es ist zu prüfen, ob in der Wiesenfläche (Ausgleichsfläche) zusätzlich Obstbaum-Hochstämme gepflanzt werden können.
- Gestaltungsmaßnahme G4 Lageplan 11.767 – 12.735: Die vorhandene Baumreihe an der L 1204 sollte nördlich der Neubaustrecke entlang der L 1204 weiter geführt werden.
- Grüngestaltungsmaßnahme G3 und G6 Lageplan 12.735 – 13.665: Die vorhandene Baumreihe an der L 1204 sollte nördlich der Neubaustrecke entlang der L 1204 weiter geführt werden.

Die Maßnahmenkonzeption ist unter Berücksichtigung o. g. Maßnahmen und der aufgeführten Konkretisierungsvorschläge zu überarbeiten. Insbesondere ist die ortsferne Ersatzmaßnahme zugunsten der o. g. ortsnahen Maßnahmen aus dem Kompensationskonzept zu streichen.

Die Umsetzung aller landschaftspflegerischen Maßnahmen muss zeitnah erfolgen.

#### 5.8 Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen:

Es ist festzulegen, dass Herstellung, Entwicklungs- und Fertigstellungspflege sowie der dauerhafte Unterhalt und die Pflege der einzelnen Ausgleichs- und Grüngestaltungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger erfolgen.

#### 5.9 Hinweise zu Ansaaten und Bepflanzungen:

Der LBP sollte auf die Festsetzung von Regelsaatgutmischungen zugunsten der Verwendung von Saatgutmischungen aus heimischer Herkunft für die Herstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie auch für die Herstellung der Gestaltungsmaßnahmen verzichten. Inzwischen gibt es erprobte Saatgutmischungen in ausreichender Verfügbarkeit, so dass auf autochthone und standortangepasste Saatgutmischungen zurückgegriffen werden kann. Entsprechende Festsetzungen sollten auch für die Verwendung von Gehölzen erfolgen.

#### 5.10 Landwirtschaft:

Die Überplanung von mehr als 30 ha Ackerland für das Vorhaben sowie weiterer Flächen für die zwingend erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kann zur Existenzgefährdung einzelner Betriebe führen. Insbesondere die Inanspruchnahme hochwertigster Ackerböden für Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist zugunsten der genannten alternativen Maßnahmen (siehe oben) zu prüfen. Die Vernichtung der endlichen, nicht regenerierbaren Ressource Boden und damit der Entzug weiterer für die Produktion landwirtschaftlicher Produkte notwendiger Flächen – im Filderraum überwiegend hochwertige Nahrungsmittel und Sonderkulturen – kann durch

keine Maßnahme wirklich kompensiert werden. Der Verlust der Flächen führt nach Flächenverlusten durch A 8 und Messe zu einer weiteren Verschlechterung der Agrarstruktur in landwirtschaftlich hochwertigsten Flächen. Aussagen und Prognosen zur Existenzgefährdung und Verschlechterung der Agrarstruktur fehlen in den Planunterlagen. Hier besteht Nachbesserungsbedarf.

#### 5.11 Forstrechtliche Stellungnahme:

Die Herstellung der sogenannten „Rohrer Kurve“ greift erheblich in Waldbestände ein. So ist vorgesehen, auf insgesamt 6,0648 Hektar Wald umzuwandeln.

Auf Grund des geringen Waldanteils in der Landeshauptstadt Stuttgart, der Bedeutung der Waldflächen im Hinblick auf den Klimaschutz sowie als Sicht- und Immissionschutz und nicht zuletzt als Erholungsraum ist ein Waldeingriff in dieser Größenordnung auch bei Anerkennung der notwendigen Linienführung der neuen Gleistrassen sehr kritisch zu beurteilen. Daher ist im Rahmen des weiteren Verfahrens zu prüfen, ob durch geeignete Maßnahmen der Waldeingriff ggf. verringert werden kann, zum Beispiel bei der Lage und Ausgestaltung der Baustelleneinrichtungsflächen oder der Frage der Anteile offener Bauweise an den Tunnelbauwerken.

Die vorgesehene Benützung von vorhandenen Wirtschaftswegen, deren Beanspruchung und notwendige Ertüchtigung sowie die Einschränkungen der Baustelle für die Erholungsnutzung der angrenzenden Waldbereiche – insbesondere im Hinblick auf die Zugänglichkeit – wurde aus den Antragsunterlagen nicht letztendlich klar und muss daher noch weitergehend erörtert werden.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan werden als Kompensation für die entfallenden Waldflächen Böschungsbegrünungen mit Gehölzen in einer Größenordnung von 18.049 m<sup>2</sup> als Kompensation für die Waldinanspruchnahme benannt. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Böschungsbegrünungen – abweichend von den Darstellungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan – mitnichten als Kompensation für den Waldflächeneingriff angerechnet werden können. Zwar liegen die Flächen angrenzend an Waldflächen, die vorgesehene Bepflanzung und die Eigenschaft als Böschungsfläche von Verkehrsbauwerken lassen eine Anerkennung als Kompensation für den Waldeingriff nicht zu.

In der Folge ist auch die Flächenbilanz der nur vorübergehend in Anspruch genommenen Waldfläche fehlerhaft. Die vorgenannten 1,8049 Hektar müssen der dauerhaften Waldinanspruchnahme zugerechnet und entsprechend kompensiert werden.

Der geplante Waldausgleich findet außerhalb der Stuttgarter Gemarkung statt. Im weiteren Verfahren ist daher intensiv zu prüfen, welcher Anteil an Waldinanspruchnahme auf Stuttgarter Gemarkung kompensiert werden kann, ohne die Belange der Landwirtschaft zu stark zu beeinträchtigen.

## **6. Stellungnahme zu Verkehrslärm und Stadtklima (Amt für Umweltschutz-Abteilung Stadtklimatologie):**

### 6.1 Verkehrslärm:

Die vorgelegten drei Teilgutachten kommen zu dem Ergebnis, dass sich aus dem Betrieb der Eisenbahnstrecke sowie aus den notwendigen Anpassungen im Straßenverkehrsnetz keine negativen Auswirkungen auf die Wohnbebauung der angrenzenden Stuttgarter Stadtteile ergeben. Die Lärmgutachten sind nicht fehlerhaft, erwecken aber

den Anschein, nicht mit ausreichender Sorgfalt erarbeitet worden zu sein und bedürfen deshalb der Nachbesserung.

Die vorliegenden Lärmgutachten sind zu überarbeiten und in einer Weise transparent und übersichtlich darzustellen, dass sie auch den Bürgern inhaltlich vermittelbar sind.

Weiter ist zu beachten:

- **Schienenbonus:**  
Grundlage der vorliegenden Lärmgutachten ist die Einbeziehung des sogenannten Schienenbonus, der jedoch voraussichtlich ab 1. Januar 2015 nicht mehr gilt. Die LHS regt an, dass bereits jetzt eine Beurteilung auf der Basis ohne Einbeziehung des Schienenbonus erfolgt, da bei einer vorgesehenen Inbetriebnahme im Jahr 2021 es nicht zu vermitteln ist, weshalb nicht von den - heute bekannten - geänderten Beurteilungsgrundlagen ausgegangen wurde.
- **Gebietseinstufung entsprechend der tatsächlichen Bebauung:**  
Die LHS regt an, bei der Beurteilung der Lärmimmissionen die am Südrand von Plieningen vorhandene Wohnbebauung in der Weise zu berücksichtigen, dass von Werten entsprechend eines Wohngebiets ausgegangen wird und ggf. bei Überschreitungen die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden.
- **Aktiver Lärmschutz an der NBS/im Bereich der neuen Anschlussstelle der A 8:**  
Die LHS regt an, zur Verbesserung des Lärmschutzes die vorgesehenen Lärmschutzbauwerke bis zur Kreuzung mit der Bernhauser Straße zu verlängern.

Beim Verkehrslärm nicht betrachtet wurden korrekterweise die Baustellen- und Zulieferverkehre, die über das öffentliche Straßenverkehrsnetz geführt werden. Hier kann eine Verkehrsführung bzw. -beschränkung nur im Zuge der Planfeststellung geregelt werden. In den Planunterlagen wird in der Anlage 14 unter Punkt 1.1. des Erläuterungsberichts für den Filderraum gesagt, dass der Verkehr auf kürzestem Wege auf die A 8 geführt wird. Weiter wird unter Punkt 1.2 ausgeführt, „eine Durchfahrung von Ortslagen soll weitestgehend vermieden werden“. Da aber gerade der Bereich der A 8 zwischen den Anschlussstellen Esslingen und Leonberg besonders stauanfällig ist, ist zu befürchten, dass der Baustellenverkehr über (inner-)örtliche Straßen ausweicht. Dadurch werden die Anlieger in unangemessener Weise durch Lärm (sowie Staub und Abgase) belästigt. Insofern muss im Zuge der Planfeststellung explizit geregelt werden, dass für die Stuttgarter Gemarkung insbesondere die im Folgenden aufgeführten Straßen nicht zusätzlich vom Baustellenverkehr belastet werden dürfen:

- Im Bereich Rohrer Kurve ab der Ortslage Stuttgart-Rohr die Schönbuchstraße.
- Im Bereich Flughafen ab der Ortslage Plieningen die Echterdinger Straße (L1192), die Bernhauser Straße (L1205), die Neuhauser Straße (L1204) sowie die Mittlere Filderstraße (B312/L1016).
- Eine Durchquerung Stuttgarts auf der B 27 in Richtung A 81 (also zwischen „Echterdinger Ei“ und Anschlussstelle Zuffenhausen) muss ausgeschlossen werden.

Die Untersuchungen, die den Verkehrslärmschutz betreffen, gliedern sich in drei Teilbereiche, die in einzelnen Gutachten der Ingenieurgemeinschaft Stuttgart 21 (Obermeyer / Müller + Hehret / Spiekermann) jeweils vom September 2013 untersucht wurden.

Das Gutachten des Ing.-Büros Fritz (Anlage 16-2 der Planunterlagen), das den zu erwartenden Lärm auf Stuttgarter Gemarkung während der einzelnen Bauphasen beur-



teilt, wird in einer eigenen Stellungnahme der Immissionsschutzbehörde behandelt und ist deshalb nicht Gegenstand dieser Stellungnahme.

- Teilbereich NBS – Neubau Schienenstrecke:

Die LHS ist grundsätzlich an zwei Stellen vom künftigen Schienenlärm betroffen: zum einen am südlichen Ortsrand von Plieningen, zum anderen im Bereich der Rohrer Kurve in Stuttgart-Rohr bzw. -Dürlewang jeweils auch am südlichen Ortsrand. Es wurden für die einzelnen Gebiete jeweils die ungünstigsten (nächstgelegenen) bewohnten Gebäude untersucht. Laut Gutachten sind beim zukünftigen Betrieb der Strecke keine Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) zu erwarten.

Das Gutachten ist dahingehend zu ergänzen, dass ein Nachweis darüber geführt wird, dass in der Rohrer Kurve Fahrstrecke Böblingen-Leinfelden Quietschgeräusche vermieden werden können.

Die Zugzahlen (Anhang 1 – Emissionsdaten der Neubaustrecke) weisen Unstimmigkeiten auf. Insbesondere sind auch die Zuglängen für ICE zu kurz angenommen, wodurch die errechneten Beurteilungspegel etwas zu niedrig ausfallen. Das Gutachten muss verbessert werden.

Die Anlage 16.1.1 der Planunterlagen, Lageplan zur schalltechnischen Untersuchung, weist nur die Isophonen-Linien der nächtlichen Grenzwerte (49/54 dB(A)) für Wohn- bzw. Mischgebiete aus. Eine entsprechende Eintragung für die Tagwerte (59/64 dB(A)) fehlt und sollte ergänzt werden. Beim Blatt 2 dieser Anlage, das den Bereich der „Rohrer Kurve“ abbildet, fehlen die Isolinien gänzlich und sollten ergänzt werden.

- Teilbereich Straßenbaumaßnahmen - Verlegung Anschlussstelle A 8 und L 1204:

Von der Verlegung der Anschlussstelle Plieningen der A 8 ist nur der südliche Ortsrand von Plieningen betroffen. Hier befinden sich in der Nähe ein Gewerbegebiet und zwei bisher als Mischgebiet eingestufte Bereiche.

Der zugehörige Lageplan (Anlage 16.3.1 der Planunterlagen) lässt nicht genau erkennen, wo der Neubauabschnitt oder die wesentliche Änderung begrenzt sind. Insbesondere die neu zu errichtenden oder angepassten Schallschutzbauwerke sind nicht zu erkennen. Der Plan ist insgesamt unübersichtlich. Im Plan sind zwar die Immissionsorte gekennzeichnet, eine Darstellung der Isophonen-Linien, analog zu der Anlage 16.1.1 oder den Anlagen unter 16.4 der Planunterlagen, wäre aber hilfreich. So ist im Plan nicht sofort erkennbar, ob und wo sich Konflikte ergeben könnten.

Durch den Neubau der L 1204 werden sich die Verkehrsmengen zwar insgesamt nicht wesentlich ändern, der Verkehr wird sich aber zwangsweise anders verteilen. Die Änderung der Verkehrsverteilung ist nachvollziehbar zu dokumentieren. Ein Verweis auf eine Verkehrsuntersuchung, die den Planunterlagen nicht beiliegt, ist nicht ausreichend.

Es ist nicht ersichtlich, weshalb auf dem Neubauabschnitt die Geschwindigkeit auf 70 km/h begrenzt sein soll. Da es sich um einen Abschnitt außerhalb jeglicher Bebauung und ohne Kreuzungsbereiche handelt, ist zunächst von der höchstzulässigen Geschwindigkeit auf Landstraßen von 100/80 km/h (Pkw/Lkw) auszugehen oder es muss eine Begründung für die Beschränkung genannt werden. Hier müssen Nachbesserungen erfolgen.

Insgesamt sind die Umbaumaßnahmen der Anschlussstelle der A 8 nicht ausreichend dokumentiert. Es ist weder im Text noch im Plan erkennbar, welche bisherigen Lärmschutzbauwerke entfernt bzw. durch welche neuen sie ersetzt werden. Auch über die Abmessungen der neuen Lärmschutzbauwerke werden nur unzureichende Angaben gemacht.

- Teilbereich Gesamtlärm:

Im Teilbereich „Gesamtlärm“ werden Verkehrszahlen aus zwei unterschiedlichen Verkehrsuntersuchungen hochgerechnet und vermischt. Insbesondere die ältere der beiden Verkehrsuntersuchungen, die 2001 für den Bau der Messe erstellt wurde, ist kritisch zu hinterfragen und die Ergebnisse hätten auf ihre Richtigkeit geprüft werden müssen. Auch die Untersuchung von Modus Consult, die offenbar in Plieningen eine Kreuzung der Mittleren Filderstraße mit der Scharnhäuser Straße unterstellt, scheint nicht sorgfältig genug erarbeitet worden zu sein. Insofern sind die grundlegenden Daten, die für das Verkehrslärm-Gutachten verwendet wurden, zu hinterfragen.

Die Darstellung in den Karten zur Gesamtlärmuntersuchung (Anlage 16.4.1.1 und 2., 16.4.2.1 und 2 sowie 16.4.3.1 und 2 der Planunterlagen) ist nur mit Mühe nachvollziehbar, weil dort Isophonen-Linien dargestellt sind, die sich nur marginal von der Abgrenzung der Gebietsausweisung unterscheiden. Hier wäre eine Rasterlärmkarten-Darstellung, wie sie für die Pegelunterschiede (z. B. Anlage 16.4.1.3 und 4 der Planunterlagen) verwendet wurde, sinnvoller und leichter verständlich.

## 6.2 Stadtklimatologie und Luftthygiene:

Nach Prüfung der stadtklimatologischen Belange bestehen keine Einwände und Bedenken gegen das Bauvorhaben.

Es wird davon ausgegangen, dass der Vorhabenträger wie bei den anderen die LHS betreffenden Planfeststellungsabschnitten zusagt, im Rahmen der Ausschreibung und der Vergabe der Bauleistungen sicherzustellen, dass nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen. Um unnötige Emissionen von Feinstaubpartikeln zu vermeiden, wird auf das von der Immissionschutzbehörde der LHS herausgegebene Merkblatt „Staubminderung auf Großbaustellen“ vom 31.03.2010 verwiesen. Das Merkblatt ist im Internet unter folgender Adresse erhältlich:

<http://www.stuttgart.de/img/mdb/publ/18230/54227.pdf>

## 7. Stellungnahme zum vorbeugenden Brandschutz (Branddirektion):

### 7.1 Allgemein:

Im Bereich des PFA 1.3 ist nur eine Teilzuständigkeit der Branddirektion Stuttgart zu verzeichnen. Diese Stellungnahme bezieht sich auf die Tunnelbereiche, die auf Gemarkung der LHS liegen. Dazu zählen:

- Flughafentunnel
- Tunnel vom Westportal Flughafenkurve (Neubau) bis Westportal Tunnel Flughafen (Bestand)
- Tunnel Rohrer Kurve (S-Bahn)

Weitere Tunnelbereiche aus der Planfeststellung sowie die neue Station NBS und die S-Bahn-Station Flughafen (Station Terminal) sind außerhalb des Zuständigkeitsbereiches und werden daher nicht weiter betrachtet. In der umfänglichen Betrachtung

erscheint es im Weiteren sinnvoll, die Anmerkungen und Forderungen in das Gesamtkonzept mit der Station NBS und der S-Bahn-Station Flughafen (Station Terminal) mit aufzunehmen.

## 7.2 Vorbemerkung:

Die Führung von Verkehrswegen durch unterirdische Verkehrsanlagen stellt gegenüber der oberirdischen Verkehrsführung ein wesentlich höheres Risiko dar. Die Erfahrungen mit Tunnelbränden in den letzten Jahren haben gezeigt, dass Brandereignisse im Tunnel nur schwer beherrschbar sind und folgenschwere Auswirkungen haben können. Aus diesem Grund kommt den brandschutztechnischen Forderungen im vorbeugenden Brandschutz und den von der Deutschen Bahn AG und der Branddirektion zu planenden abwehrenden Brandschutzmaßnahmen besondere Bedeutung zu. Die im Flucht- und Rettungskonzept des Planfeststellungsverfahrens aufgeführten relevanten Richtlinien sind als Mindestforderungen einzuhalten. Dies sind insbesondere:

- Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln, Eisenbahn-Bundesamt, 01.07.2008
- Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, Eisenbahn-Bundesamt, 01.03.2011
- Erläuterungen zum Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, Eisenbahn-Bundesamt, Januar 2011
- Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI), Teilbereich „Sicherheit in Eisenbahntunneln“, Europäische Kommission, 2008/163/EG
- Bemessungsbrände für S-Bahnen und den Gemischten Reisezugverkehr, STUVA, 21.06.2010 Brandschutz in Personenverkehrsanlagen Teil A und Teil B, DB Station & Service AG, 15.03.2011
- Für den Abschnitt Rohrer Kurve: Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG, Eisenbahn-Bundesamt, 07.12.2012

Sollten sich in der Planungsphase Vorschriften oder technische Richtlinien ändern, sind diese in der Ausführung mit zu berücksichtigen.

## 7.3 Flughafentunnel:

Die Branddirektion Stuttgart hält für das Rettungskonzept des Flughafentunnels, das auf zwei baulich getrennten Tunnelröhren mit entsprechenden Querschlägen basiert, auch für den ungünstigsten Fall (Querschlag/Portal durch einen Zug blockiert) einen maximalen Fluchtweg von 500 m für erforderlich. Das bedeutet, dass die Querschläge in einem Abstand von 500 m anzuordnen sind. Dies ist im Konzept entsprechend berücksichtigt, jedoch als Kompensation für das Nichtvorhandensein einer einseitigen Längsneigung. Da diese Anforderung des Querschlagabstandes von 500 m aus Sicht der Branddirektion ohnehin einzuhalten ist, kann dies nicht als Kompensation für ein wannenförmiges Längsprofil betrachtet werden. Nach dem Kommentar in den EBA-Richtlinien dient die einseitige Längsneigung auch einer begünstigten Abführung von Rauch oder Abgasen in den Tunneln - dieser Effekt kann nicht genutzt werden. Unter Berücksichtigung, dass der Branddirektion trotz des wannenförmigen Längsprofils eine funktionierende Rauchabführung nachgewiesen wird, kann die Branddirektion dies akzeptieren.

Beim Flughafentunnel ist nach dem Flucht- und Rettungskonzept vorgesehen, dass eine Flucht bzw. die Rettung der Menschen über die benachbarte sichere Tunnelröhre (über ein Verbindungsbauwerk) erfolgt. Nach Vorgabe der EBA-Richtlinie, welche für Tunnel ab einer Länge von 500 m gilt, sind die Tunnelröhren befahrbar auszubilden. Dies ist im Rettungskonzept aufzunehmen und entsprechend zu berücksichtigen.

Es gibt Notausgänge, an denen Personen während der Selbstrettungsphase die Gleise der Nachbarröhre queren müssen, um zu den Treppenaufgängen zu gelangen (siehe z. B. Notausgang Portal West, Anlage 7.2.7. der Planunterlagen). Es ist organisatorisch sicherzustellen, dass die Personen bei der Selbstrettung erst die Gleise der Nachbarröhre queren, wenn der Zugverkehr dort eingestellt ist.

#### 7.4 Löschwasserversorgung für den Flughafentunnel und den Tunnel vom Westportal Flughafenkurve (Neubau) bis Westportal Tunnel Flughafen (Bestand):

Grundlegend vertritt die Branddirektion Stuttgart die Meinung, dass eine trockene Löschwasserleitung nicht den Forderungen des EBA-Regelwerkes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ (Stand 01.07.2008), Punkt 2.9 entspricht. Danach ist in einer Entfernung von 300 m um jeden Notausgang/Verbindungsbauwerk und die Portale das Löschwasser zur Verfügung zu stellen. Aufgrund der Kürze der Tunnelanlagen ist der Einbau einer trockenen Löschwasserleitung in diesem Fall vorstellbar. Um die dafür notwendige einsatztaktische Beurteilung durchführen zu können, ist ein rechnerischer Nachweis (hydraulischer Nachweis) über die Befülldauer für die komplette Leitung (Entfernung und Druckverluste) zu erstellen und vorzulegen; Vorgabe ist ein Fließdruck am Strahlrohr von 6 bar bei einer Wasserentnahme von 800 l/Min. Die Ausführung der Löschwasserversorgung ist in der weiteren Planung mit der Branddirektion Stuttgart abzustimmen.

#### 7.5 Rohrer Kurve:

Im Erläuterungsbericht zum Tunnel Rohrer Kurve wird nur ein Zugang/Zufahrt zur Strecke bei km 0.7+70 ausgewiesen. Diese befindet sich 70 m vom Trogbauwerk bzw. 130 m vom Tunnelportal entfernt. Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein verunglückter Zug den Tunnel versperrt und das Einsatzkonzept bei der Rettung im Ereignisfall ohnehin einen Angriff von beiden Seiten des Tunnels vorsieht, sind Zufahrten und Zugänge an beiden Portalen herzustellen. Der Ausführung einer Zufahrt/Zuweg an beiden Portalen kann die Branddirektion Stuttgart unter Berücksichtigung folgender weiterer Anforderungen zustimmen:

- Die Zufahrt ist nach DIN 14090 herzustellen.
- Sollte es sich um eine Stichstraße handeln, ist eine Wendeanlage nach EBA- Vorgaben herzustellen.
- Die Zufahrten sind bis an den Bahnkörper heranzuführen und dort entsprechende Bewegungsflächen für einen Löschzug (7 x 60 m) herzustellen.
- Eine Menschenrettung bzw. Fremdrettung bei einem Brandereignis im Tunnel ist ohne ausreichendes Löschwasser auch bei einem relativ kurzen Tunnel wie diesem nicht möglich. Aus diesem Grund ist im Umkreis von ca. 100 m der Feuerwehr-Bewegungsflächen ausreichendes Löschwasser (in Form von Löschwasserbehältern oder einem Hydranten) zur Verfügung zu stellen, das am Trog/Tunnelportal in eine trockene Löschwasserleitung eingespeist werden kann (bei einer durchgehenden trockenen Löschwasserleitung ist auch die Einspeisung auf nur einer Seite denkbar).

- Die detaillierten Ausführungen sind im Weiteren mit der Branddirektion Stuttgart abzustimmen.

Unter Berücksichtigung der Aussagen in den Planfeststellungsunterlagen, der Einhaltung der Anforderungen in den oben genannten Richtlinien, ergänzt durch die Stellungnahme und die Auflagen der Branddirektion Stuttgart, kann dem Planfeststellungsverfahren für den Bereich des Flughafentunnels, des Tunnels vom Westportal Flughafenkurve (Neubau) bis Westportal Tunnel Flughafen (Bestand) und dem Tunnel Rohrer Kurve (S-Bahn) zugestimmt werden.

Unabhängig davon ist vor der Inbetriebnahme des Gesamtprojektes Stuttgart 21 zu prüfen, ob weitere Maßnahmen gemäß § 3 Abs. 3 Feuerwehrgesetz (FwG) Baden-Württemberg bzw. der dann gültigen Rechtsgrundlagen notwendig werden.

#### 7.6 Auflagen:

- Während der Bauzeit ist für den Baustellenbereich ein Feuerwehrplan nach DIN 14095 sowie den Ausführungsbestimmungen der Branddirektion Stuttgart zu erstellen und mit dem Baufortschritt ständig fortzuschreiben. Wegen des Planumfangs, der Ausführung und der Anzahl der zur Verfügung zu stellenden Exemplare ist mit der Branddirektion Stuttgart Verbindung aufzunehmen.
- Für die Tunnel (und im Zusammenhang mit der Station NBS und der Station Terminal) ist ein Feuerwehrplan nach DIN 14095 sowie den Ausführungsbestimmungen der Branddirektion Stuttgart zu erstellen und bei Veränderungen ständig fortzuschreiben. Wegen des Planumfangs, der Ausführung und der Anzahl der zur Verfügung zu stellenden Exemplare ist mit der Branddirektion Stuttgart Verbindung aufzunehmen.
- Für die Oberleitung in den Tunnelstrecken ist eine automatische Bahnerdung vorzusehen.
- Für die Tunnelbereiche ist eine Tunnelfunkanlage vorzusehen. Die technische Ausführung der Anlagen sind mit der Branddirektion Stuttgart abzustimmen.
- Die detaillierte Ausführung der Feuerwehrezufahrten, Rettungsplätze und der Bereitstellungsräume ist mit der Branddirektion Stuttgart abzustimmen. Grundsätzlich sind diese nach DIN 14090 zu planen und auszuführen.
- Die Notbeleuchtung im Tunnel einschließlich der Notausgänge muss neben den Einschalttastern im Tunnel von der betriebsüberwachenden Stelle ein- und ausgeschaltet werden können.
- Die Rollpaletten sind mit Bremssystemen auszustatten, die in der Gefällstrecke ein unbeabsichtigtes Wegrollen zwangsläufig verhindern (Totmannschaltung).
- Die gegenläufigen Schleusentüren in den Verbindungsbauwerken sind so herzustellen, dass sie in jeder Situation sicher schließen und ins Schloss fallen.

- Die Baustelle ist so einzurichten und zu betreiben, dass geordnete Lösch- und Rettungsmaßnahmen mit den bei der Feuerwehr Stuttgart vorhandenen Geräten und Fahrzeugen durchgeführt werden können.
- Für die Baustelle ist eine Notfallplanung durchzuführen und mit der Branddirektion Stuttgart abzustimmen. Die Notfallplanung muss u. a. beinhalten:
  - Einrichtung von Unfallmeldestellen
  - Zufahrts- und Zugangsmöglichkeiten zur Baustelle
  - Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr
  - Bereithaltung von Rettungsgeräten und ergänzenden Einsatzmittel für den Feuerwehreinsatz
  - Nutzung von Baustelleneinrichtungen durch die Feuerwehr
  - Löschwasserversorgung
- Für die bergmännische Bauweise ist eine weitergehende Notfallplanung nach dem Papier des Regierungspräsidiums Stuttgart „Rettungswehren für Tunnelbaustellen des Projekts Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm“ in der bis dahin gültigen Fassung in der Planungsphase vorzulegen. Hierbei ist u. a. ab einer Tunnellänge von mehr als 200 m eine geeignete Rettungswehr aufzustellen.

## **8. Stellungnahme zum Straßenverkehrsrecht (Straßenverkehrsbehörde - Amt für öffentliche Ordnung):**

### 8.1 Allgemein:

Generell gilt, dass sämtliche verkehrsregelnden Maßnahmen im Zuge der Ausführungsplanungen durch verkehrsbehördliche Anordnungen festgelegt werden. Die Baumaßnahmen greifen an einzelnen Örtlichkeiten zum Teil massiv in das bestehende Verkehrsgeschehen ein. Sollten sich dadurch Verdrängungen und Verkehrsverlagerungen in andere, auch weiter entfernte, Bereiche ergeben, so sind evtl. notwendige verkehrsregelnde Maßnahmen dort, nach Anordnung durch die Verkehrsbehörde, vom Verursacher zu tragen.

### 8.2 Rohrer Kurve:

- Baustellenverkehre sind nicht durch die Ortslage Rohr zu führen. Diese Verkehre sind ausschließlich über den neu einzurichtenden provisorischen Anschluss an die A 8 zu führen.
- Für bauzeitlich entfallende Wald- und Wirtschaftswege sind funktionierende Umleitungen auszuweisen bzw. es ist dort, wo erforderlich, Ersatz zu schaffen. Eingriffe ins Waldwegenetz sind mit der Forstbehörde abzustimmen.

### 8.3 Bereich Flughafen / Messe:

- Baustellenverkehre sind nicht durch die Ortslage Plieningen zu führen. Auch hier haben die entsprechenden Fahrten über die A 8 bzw. die B 27 zu erfolgen.
- Für entfallende Wirtschaftsweg-Verbindungen ist adäquater Ersatz herzustellen bzw. sind taugliche Umleitungen auszuweisen. Hierbei sind nicht nur die Belan-

ge der Landwirtschaft zu berücksichtigen, sondern auch evtl. vorhandene Freizeitverkehre (Fußgänger, Radfahrer, Reiter).

#### 8.4 Bereich Plieningen:

- Baustellenverkehre sind nicht durch die Ortslage Plieningen zu führen. Die Fahrten sind über das überörtliche Netz abzuwickeln.
- Der Anschluss der Baustraße im Bereich der Einmündung L 1192 und L 1205 ist aus verkehrssicherheitlichen Gründen in die bestehende Knotenpunkt-Signalisierung zu integrieren. Eine unsignalisierte Ausfahrt im unmittelbaren Knotenpunktbereich ist nicht möglich.
- Die Straßenverkehrsbehörde behält sich vor, auch für den Anschluss der Baustraße an die L 1016 eine Signalisierung anzuordnen, die mit den Nachbarknoten signaltechnisch zu koordinieren ist.
- Für die Baumaßnahmen im Bereich der Anschlussstelle Plieningen / B 312 / Überführung A 8 ist sicherzustellen, dass die Leistungsfähigkeit im Knoten nicht dauerhaft eingeschränkt wird. Zwischen Flughafentunnel und der Ortslage Plieningen verläuft über den (Seiten-)Bereich B 312 / L 1205 eine Hauptradroute der LHS. Während der Baumaßnahmen ist sicherzustellen, dass die Hauptradroute nicht dauerhaft unterbrochen wird.

#### 8.5 Bereich L 1204:

- Die Ausgestaltung des Baustraßenanschlusses an die L 1204 wird im Rahmen der Ausführungsplanung und der notwendigen verkehrsrechtlichen Anordnung festgelegt.

#### 8.6 Endzustand:

- Die Straßenverkehrsbehörde geht davon aus, dass sämtliche Wege- und Straßenverbindungen im jetzigen Bestand nach Fertigstellung der Neubaustrecke weiterhin bestehen bzw. dass für entfallende Streckenbeziehungen ein gleich- oder höherwertiger Ersatz geschaffen wird.
- Im Hinblick auf die Zufahrtsstrecken für Großraum- und Schwertransporte sind die lichten Durchfahrtshöhen der neu zu erstellenden Brückenbauwerke entsprechend den lichten Durchfahrtshöhen der benachbarten Bestandsbauwerke bzw. entsprechend den maßgebenden Bestandsdurchfahrtshöhen im betroffenen Streckenzug festzulegen. Die Werte der Bestandsbauwerke sind dabei nicht zu unterschreiten. Einzelheiten sind in der Ausführungsplanung mit der LHS (Verkehrsbehörde, Tiefbauamt) und den zuständigen Stellen der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg abzustimmen.

### **9. Stellungnahme zu Betroffenheiten der städtischen Grundstücke (Amt für Liegenschaften und Wohnen):**

#### 9.1 Allgemein:

Von der Baumaßnahme sind nach dem aktuellen Grunderwerbsverzeichnis über 100 städtische Grundstücke betroffen. Betroffen sind landwirtschaftlich genutzte Grundstücke, Wald, Wegeflächen sowie der Flughafen.

Es bestehen seitens des Amtes für Liegenschaften und Wohnen grundsätzlich keine Einwendungen gegen die die Stuttgarter Markungen Plieningen, Rohr und Möhringen sowie den Flughafen betreffende Planung.

## 9.2 Forderungen:

- Vom Vorhabenträger weitgehend in Anspruch genommene städtische Grundstücke, die nach Herstellung der Bahnanlagen nicht mehr sinnvoll selbständig genutzt werden können, sind vollständig zu erwerben, z. B. Flst. 6083/1 Gemarkung Plieningen (laufende Nr. 1065).
- Es ist vom Vorhabenträger sicherzustellen, dass sämtliche heute vorhandenen landwirtschaftlichen Wegebeziehungen auch während der Bauzeit, ggf. ergänzt durch provisorische Ergänzungen des Wegenetzes, durch die Landwirtschaft nutzbar sind.
- Des Weiteren ist sicherzustellen, dass die an die Baustelle bzw. zukünftig an der fertigen Bahnlinie gelegenen Grundstücke sowohl während der Bauzeit als auch nach Fertigstellung des Bauvorhabens mindestens in gleicher Qualität erschlossen sind wie im heutigen Zustand.

## 9.3 Hinweise:

- Die geplanten Tunnel unter dem Flughafen unterfahren teilweise Flächen, die sich im Eigentum der Landeshauptstadt Stuttgart befinden, jedoch mit einem Erbbaurecht für die Flughafen Stuttgart GmbH belastet sind. Hierbei handelt es sich um ein grundstücksgleiches Recht. Die Flughafen Stuttgart GmbH ist daher – falls nicht bereits geschehen – eigenständig zu hören.
- Wir weisen darauf hin, dass das Amt für Liegenschaften und Wohnen seinen Dienstsitz bereits seit 2010 in der Heustr. 1 in 70174 Stuttgart hat.
- An der Richtigkeit des Grunderwerbsverzeichnisses bestehen Zweifel. Die Angaben u. a. in den lfd. Nr. 601 und 602 sind hinsichtlich der Angabe des Eigentümers falsch.
- Die in städtischem Eigentum befindlichen und landwirtschaftlich genutzten Flächen sind überwiegend verpachtet.
- Es wird angeregt, zur Information der Öffentlichkeit über das Projekt im Allgemeinen und die Baumaßnahme im vorliegenden Abschnitt im Besonderen an den Baustellen am Flughafen Aussichtsplattformen mit direktem Blick auf das Baugeschehen sowie Informationstafeln über den aktuellen Bauablauf vorzusehen.

## 10. Hinweis:

Das Amt für Liegenschaften und Wohnen als untere Landwirtschaftsbehörde sowie das Amt für Umweltschutz als untere Wasser-, Bodenschutz-, Naturschutz- und Immissionsschutzbehörde werden entsprechend der bisherigen Beteiligungspraxis ihre Stellungnahmen direkt gegenüber Ihnen abgeben.



Ich bitte Sie zu veranlassen, dass die genannten Forderungen im weiteren Verfahren geprüft und berücksichtigt bzw. in die Abwägung mit eingestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line on the left, a horizontal line extending to the right, and a short vertical line on the right side of the horizontal line.

Matthias Hahn  
Bürgermeister

Anlage:  
Lageplan „bestehende Ausgleichsflächen“ – siehe 5.2

Anmerkung:

Die Karte enthält die neue Feldeinteilung zur Vorl. Besitzeinweisung (Stand Juni 2000). Sie wird durch den Grundstücksverkehr, durch Regelungen und Festsetzungen im Flurb. Plan, sowie durch Widerspruchsregelungen, bis zur Rechtskraft fortgeschrieben.

Die Gemarkungsgrenze entspricht dem Stand Juni 2000 und ist noch nicht endgültig geregelt.

**Flurbereinigung Stuttgart - Flughafen**

Stadtkreis Stuttgart  
Landkreis Esslingen

Maßstab: unmaßstäblich

Amt für Flurneuordnung und  
Landentwicklung Kirchheim

Gefertigt: 20.7.00 *Klausur*

Made by Dikarey 20.07.2000



**Anlage zu 5.2**

Legende:



mit Dienstbarkeit belastetes Grundstück

